

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 659/2013

av den 10 juli 2013

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNINGmed beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning
(EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande
av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som
förbjuds att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om
information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som
utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i
direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 4, ⁽²⁾ och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 ⁽³⁾ upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och Europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (Easa) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av gemenskapsförteckningen. Relevant information har även lämnats av olika tredjeländer. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras på grundval av denna information.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen eller beslut om att ändra villkoren i verksamhetsförbud för lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart ⁽⁴⁾.
- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd som inletts inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och dess genomförandeförordning (EG) nr 473/2006 med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i staterna Curaçao och Sint Maartens, Republiken Guinea, Indien, Iran, Kazakstan, Kirgizistan, Moçambique och Nepal. Flygsäkerhetskommittén har också fått uppdateringar från kommissionen om tekniskt samråd med Ryska federationen och avseende övervakning av Bolivia, Tadzjikistan och Turkmenistan.
- (6) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) analys av granskningsrapporter inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet). Medlemsstaterna uppmannades att prioritera rampinspektioner av lufttrafikföretag med licens i stater för vilka Icao har konstaterat allvarliga säkerhetsproblem eller vars system för säkerhetstillsyn enligt Easas slutsatser har allvarliga brister. Förutom de samråd som kommissionen håller inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005, kommer prioriteringen av rampinspektioner att göra det möjligt att få ytterligare information om säkerhetsnivån när det gäller lufttrafikföretag med licens i dessa stater.
- (7) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av analyser av rampinspektioner utförda inom ramen för programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet) i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 ⁽⁵⁾.
- (8) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av åtgärder eller övervakning enligt förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén har informerats om de planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och intensifierat samarbete som har gjorts i syfte att bidra till att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet att åtgärda fall där tillämpliga internationella normer inte följs. Medlemsstaterna uppmannades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa. Vid detta tillfälle betonades kommissionens nytta av att ge information till det internationella luftfartssamfundet, särskilt genom Icaos Scan-databas, om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och av dess medlemsstater för att förbättra luftfartssäkerheten i världen.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ EUT L 143, 30.4.2004, s. 76.⁽³⁾ EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.⁽⁴⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.⁽⁵⁾ EUT L 296, 25.10.2012, s. 1.

Europeiska unionens lufttrafikföretag

- (9) Till följd av Easas analys av information från Safa-rampinspektioner som utförts på luftfartyg tillhörande vissa EU-lufttrafikföretag, från standardiseringsinspektioner som Easa utfört samt från specifika inspektioner och kontroller som utförts av nationella luftfartsmyndigheter har en del medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen samt flygsäkerhetskommittén om dessa åtgärder. Grekland drog in drifttillståndet (AOC) för Sky Wings den 1 december 2012. Spanien drog in drifttillståndet för Mint Lineas Aereas den 10 april 2013.
- (10) Dessutom gjorde Sverige kommittén uppmärksam på sin oro vad gäller lufttrafikföretaget AS Avies som är godkänt i Estland och som hade två allvarliga incidenter i Sverige 2013, nämligen en aväkning från rullbanan i februari och ett tillfälligt stopp på båda motorerna under uppstigning i maj. Estlands behöriga myndigheter informerade kommittén om att de hade vidtagit ett antal åtgärder inklusive ökad tillsyn, krav på att lufttrafikföretaget tar fram en handlingsplan för korrigerande åtgärder och övervakar godkännandet av en säkerhets- och verksamhetsansvarig chef.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

- (11) Lufttrafikföretag med drifttillstånd utfärdat i Demokratiska republiken Kongo har ingått i bilaga A sedan mars 2006⁽¹⁾. Efter ett nytt initiativ från de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo (Anac) för att återuppta samråd med kommissionen och Easa tillhandahöll de nödvändiga bevishandlingar för att möjliggöra en omfattande uppdatering av de lufttrafikföretag som ingår i bilaga A.
- (12) De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo informerade kommissionen genom brev av den 12 juni 2013 att lufttrafikföretagen Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines och Waltair Aviation har beviljats operativ licens. Eftersom de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo inte har lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag garanteras i enlighet med internationella säkerhetsnormer, och på grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det att alla lufttrafikföretag på den uppdaterade förteckningen bör föras in i bilaga A.
- (13) De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo informerade också, genom brev av den 12 juni 2013, att lufttrafikföretagen Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA),

Mango Aviation, TMK Air Commuter och Zaabu International, som tidigare var förtecknade i bilaga A, inte har någon operativ licens. Det bedöms därför att dessa lufttrafikföretag bör strykas från bilaga A. Följaktligen är bedömningen att de lufttrafikföretagen bör tas bort från bilaga A.

- (14) De behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo förklarade också att, i enlighet med landets rättsliga ram, kräver lufttransportverksamheten både en operativ licens och ett drifttillstånd för att bedriva denna typ av verksamhet, och att hittills är det inget av de existerande lufttrafikföretagen som uppfyller båda krav. Icao-certifieringsprocessen i fem faser har under tiden inletts i april 2013 för fem lufttrafikföretag (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB och Kinavia) och den förväntas vara genomförd i slutet av september 2013. I slutet av certifieringsprocessen kommer Anac att tillhandahålla en förteckning över alla lufttrafikföretag som är certifierade och har ett giltigt drifttillstånd.
- (15) Kommissionen noterade det arbete som utförts av de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo, särskilt av transportministern, och uppmanar dem att fortsätta ansträngningarna för att få till stånd en tillsyn av civil luftfart i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Kommissionen är samtidigt besluten att ytterligare utveckla den aktiva dialog som nyligen återupptogs.

Lufttrafikföretag från Republiken Guinea

- (16) Formella samråd inleddes med de behöriga myndigheterna i Republiken Guinea i december 2012 efter att säkerhetsbrister upptäckts av Icao vid granskningen som utfördes i april 2012, vilket gav upphov till en allvarlig säkerhetsbrist vad gäller certifiering av lufttrafikföretag.
- (17) Till följd av inlämnandet av en åtgärdsplan med avhjälpan åtgärder och dess följande godkännande och validering av Icao, tillkännagav Icao den 29 maj 2013 att den hade tagit bort den allvarliga säkerhetsbristen.
- (18) Kommissionen, biträdd av Easa, höll ett samrådsmöte med Republiken Guineas behöriga myndigheter i Bryssel i januari 2013. Under detta möte gav Republiken Guineas behöriga myndigheter en utförlig rapport om den senaste utvecklingen vad gäller genomförandet av den åtgärdsplan med avhjälpan åtgärder som inlämnats till Icao i december 2012.
- (19) Enligt Republiken Guineas behöriga myndigheter håller lufttrafikföretagen Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée och Konair på med att omcertifiera sig. Inget av dessa lufttrafikföretag flyger in i EU:s luftrum. Dessa myndigheter informerade också om att drifttillstånden (AOC) för lufttrafikföretagen GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines och Sky Star Air har dragits in.

⁽¹⁾ Skälen 60–64 i förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006, EUT L 84, 23.3.2006, s. 18.

- (20) Republiken Guineas behöriga myndigheter lovade att hålla kommissionen informerad om eventuell betydande utveckling vad gäller framsteg med genomförandet av Icaos normer som gör det möjligt att kontinuerligt övervaka situationen.
- (21) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer kommer kommissionen att vara tvungen att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.
- Luftrafikföretag från Indonesien**
- (22) Samråden med de behöriga indonesiska myndigheterna (DGCA) fortsätter. Syftet är att övervaka DGCA:s framsteg mot att garantera att tillsyn av alla lufttrafikföretag som är godkända i Indonesien sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (23) Efter en videokonferens med kommissionen, Easa och DGCA den 18 oktober 2012, fortsatte DGCA sitt arbete med att förbättra den indonesiska luftfartstillsynen och med att ta itu med de brister som upptäckts av amerikanska federala luftfartsmyndigheten (FFA) vid dess besök för teknisk bedömning i september 2012. Efter offentliggörandet av rapporten från FFA träffades DGCA och FFA och enades om en åtgärdsplan med avhjälpan åtgärder (CAP).
- (24) I april 2013 gav DGCA kommissionen en detaljerad kopia av åtgärdsplanen med avhjälpan åtgärder där man angav den utveckling som redan skett. Kommissionen informerades också om att ett system för utbildning av inspektörer har inrättats, ändringar av flygsäkerhetsföreskrifter har utförts och instruktioner för inspektionspersonal har godkänts för långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan ("Etops") och prestandabaserad navigering/krav på navigeringsprestanda ("PBN/RNP") och har utarbetats för allvädersverksamhet ("Awops").
- (25) DGCA bekräftade att certifieringen av Citilink Indonesias flygplan, rutter, stationsanläggningar, marktjänster, underhåll, handböcker och besättningar administrativt fortfarande var under Garuda Indonesias förvaltning.
- (26) DGCA tillhandahöll också uppdaterad information om vissa lufttrafikföretag som står under dess tillsyn. DGCA informerade om att två nya lufttrafikföretag har beviljats drifttillstånd (AOC), nämligen Martabuana Abadion den 18 oktober 2012 och Komala Indonesia den 8 januari 2013 och att Intan Angkasa Air Services hade omcertifierats. Men eftersom DGCA inte har lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer, görs på grundval av de gemensamma kriterierna bedömningen att dessa lufttrafikföretag bör föras in i bilaga A.
- (27) Dessutom informerade DGCA om att drifttillståndet (AOC) för Sebang Merauke Air Charter drogs tillfälligt in den 18 september 2012.
- (28) Dessutom informerade DGCA om, och tillhandahöll bevis för, att drifttillståndet (AOC) för Metro Batavia drogs in den 14 februari 2013. Följaktligen bör Metro Batavis tas bort från bilaga A.
- (29) Den 25 juni 2013 lade DGCA fram en redogörelse till flygsäkerhetskommittén. Förutom att ge kommittén den information som tillhandahölls kommissionen i april 2013 bekräftade DGCA att varje innehavare av drifttillstånd som vill expandera sin flotta måste bli godkänd av DGCA och att de ibland hade nekat ett sådant godkännande. DGCA ingrep emellertid inte i Lion Airs expansionsplaner eftersom de ansåg dem ha tillräckligt med resurser och kontroller. Vad gäller olyckan med en Lion Air Boeing B737-800 den 13 april 2013 informerade DGCA att den preliminära olycksrapporten hade offentliggjorts. I rapporten gjordes tre rekommendationer avseende nedflygning under minimiavståndet, förfaranden avseende hantering av kontroll och därtill hörande utbildning. DGCA har noggrant beskrivit de åtgärder de hade vidtagit för att ta itu med frågorna avseende olyckan, inklusive genomförandet av en säkerhetsrevision av Lion Air för att granska att lufttrafikföretaget hade vidtagit korrigerande åtgärder till följd av den preliminära rapporten.
- (30) Lion Air var närvarande vid utfrågningen och svarade på frågor från kommissionen och flygsäkerhetskommittén. Lion Air uppgav att de kunde erhålla tillräckliga resurser för att hantera den fortsatta expansionen av sin flotta, men accepterade minimikraven vad gäller licensiering för både kaptener och förste styrmän i besättningen av sina flygplan och krävde inte ytterligare erfarenhet. Vad gäller olyckan angav företaget att den höll på att genomföra rekommendationerna i den preliminära olycksrapporten, men att den väntade på slutrapporten för att identifiera de grundläggande orsakerna. Lion Air uppgav att de genomförde säkerhetsfrämjande åtgärder och att de använde uppgifter från sitt Foqa-program (Flight Operations Quality Assurance) för att identifiera faror. Företaget uppgav att det ännu inte hade erhållit Iosa-registrering (International Air Transport Association Operational Safety Audit).
- (31) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade de tydliga framsteg som gjorts av DGCA och planen att bjuda in FAA för att genomföra en IASA-revision i augusti 2013. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén fortsätter att uppmuntra DGCA:s arbete med att få tillstånd ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller Icaos normer.
- (32) Vad gäller Lion Air har kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterat med oro de låga erfarenhetsnivåerna hos de piloter som rekryteras och används av lufttrafikföretaget och svaren på frågorna avseende flygbolagets hantering av säkerheten och de kommer därför fortsätta att noggrant övervaka detta lufttrafikföretags säkerhetsprestanda.

Luftrafikföretag från Kazakstan

- (33) Samråden med Kazakstans behöriga myndigheter fortsätter. Syftet är att övervaka dessa myndigheters framsteg mot att garantera att tillsyn av alla luftrafikföretag som är godkända i Kazakstan sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (34) I enlighet med förordning (EU) nr 1146, 2012 har Air Astana flera gånger informerat om sin säkerhetsprestanda och ändringar av flottan genom brev av den 23 november 2012, 30 januari 2013, 14 mars 2013, 29 mars 2013 och 13 maj 2013 till kommissionen. De har också tillhandahållit en kopia av sitt nya drifttillstånd och nya driftspecifikationer, utfärdade den 22 april 2013. Till följd av händelser i flottan finns Fokker 50-flygplanen inte längre i deras driftspecifikationer. Bilaga B till den här förordningen bör följaktligen ändras i enlighet därmed.
- (35) Den 12 juni 2013 höll kommissionen, med bistånd av Easa, tekniska samråd med de behöriga myndigheterna i Kazakstan och en företrädare för Air Astana. Under det mötet rapporterade de behöriga myndigheterna i Kazakstan att de gjorde framsteg i en ambitiös reform av luftfartsektorn som syftade till att anpassa Kazakstans lagstiftning och regelverk inom luftfarten till de internationella säkerhetsstandarderna.
- (36) Vid mötet tillhandahöll Air Astana ytterligare information om utvecklingen av sin flotta under 2012–2014. Framför allt informerade Air Astana om att flera luftfartyg hade fasats ut och att nya luftfartyg fasades in i dagens flottor bestående av existerande Boeing B767-, B757-, och Airbus A320-serier. Dessa flottor är redan upptagna i bilaga B till denna förordning. Alla nyligen införskaffade luftfartyg ska registreras på Aruba. Både den behöriga myndigheten i Kazakstan och Air Astana förband sig att informera kommissionen så snart ett nytt luftfartyg hade angetts i Air Astanas drifttillstånd.
- (37) Vidare bekräftade medlemsstaterna och Easa att det inte fanns några specifika farhågor för Air Astana vad gäller de rampinspektioner som utförts vid EU:s flygplatser inom ramen för Safa-programmet.
- (38) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att Air Astana uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta luftrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012. Om dessa kontroller, eller annan relevant säkerhetsinformation, skulle visa att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.

- (39) Kommissionen fortsätter att stödja den omfattande reformen av den civila luftfarten som myndigheterna i Kazakstan inlett och uppmanar dem att fortsätta ansträngningarna att få till stånd en tillsyn av civil luftfart i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Kommissionen uppmanar därför myndigheterna att fortsätta genomförandet av åtgärdsplanen med avhjälpande åtgärder som överenskommit med Icao, och att man ska fokusera på de två olösta allvarliga säkerhetsproblemen och omcertifieringen av samtliga operatörer. När de olösta allvarliga säkerhetsproblemen har lösts på ett tillfredsställande sätt enligt Icao och det faktiska genomförandet av Icao-normer har blivit dokumenterade i tillräcklig utsträckning, är kommissionen beredd att med hjälp av Easa och stöd från medlemsstaterna genomföra en säkerhetsinspektion på plats för att validera de framsteg som gjorts och förbereda en genomgång av fallet för flygsäkerhetskommittén.

Luftrafikföretag från Kirgizistan

- (40) Kommissionens samråd med Kirgizistans behöriga myndigheter fortsätter i syfte att ta itu med de säkerhetsrisker som har lett till driftsrestriktioner för alla luftrafikföretag i Kirgizistan, inbegripet Kirgizistans möjligheter till säkerhetstillsyn inom områdena för drift och underhåll av luftfartyg. I synnerhet syftar kommissionen till att säkerställa att arbetet går framåt med vissa av de problem som upptäcktes 2009 vid Icaos granskning inom ramen för USOAP-programmet som möjligen kan påverka den internationella luftfartens säkerhet.
- (41) Den 23 maj 2013 höll kommissionen, biträdd av Easa, tekniska samråd med Kirgizistans behöriga myndigheter för att fastställa de möjliga luftrafikföretag vars tillstånd och tillsyn uppfyller internationella säkerhetsnormer och för vilka successivt lättande av begränsningar kan planeras. I detta hänseende lovade Kirgizistans behöriga myndigheter att samarbeta genom att tillhandahålla information som kan vara användbar för att göra framsteg. Kirgizistans representanter kom också överens om att tillhandahålla en uppdatering om den korrigerande åtgärd som vidtagits för att lösa de återstående brister som påpekats av Icao och som skulle möjliggöra en översyn av fallet.
- (42) Under mötet bekräftade Kirgizistans myndigheter att ett drifttillstånd hade beviljats Sky Bishkek den 8 november 2012. Eftersom Kirgizistans behöriga myndigheter inte har tillhandahållit bevis för att säkerhetstillsynen för dessa luftrafikföretag kan garanteras i enlighet med internationella säkerhetsnormer, på grundval av gemensamma kriterier, är bedömningen att luftrafikföretaget Sky Bishkek bör inkluderas i bilaga A.
- (43) Flygsäkerhetskommittén uppmanar Kirgizistans behöriga myndigheter att påskynda genomförandet av åtgärdsplanen med avhjälpande åtgärder och att göra allt för att se till att säkerhetstillsynen för alla luftrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan följer de internationella säkerhetsnormerna.

- (44) När framstegen i genomförandet av den med Icao överenskomna åtgärdsplanen med avhjälpande åtgärder och det faktiska genomförandet av Icao-normerna är tillräckligt dokumenterade är kommissionen redo att, med bistånd av Easa och stöd av medlemsstaterna, organisera ett besök för att på plats utvärdera säkerheten för att bekräfta att Kirgizistans behöriga myndigheter kan utöva sin tillsynsfunktion i enlighet med de internationella normerna och förbereda en genomgång av fallet i flygsäkerhetskommittén.

Luftrafikföretag från Libyen

- (45) Samråd med Libyens behöriga myndigheter (LYCAA) fortsätter i syfte att få bekräftat att Libyen fortsätter reformen av sitt säkerhetssystem för civil luftfart, och framför allt ser till att säkerhetstillsynen av samtliga luftfartyg godkända i Libyen är förenlig med internationella säkerhetsnormer.
- (46) Den 25 april 2013 inlämnade LYCAA en rapport om omcertifiering som genomförts för luftrafikföretaget Libyan Airlines. I rapporten beskrevs ett förfarande i fem steg i enlighet med Icao-rekommendationerna men återgavs inte några detaljerade uppgifter av den därmed förbundna inspektionen. Kommissionen efterfrågade fler uppgifter och den 29 april tillhandahöll LYCAA en sammanfattning av de problem som upptäckts tillsammans med de åtgärder som vidtagits av Libyan Airlines för att åtgärda problemen i de kontrollerade områdena.
- (47) Den 4 juni 2013 skrev LYCAA till kommissionen och informerade den om att den nu inte kunde överväga att häva restriktionerna för Libyan Airlines och angav en förändring i flygbolagets ledning och det efterföljande behovet av att utvärdera hur detta påverkar luftrafikföretagets driftsäkerhet. Den 26 juni 2013 hörde flygsäkerhetskommittén presentationer från LYCAA. LYCAA informerade kommittén om de åtgärder som hittills vidtagits och om framstegen med omcertifieringen av de libyska luftrafikföretagen.
- (48) De förklarade att de inte kunde rekommendera att något libyskt luftrafikföretag skulle få sina nuvarande restriktioner hävda. De tillhandahöll tidsfrister avseende när de trodde att luftrafikföretagen skulle vara klara med certifieringsförfarandet. De sade att olycksrapporten avseende olyckan med Afqiyah Airways Airbus A330 hade offentliggjorts och att LYCAA hade diskussioner med Icao och ett antal nationella luftfartsmyndigheter för att få ytterligare tekniskt stöd.
- (49) LYCAA bekräftade uttryckligen för kommissionen och flygsäkerhetskommittén att den kommer att behålla dagens restriktioner för alla luftrafikföretag tills omcertifieringen i fem steg är klar och eventuella allvarliga

säkerhetsbrister åtgärdats. Endast när detta skett, och i överenskommelse med kommissionen och efter en utfrågning med flygsäkerhetskommittén, skulle enskilda luftrafikföretag kunna ge tillåtelse att återuppta kommersiell flygning till EU.

- (50) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén upprepade på nytt att för alla luftrafikföretag som omcertifierats, måste LYCAA till kommissionen lämna detaljerad information om omcertifieringsprocessen och träffa kommissionen och medlemsstaterna för att i detalj diskutera relevanta granskningar, säkerhetsbrister, avhjälpande åtgärder som vidtagits och avslutning av fall, tillsammans med detaljer i planerna för den fortlöpande säkerhetstillsynen innan man lättar på restriktioner. Om informationen inte övertygar kommissionen och medlemsstaterna om att omcertifieringsprocessen är slutförd och en hållbar fortlöpande säkerhetstillsyn i enlighet med Icao-normer finns, måste kommissionen vidta omedelbara åtgärder för att förhindra de aktuella luftrafikföretagen från att använda EU:s, Norges, Schweiz och Islands luftrum.

Air Madagascar

- (51) Luftrafikföretaget Air Madagascar är belagt med driftsrestriktioner och ingår i bilaga B i enlighet med förordning (EU) nr 390/2011. Den 24 maj 2013 lämnade Air Madagascar in en begäran att föra in luftfartyg av typen Boeing-737 med registreringsnummer 5R-MFL i förteckningen över luftfartyg av typen Boeing-737 som redan är upptagna i bilaga B.
- (52) Air Madagascar hävdade och tillhandahöll bevis på att säkerheten för dess flotta har förbättrats. Madagaskars behöriga myndigheter (ACM) angav med beaktande av de verksamheter som bedrivs med luftfartyget av typen Boeing-737 att de är tillfredsställda med hur Air Madagascar för närvarande uppfyller Icaos krav. Medlemsstaterna och Easa bekräftade att de rampinspektioner som utförts vid EU:s flygplatser inom ramen för Safa-programmet inte gav anledning till oro.
- (53) Med beaktande av säkerheten av de verksamheter som bedrivs av Air Madagascar med luftfartyget av typen Boeing-737 och i enlighet med de gemensamma kriterierna anser kommissionen, efter uttalande från flygsäkerhetskommittén, att luftfartyget av typen B-737 med registreringsnummer 5R-MFL tillåts flygning in i EU. Därmed bör bilaga B ändras för att möjliggöra driften av flygfartyget av typen Boeing-737 med registreringsnummer 5R-MFL.
- (54) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att Air Madagascar uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta luftrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012.

Luftrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien

- (55) Alla luftrafikföretag som var certifierade i Mauretanien ströks från bilaga A i december 2012 ⁽¹⁾ på grund av ett antal faktorer: de stora framsteg som rapporterats av Mauretaniens behöriga myndigheter (Anac) i fråga om att åtgärda de brister Icao påpekat om uppfyllande av internationella normer, åtgärdande av de brister som påpekats vid den första certifieringen av luftrafikföretaget Mauritania Airlines International (MAI), bekräftelsen på att MAI endast kommer att återuppta flygningar till Las Palmas de Gran Canaria, Spanien vid flygningar till EU efter februari 2013 samt kommissionens åtagande att utföra en säkerhetsbedömning på plats för att bekräfta att de åtgärder som rapporterats in av Anac och MAI genomförts på ett tillfredsställande sätt.
- (56) Kommissionen, biträdd av Easa och med tekniskt stöd från medlemsstaterna, genomförde kontroll av flygsäkerheten på plats vid ett besök till Mauretanien mellan 14–18 april 2013.
- (57) Under besöket tillhandahöll Anac kontrollgruppen bevis på sitt starka engagemang och på sin förmåga att uppfylla Icao-normerna för flygsäkerhet och att anta ansvaret för certifiering och tillsyn av luftrafikföretag på ett lämpligt sätt. I synnerhet ansåg kontrollgruppen att Anac visade att framsteg hade gjorts vad gäller genomförandet av dess åtgärdsplan med avhjälpande åtgärder som syftar till att uppfylla Icaos normer, att myndigheterna har nödvändig kvalificerad personal, föreskrifter och förfaranden så att de kan hantera och genomföra en omfattande och lämplig tillsynsplan och att de har ett system på plats som syftar till att ta itu med upptäckta säkerhetsproblem. Dessa överväganden upprättades med beaktande av den nuvarande begränsade storleken och nivån på verksamheten för flygbranschen i Mauretanien och omstrukturen av Anac som nyligen skett.
- (58) Kontrollgruppen besökte även MAI och fann bevis på att luftrafikföretaget kan uppfylla Icaos flygsäkerhetsnormer för flygdrift, framför allt vad gäller luftvärdighet, kvalificering och utbildning, handböcker och säkerhetsförfaranden samt fastställande och åtgärdande av säkerhetsproblem som upptäckts vid interna och externa kontroller såsom den tillsyn som genomförts av Anac.
- (59) Dock fann kontrollgruppen även att Anac och MAI behöver fortsätta det effektiva genomförandet av vissa internationella krav, i synnerhet inom områdena för särskild utbildning och fortbildning av teknisk personal,

anpassning och uppdatering av handböcker, förfaranden och checklistor, systematisk tillsyn och dokumentering av all kontinuerlig tillsynsverksamhet, förbättrade system av tillbudsrapportering och analys. MAI bör också ytterligare genomföra sitt säkerhetshanteringssystem samt analys av flygdata.

- (60) Anac och MAI hördes av flygsäkerhetskommittén den 26 juni 2013. Vid mötet inlämnade Anac och MAI uppgifter om de framsteg som har gjorts när det gäller att ta itu med de rekommendationer som identifierades under besöket på plats. Anac rapporterade om uppdateringar av sina procedurer, checklista, utbildnings- och tillsynsplan samt utbildningsprogram. Den tillhandahöll också handlingar om genomförandet av målinriktade inspektioner på MAI, av en omfattande medvetandekampanj avseende rapportering av incidenter och informerade om ökad tillgång till teknisk information från motortillverkare. Anac förklarade att den utövade en noggrann tillsyn av MAI, inklusive ett antal rampkontroller, och vidtog kraftiga verkställighetsåtgärder när det behövdes.
- (61) MAI rapporterade att flygningarna till Las Palmas de Gran Canaria påbörjades den 8 maj 2013 och att den också hade tagit fram ett utkast till en åtgärdsplan för att ta itu med alla rekommendationer som kontrollgruppen hade tagit upp. De flesta åtgärderna i planen hade genomförts, inklusive bl.a. uppdatering av manualer, nya procedurer och att utse befattningshavare för kvalitets- och säkerhetsledningen. MAI erkände att genomförandet av SMS gjorde framsteg men att det ännu inte var fullt fungerande.
- (62) De första två rampinspektioner som genomförts av Spanien på MAI:s luftfartyg den 8 och 22 maj 2013 gav flera resultat, huvudsakligen avseende underhållsförhållandena, men antalet och allvaret i dem minskade under en tredje rampinspektion som genomfördes den 12 juni. Spanien bekräftade att MAI hade tillhandahållit information för att åtgärda olösta problem, vilka fortfarande utvärderades av Spanien.
- (63) Flygsäkerhetskommittén välkomnade de förbättringar som genomförts av Anac och MAI vid genomförandet av internationella säkerhetsnormer och uppmanade dem att fortsätta förbättringen med samma engagemang. Kommissionen begärde att Anac och MAI skulle skicka in regelbundna rapporter, minst två gånger per år, om de framsteg som gjorts vad gäller genomförande av Icao-kraven, och att ta itu med de rekommendationer som fortfarande inte är åtgärdade, i synnerhet med tanke på

⁽¹⁾ Skälen 71–81 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1146/2012, EUT L 333, 5.12.2012, s. 7.

incidentrapportering och analysystem i Anac och genomförande av SMS och analys av flygdata i MAL. Anac åtog sig att informera kommissionen avseende nya kommersiella flygbolag som skulle bli certifierade av Anac.

- (64) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att luftfartyg med drifttillstånd i Mauretanium uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012.
- (65) Om rampinspektioner eller annan relevant säkerhetsinformation skulle visa att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.

Luftrafikföretag från Moçambique

- (66) Moçambiques behöriga myndigheter (institutet för civil luftfart i Moçambique, IACM) och representanter för luftrafikföretaget Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) mötte kommissionen och Easa i Bryssel den 31 maj 2013. IACM informerade kommissionen och Easa utförligt om aktuell status för genomförande av åtgärdsplanen med avhjälpande åtgärder som inlämnats till Icao. LAM informerade utförligt om aktuell status för antagande av internationella säkerhetsnormer för deras struktur och dagliga verksamhet samt om deras expansionsplaner.
- (67) Moçambiques behöriga myndigheter gjorde en utförlig presentation av den interna strukturen och av personalen i deras organisation och beskrev omfattningen av och innehållet i deras verksamhet. De olika områdena för tidigare och pågående verksamheter, tillsammans med respektive tidsramar undersöktes och sattes i relation till den åtgärdsplan med avhjälpande åtgärder som överenskommit med Icao. De flesta av dessa åtgärder har tidsfristen för genomförande i mitten av juni 2013. Antalet åtgärder och deras omfattning samt de snäva tidsfristerna visar på ett starkt engagemang från myndigheternas sida men kan behöva planeras om för att möjliggöra ett hållbart genomförande. Myndigheterna verkade vara fullt medvetna om detta och är i färd med att granska vissa av tidsfristerna i åtgärdsplanen med avhjälpande åtgärder. En reviderad version av denna plan kommer snart att lämnas in till Icao. De viktigaste områden som man kommer att ta itu med 2014 eller 2015 avser specifika aspekter i den rättsliga ramen, resterande organisatoriska frågor i den inre auktoritetsstrukturen och aspekter som har med flygduglighet att göra. Alla luftrafikföretag har genomgått ett omcertifieringsförfarande i fem steg, vilket lett till att åtta luftrafikföretag (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) är nu fullt certifierade och fem andra (Emilio Air Charter

Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) har fått sina drifttillstånd indragna.

- (68) Representanterna från LAM lade fram en detaljerad redogörelse av företaget, inklusive en beskrivning interna struktur, personal samt verksamhetens omfattning och beskrev de utbildningar som företaget har genomgått samt de olika operativa partnerskapen som det har ingått. Flygbolaget har upprättat strategiska partnerskap med andra flygbolag i Portugal, Kenya, Sydafrika, Angola, Zambia och Etiopien (Moçambique Expresso MEX är ett helägt dotterbolag som matarflygbolag), utbildningsorganisationer (i Sydafrika och Etiopien) och underhållsorganisationer (i Portugal, Brasilien, Sydafrika och Kenya). Man redogjorde för förvaltningssystemen för intern säkerhet tillsammans med den planerade utvecklingen av de nästkommande stegen. Fas 1 (Planering och organisation) har huvudsakligen genomförts fram till 2011 (en del pågående aktiviteter kommer avslutas 2014). Fas II (Reaktiva processer) har huvudsakligen genomförts mellan 2005 och 2009, med två processer som ska slutföras senast 2014. De flesta av åtgärderna som hör till Fas III (förutsägbara processer) håller på att genomföras, med tidpunkten för slutförande satt till 2014-2015, medan tre av processerna genomfördes 2009. Huvuddelen av Fas IV (Säkerställande av driftsäkerhet & Fortsatta förbättringar) planeras för utnyttjande 2014-2015, med en process genomförd 2009.
- (69) LAM informerade också om strategin och planeringen för expansion som inbegriper nya rutter och utveckling av flottan.
- (70) Flygsäkerhetskommittén välkomnar de framsteg som rapporterats in av Moçambiques behöriga myndigheter vad gäller åtgärdande av de brister som upptäckts av Icao och uppmanade deras ansträngningar mot att slutföra arbetet med att etablera ett luftfartssystem som helt uppfyller Icao-normerna.

Luftrafikföretag från Nepal

- (71) Resultaten av en Icao-granskning i maj 2009 visade att Nepal inte uppfyller majoriteten av internationella säkerhetsstandarder. Trots att inga SSC hittades, visade granskningen att Nepals behöriga myndighet inte var kapabel att säkerställa ett effektivt genomförande av internationella säkerhetsstandarder inom områden flygdrift, luftvärldighet, undersökning av olyckor, och att det fanns avsevärda problem som påverkar landets förmåga även inom områdena primär luftfartslagstiftning och lagstiftning om civil luftfart och certifiering och utbildning av personal.
- (72) Fem olyckor med dödlig utgång, med ett antal EU-medborgare inblandade, har ägt rum i Nepal med Nepal-registrerade luftfartyg under en period på två år (augusti 2010–september 2012). Dessutom ägde ytterligare tre olyckor rum 2013.

- (73) Samråd med Nepals behöriga myndigheter startade i oktober 2012 på grund av de säkerhetsbrister som upptäcktes vid Icaos granskning inom ramen för USOAP-programmet i maj 2009 och på grund av ett högt antal dödsolyckor under en kort tidsperiod. Inget lufttrafikföretag från Nepal bedriver verksamhet i EU.
- (74) Inom ramen för samråden erhöll kommissionen handlingar om den tillsynsverksamhet som planerats och utförts av Nepals behöriga myndigheter under åren 2012 och 2013. Granskningen av dessa handlingar tydde på att det fortfarande fanns säkerhetsbrister och att tillsynsverksamheten tycktes vara otillräcklig vad gäller kontrollen av identifierade säkerhetsrisker.
- (75) Kommissionen, biträdd av Easa, höll tekniska samråd med Nepals behöriga myndigheter (Caan) i Bryssel den 30 maj 2013. Under dessa samråd förklarade Caan situationen ingående och tillhandahöll information om kontrollen av säkerhetsrisker Nepals förklaringar visade att tillsynsaktiviteterna var mer fullständiga än vad som visades i den tidigare dokumentation som Nepal skickat. Caan tillhandahöll också information om uppföljningen av rekommendationerna från undersökningsrapporter om olyckor och flera säkerhetsinitiativ. Ett effektivt genomförande av alla säkerhetsinitiativ bör leda till förbättrad tillsyn och bättre kontroll av säkerhetsriskerna. Den information som Caan tillhandahöll på mötet kommer att kontrolleras genom ytterligare granskning av dokumentationen.
- (76) Lufttrafikföretaget SITA Air Plc Ltd deltog också i det tekniska samrådet, där det tillhandahöll information om säkerhetsrelaterade aktiviteter och interaktionen med Caan. SITA Air råkade ut för en olycka med dödlig utgång i september 2012 och beskrev lärdomarna från denna olycka.
- (77) Det återstår flera utmaningar för Caan och Nepals luftfartsbransch, inklusive faktorer som rekrytering och att hålla Caan med tillräckligt och kompetent personal och genomföra flygdrift i en mycket krävande bergsmiljö. Caan har visat att den har börjat åtgärda dessa utmaningar och kommissionen kommer därför att övervaka situationen i Nepal.
- (78) Icao kommer att genomföra ett samordningskontrollbesök på plats i Nepal i juli 2013 och det förefaller lämpligt att vänta in resultaten från detta besök innan bedömningen av säkerhetssituationen i Nepal slutförs.
- (79) Om kontrollen av Icao eller annan relevant säkerhetsinformation skulle visa att säkerhetsriskerna inte kontrolleras på ett lämpligt sätt, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.
- Lufttrafikföretag från Filippinerna**
- (80) Samråd med Filippinernas behöriga myndigheter (Caap) fortsatte i syfte att bekräfta de avhjälpande åtgärderna som vidtagits av Caap för att ta itu med de säkerhetsproblem som blev belysta av de kontroller som genomfördes av både Icao och FAA under 2012 och 2013.
- (81) Caap informerade om att Icao hade genomfört ett samordningskontrollbesök på plats i februari 2013 och att Icao skrev till Caap den 1 mars 2013 om att de avhjälpande åtgärder som vidtagits av Filippinerna hade behandlat och åtgärdat de två allvarliga säkerhetsproblem som upptäckts först vid Icaos granskning inom ramen för USOAP-programmet i oktober 2009 och sedan vid samordningskontrollbesöket på plats som genomfördes i oktober 2012.
- (82) Därför höll kommissionen, biträdd av Easa och av representanter från medlemsstaterna, samråd den 16 april 2013 med Caap och lufttrafikföretagen Philippine Airlines och Cebu Pacific Airways för att diskutera det arbete som redan utförts vad gäller åtgärdande av olösta problem som upptäckts av Icao, FFA och EU:s platsbesök som genomfördes av kommissionen i oktober 2010.
- (83) Under detta samråd informerade Caap om att man hade infört ett certifieringsförfarande i fem steg tillsammans med ett omprövningsförfarande som pågick för alla befintliga lufttrafikföretag. 7 stora och 9 små lufttrafikföretag hade slutfört detta förfarande, däribland Philippine Airlines (PAL) och Cebu Pacific (CEB). Caap informerade om upprättandet av en strategi med två system för tillsyn av lufttrafikföretag med ett certifieringsförvaltningsorgan som inrättats med 24 personer i dess inspektionspersonal som enbart ska utöva tillsyn av PAL och Cebu Pacific Air. Avdelningarna för drift och luftvärdighet utövade tillsyn av de andra lufttrafikföretagen.
- (84) Caap förklarade också att man har tagit itu med problemet med systemets hållbarhet genom att öka personalens löner för att attrahera inspektionspersonal från näringslivet. Utbildningsprogram för inspektörer har också genomförts. Dock inspekterade Caap formellt varken kvalitetsledningssystemen eller säkerhetsledningssystemen för lufttrafikföretag vid sin tillsyn.
- (85) PAL informerade om att man hade 44 luftfartyg i sin flotta (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) och hade beställt 68 extra luftfartyg (44xA321, 20xA330 och 4x A340). Deras säkerhetsledningssystem hade som målsättning att minska de händelser som hade negativ påverkan på säkerhetsnormerna med 10 % jämfört med föregående år. Uppgifter om övervakning av flygdata för 95–100 % av flygningarna hade granskats med inriktning på instabila tillvägagångssätt och terrängvarningssystem. Deras kvalitetsledningssystem hade genomfört 260 inspektioner under 2012 med 94 brister mot företagsförfaranden, vilket skilde sig åt från de brister som upptäckts av Caap på grund av att utbildningsproblem hade upptäckts. Cebu Pacific Air informerade om att deras flotta hade växt med 7 % per år. De skulle erhålla 2 luftfartyg av typen Airbus A330 under 2013 och börja långdistansflygningar

i juni och målet var att ha en flotta på 47 luftfartyg i slutet på 2013.

- (86) Som en följd av samrådet genomförde kommissionen, biträdd av medlemsstaterna, ett platsbesök i Filippinerna mellan 3–7 juni 2013.
- (87) Resultatet av besöket var att Caap ännu inte hade tagit till sig modern teknik för säkerhetsledning för luftfart både för de lufttrafikföretag de övervakar och internt. Inom driftområdet uppmärksammas mänskliga faktorn och SMS-processer inte tillräckligt.
- (88) Det stod emellertid klart från besöket att även om det återstår mycket arbete att göra i Caap, vidtar generaldirektören för civil luftfart tydliga åtgärder för att säkerställa att Caap blir effektivare i sitt dagliga arbete. Dessutom uppmärksammades det att planer för att ta itu med de åldrande inspektörerna genom att förbättra lönevillkoren för att underlätta rekrytering från näringslivet, och användningen av extern expertis för att minska risken för brister i tillsynen av lufttrafikföretagen. Sammanfattningsvis var Caap-tillsynen av sina lufttrafikföretag i huvudsak gedigen, även om några svagheter fanns kvar, särskilt inom områdena utbildning, standardisering, system för kvalitets- och säkerhetsstyrning.
- (89) När det gäller lufttrafikföretag, kunde både PAL och Cebu Pacific Air visa att de hade effektiva säkerhetsstyrningsprocesser på plats och att de kunde säkerställa överensstämmelse med de relevanta säkerhetsförordningarna. Vid tiden för besöket råkade emellertid Cebu Pacific Air ut för en olycka som gav upphov till frågor avseende deras kontroll av flygdriften. Till följd av detta beslöt Cebu Pacific Air att inte delta i flygsäkerhetskommitténs utfrågning för att kunna koncentrera sig på att ta itu med alla säkerhetsfrågor som blottläggs vid de säkerhetsundersökningar som pågår för närvarande.
- (90) Under besöket uppdaterade Caap förteckningen av de nuvarande drifttillstånden, vilket visade att 32 lufttrafikföretag för närvarande var certifierade av Caap. Bilaga A bör uppdateras i enlighet med detta.
- (91) Den 26 juni 2013 hörde flygsäkerhetskommittén presentationer från Caap och PAL. Caap beskrev detaljerat de åtgärder som var på gång för att säkerställa hållbarhet, inklusive att ta itu med frågor avseende mänskliga resurser, tillhandahållandet av IT-utrustning, utarbetandet av ett SSP-program (State Safety programme), uppdatering av lagstiftning och förbättrad utbildning särskilt vad gäller SMS.
- (92) Utöver att täcka de frågor som togs upp på mötet den 16 april 2013 informerade PAL om de åtgärder som vidtagits för att ta itu med de observationer som gjorts vid besöket på plats. När det gäller deras expansionsplaner erkände de att skulle bli en utmaning att skaffa ett

lämpligt antal piloter men de påpekade att de nya flygplanen även skulle ersätta äldre flygplan och att expansionsstakten följaktligen skulle vara hanterbar.

- (93) Med hänsyn till den säkerhetstillsyn som Caap tillhandahöll och PAL:s förmåga att säkerställa fullständig efterlevnad av de relevanta säkerhetsförordningarna har det, på grundval av gemensamma kriterier, bedömts att lufttrafikföretaget Philippine Airlines bör strykas från bilaga A.
- (94) Medlemsstaterna ska kontrollera att de relevanta säkerhetsstandarderna faktiskt uppfylls genom att prioritera rampinspektioner som ska genomföras på PAL:s luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012. Om resultaten av sådana kontroller, eller annan relevant säkerhetsinformation, visar att de internationella säkerhetsstandarderna inte uppfylls, kommer kommissionen att bli tvungen att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) 2111/2005.
- (95) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén blev emellertid uppmuntrade genom de åtgärder som Caap tar när det gäller att ta itu med de kvarvarande säkerhetsfrågorna och kommer att noggrant övervaka situationen i syfte att genomföra ytterligare granskningar av fallet i framtida flygsäkerhetskommittéer.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (96) Luftfartyg som drivs av en del lufttrafikföretag certifierade i Ryssland och som flyger till flygplatser i EU omfattas av prioriterade rampinspektioner enligt Safa-programmet för att bekräfta att de uppfyller internationella säkerhetsnormer. Behöriga myndigheter i medlemsstaterna och Easa fortsätter att informera sina motsvarigheter i Ryssland om de upptäckta problemen och uppmanar dem att vidta åtgärder för att ta itu med alla bristande överensstämmelser med Icao-normer.
- (97) Under tiden fortsätter kommissionen dialogen om problem med luftfartsäkerheten med Rysslands behöriga myndigheter för att framför allt säkerställa att nuvarande risker som härstammar från låg säkerhetsnivå för de lufttrafikföretag som certifieras i Ryssland begränsas till en tillräcklig nivå.
- (98) Den 13 juni 2013 höll kommissionen, biträdd av Easa och av flera medlemsstater, ett samråd med representanter från Federal Air Transport Agency (Fata), där Fata gav en uppdatering av de åtgärder som myndigheten och lufttrafikföretagen vidtagit för att ta itu med de problem

- som upptäckts under rampinspektioner enligt Safa-programmet. Fata uppgav i synnerhet att ett lufttrafikföretag hade placerats under särskild kontroll, medan ett annat lufttrafikföretag hade fått sitt drifttillstånd upphävt.
- (99) På mötet meddelade Fata att under första halvåret 2013 hade Vim Airlines ofta blivit inspekterat och man hade dragit slutsatsen att enligt undersökningsresultaten bedrev Vim Airlines verksamheten med en godtagbar säkerhetsnivå. Vad gäller Red Wings informerade Fata att efter upphävande av dess drifttillstånd i februari 2013 har detta lufttrafikföretag genomfört stora förändringar. Beror på resultatet av den inspektion av företaget som pågick vid tidpunkten för mötet kan kommersiell luftfartsverksamhet komma att tillåtas igen. Kommissionen rekommenderade en grundlig kontroll av Red Wings beredskap att genomföra kommersiell luftfartsverksamhet till EU innan sådan verksamhet blir tillåten igen och begärde information om detta före nästa möte i flygsäkerhetskommittén.
- (100) Efter mötet tillhandahöll Fata ytterligare information. I synnerhet rapporterade den att Red Wings återigen hade fått tillstånd att genomföra kommersiell verksamhet från och med den 17 juni 2013.
- (101) Kommissionen, Easa och medlemsstaterna ska fortsätta att noggrant övervaka säkerhetsprestanda för de lufttrafikföretag som är certifierade i Ryska federationen och som bedriver verksamhet till unionen. Kommissionen ska fortsätta att utbyta säkerhetsrelaterad information med de ryska behöriga myndigheterna för att bekräfta att iakttagelser till följd av Safa-rampinspektioner har hanterats på ett lämpligt sätt av de berörda lufttrafikföretagen.
- (102) Om rampinspektioner eller annan relevant säkerhetsinformation skulle visa att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.
- Sudan**
- (103) Samråd med den sudanska myndigheten för civilflyg (SCAA) fortsatte med målet att bekräfta att Sudan gör framsteg i sitt arbete med att förbättra sitt civila flygsäkerhetssystem för att ta itu med de säkerhetsproblem som upptäckts av Icao vid granskningen inom ramen för USOAP-programmet under 2006 och samordningskontrollbesöket på plats som genomfördes i december 2011. Dessa kontroller ledde till att ett allvarligt säkerhetsproblem upptäcktes vad gäller certifieringsförfarandet för utfärdande av drifttillstånd.
- (104) Den 3 januari 2013 informerade SCAA kommissionen om att SCAA hade förbättrat sin tillsynskapacitet, inbegripet systemet för certifiering och tillsyn av lufttrafikföretag, underhållsorganisationer och godkända utbildningsorganisationer. Därför strök Icao det allvarliga säkerhetsproblemet efter ett samordningskontrollbesök på plats i maj 2012.
- (105) Därefter höll kommissionen, biträdd av Easa, ett samråd med SCAA den 29 april 2013. SCAA informerade om att myndigheten nu var en självständig organisation med egen budget, att förbättringar av det sudanska flygsäkerhetssystemet möjliggjorts genom användning av extern expertis och att den aktivt rekryterade lokalt och höjde löner för att konkurrera med näringslivet. SCAA angav att endast 6 lufttrafikföretag nu var certifierade att bedriva internationell flygtrafik (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways och Tarco Air) med ytterligare 7 lufttrafikföretag som är begränsade till inhemsk verksamhet. SCAA informerade om resultaten av samordningskontrollbesöket på plats i maj 2012 och noterade att nivån på det effektiva genomförandet av Icao-normer nu var hög, framför allt för flygverksamhet och luftvärdighet.
- (106) SCAA informerade vidare om att man hade genomfört en riskbedömning vad gäller den fortsatta användningen av gamla Sovjetbyggda luftfartyg, vilket resulterade i startförbud för 50 % av dessa luftfartyg i Sudans register.
- (107) Den 4 juni 2013 tillhandahöll SCAA kommissionen en kopia av sitt drifttillståndsregister som visade att 18 lufttrafikföretag hade drifttillstånd, av vilka 6 för närvarande var indragna. De tillhandahöll också detaljerade uppgifter om återkallandet av drifttillståndet för Attico Airlines (drifttillstånd nr 023), Sudanese States Aviation Company (drifttillstånd nr 010), Azza Air Transport (drifttillstånd nr 012), Almajarah Aviation (drifttillstånd nr 049), Heli-lift (drifttillstånd nr 042) och Feeder Airlines (drifttillstånd nr 050). På grundval av den information som SCAA har tillhandahållit bör bilaga A uppdateras härmed.
- (108) SCAA lade fram en redogörelse till flygsäkerhetskommittén den 25 juni 2013. SCAA biträdades av generaldirektören för Arab Civil Aviation Commission (ACAC) som bekräftade att EU:s säkerhetsförteckning kan fungera som en katalysator för stater att ta itu med systematiska säkerhetsfrågor och som uppmärksammade fördelarna med att stater arbetar tillsammans i ett regionalt sammanhang och framhävde det stöd som ACAC tillhandahåller i detta hänseende.
- (109) Förutom de argument som gavs under mötet den 29 april 2013 informerade SCAA kommissionen om planen att inspektionspersonalen ska delta i Icaos inspektionskurs i juli och augusti 2013 och borttagande av alla luftfartyg av typerna Tupolev Tu134 och Antonov An12 från det sudanesiska luftfartygsregistret. SCAA informerade också om att alla lufttrafikföretag i Sudan förväntas uppfylla säkerhetskravet i slutet av 2013.

(110) Flygsäkerhetskommittén välkomnade de stora framsteg som rapporterades in av Sudans behöriga myndigheter vad gäller åtgärdande av de brister som upptäckts av Icao, men erkände att det fortfarande var långt till en situation där både SCAA och lufttrafikföretagen under dess överinseende kommer att kunna säkerställa ett fullständigt uppfyllande av Icao-normerna. Kommissionen kommer därför att noggrant övervaka de framsteg som SCAA gör för att granska fallet vid framtida möten i flygsäkerhetskommittén.

Conviasa

(111) Ett lufttrafikföretag som är certifierad i Bolivarianska republiken Venezuela, Conviasa, har varit belagt med verksamhetsförbud sedan april 2012, med hänsyn till de mycket dåliga resultaten i Safa-kontrollerna, flera olyckor och avsaknaden av ett lämpligt svar på de begäran om information som flygsäkerhetskommittén gjort. Till följd av detta kom kommissionen den 18 juni 2012 överens med Venezuelas behöriga myndigheter om en färdplan för att lösa de identifierade säkerhetsbristerna vilket skulle möjliggöra en översyn av unionens beslut.

(112) Samråden med Venezuelas civila luftfartsmyndighet (Inac) fortsatte 2013 i syfte att bekräfta att Venezuela gör framsteg i sitt arbete att ytterligare förbättra sin tillsyn av lufttrafikföretagen och säkerställa att Conviasa fortsätter sitt arbete för att höja sin säkerhetsstatus för att till fullo uppfylla de internationella standarder som krävs.

(113) I maj 2013 tillhandahöll Venezuelas behöriga myndigheter (via de spanska behöriga myndigheterna) kommissionen ett antal skriftliga inlagor med detaljerade uppgifter om genomförandet av en del av de åtgärder i färdplanen som man kom överens om i juni 2012.

(114) Därefter höll kommissionen, biträdd av Easa, ett möte med Inac och Conviasa den 7 juni 2013. Conviasa informerade utförligt om de förbättringar som gjorts för att ta itu med iakttagelserna i tidigare Safa-inspektioner, om de lärdomar de dragit och rekommendationerna från olyckorna, samt om de förändringar som införts till följd av den senaste Inac-granskningen. Conviasa betonade särskilt sitt system med Safa-liknande kontroller för flygningar och förbättringar som gjorts i sina säkerhetssystem, den övergripande kvaliteten, underhållet och de kontinuerliga luftvärdighetsprocesserna. Conviasa informerade även om sina expansionsplaner och förnyelse av flottan under de kommande åren, med den gradvisa utfasningen av de åldrande luftfartygstyperna Boeing B737-200 och B737-300 och påskyndandet av den redan påbörjade introduktionen av den nya luftfartygstypen Embraer ERJ 190.

(115) Inac informerade om sin interna struktur och mekanismer, tillhandahöll detaljerad information om procedurerna för att hantera EU:s Safa-resultat för venezuelanska

lufttrafikföretag och om planeringen och genomförandet av sina tillsynsaktiviteter som snart även kommer att inkludera rampinspektioner av sina nationella lufttrafikföretag. Inac förklarade också att Icaos nyligen genomförda ICVM-besök, som ägde rum 22–28 maj 2013, borde leda till en förbättring av landets nuvarande nivå på genomförande av Icao-normerna.

(116) Inac gjorde en presentation för flygsäkerhetskommittén den 26 juni 2013. De informerade kommittén om de punkter som hade diskuterats på mötet den 7 juni 2013.

(117) Conviasa gjorde också en presentation för flygsäkerhetskommittén den 26 juni 2013. De informerade kommittén om de punkter som diskuterades på mötet den 7 juni 2013 och betonade att, om de skulle få tillstånd att återigen bedriva verksamhet till unionen, skulle de anta en blandad verksamhetsmetod, genom att kombinera verksamheten av sin egna Airbus A340-200 med en "wet lease" verksamhet med en motsvarande flygplans-typ.

(118) På grundval av den granskning som Spanien genomförde och Icaos nyligen genomförda besök samt de presentationer som Inac och Conviasa gjort välkomnade flygsäkerhetskommittén de stora framsteg som har gjorts när det gäller att rätta till de brister som flygsäkerhetskommittén identifierade 2012. Med beaktande av dessa framsteg och på grundval av de gemensamma kriterierna är bedömningen att Conviasa bör tas bort från bilaga A.

(119) Medlemsstaterna kommer att kontrollera att de relevanta säkerhetsnormerna följs genom att prioritera rampinspektioner som ska genomföras på luftfartyg hos lufttrafikföretag som har licens i Venezuela i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

(120) Om resultaten av rampkontrollerna eller annan relevant säkerhetsinformation tyder på att de internationella säkerhetsnormerna inte uppfylls, kommer kommissionen att bli tvungen att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

(121) I samband med uppdatering av bilagorna medges i artikel 8.2 i förordningen behovet av att snabbt, och i förekommande fall, snarast kunna ta beslut med tanke på de säkerhetsmässiga konsekvenserna. Erfarenhet av att uppdatera bilagorna har också visat att det är väsentligt för att skydda känslig information och minimera kommersiell påverkan att besluten i samband med uppdatering av förteckningen publiceras och träder i kraft mycket snabbt efter att de antagits.

(122) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(123) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med bilaga A till denna förordning.

2. Bilaga B ska ersättas med bilaga B till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 10 juli 2013.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Siim KALLAS
Vice ordförande

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED TOTALT VERKSAMHETSFÖRBUD I EU ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
Alla luftrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Okänt	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Okänd	Republiken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola

(1) Luftrafikföretagen i bilaga A skulle kunna tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-leased) från ett luftrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänt	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Ej tillämpligt	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	Okänd	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Okänd	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongo tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratiska republiken Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	Demokratiska republiken Kongo
Alla luftrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti
Alla luftrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua och Indonesia Air Asia			Republiken Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Okänd	Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Okänd	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Okänd	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Okänd	Republiken Indonesien
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republiken Indonesien
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiken Indonesien
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiken Indonesien
EASTINDO	135-038	Okänd	Republiken Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Okänd	Republiken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Okänd	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republiken Indonesien
KAL STAR	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Okänd	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Okänd	Republiken Indonesien
MARTABUANA ABADION	135-049	Okänd	Republiken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Okänd	Republiken Indonesien
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Okänd	Republiken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänd	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänd	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänd	Republiken Indonesien
SKY AVIATION	135-044	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Okänd	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
SURYA AIR	135-046	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Okänd	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	Okänd	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republiken Kazakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republiken Kazakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republiken Kazakstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republiken Kazakstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republiken Kazakstan
LUK AERO (TIDIGARE EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republiken Kazakstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republiken Kazakstan
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republiken Kazakstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republiken Kazakstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	Okänd	BIS	Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republiken Kirgizistan
AIR BISHKEK (TIDIGARE EASTOK AVIA)	15	EAA.	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KIRGIZISTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republiken Kirgizistan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter			Liberia
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Okänd	Republiken Moçambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Okänt	Okänd	Republiken Moçambique
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Okänd	Republiken Moçambique

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Okänd	Republiken Moçambique
CR AVIATION	MOZ-14	Okänd	Republiken Moçambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Okänd	Republiken Moçambique
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Okänd	Republiken Moçambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Okänd	Republiken Moçambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Republiken Moçambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Republiken Moçambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Republiken Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Okänd	Republiken Moçambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Okänd	Republiken Moçambique
TTA SARL	MOZ-16	Okänd	Republiken Moçambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Okänd	Republiken Moçambique
Alla lufttrafikföretag som godkänns av Filippinernas tillsynsmyndigheter, förutom Philippine Airlines, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiken Filippinerna
AIR JUAN AVIATION	2013053	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Okänd	Republiken Filippinerna
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Okänd	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Okänd	Republiken Filippinerna
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
CM AERO SERVICES	20110401	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Okänd	Republiken Filippinerna
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Okänd	Republiken Filippinerna
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Okänd	Republiken Filippinerna
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Okänd	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Okänd	Republiken Filippinerna
LION AIR	2009019	Okänd	Republiken Filippinerna
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Okänd	Republiken Filippinerna
MAGNUM AIR	2012051	Okänd	Republiken Filippinerna
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Okänd	Republiken Filippinerna
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Okänd	Republiken Filippinerna
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Okänd	Republiken Filippinerna
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Okänd	Republiken Filippinerna
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republiken Filippinerna
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			São Tomé och Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé och Príncipe

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé och Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Okänd	São Tomé och Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé och Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Okänd	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé och Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Okänd	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierras tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiken Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiken Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republiken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republiken Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republiken Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republiken Sudan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens administrerande stat
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Okänd	Republiken Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republiken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republiken Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiken Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republiken Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiken Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republiken Sudan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Swazilands tillsynsmyndigheter, inklusive			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Okänt	SZL	Swaziland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I EU ⁽¹⁾

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbo-lags-kod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiken Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen Boeing B-767; luftfartyg av typen B-757; luftfartyg av typen Airbus A319/320/321;	Hela flottan förutom: Luftfartyg i Boeing B-767-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B-757-flottan, såsom anges i drifttillståndet, luftfartyg i Airbus A319/320/321-flottan, så som anges i drifttillståndet	Aruba (Konungariket Nederländerna)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan förutom: 9G-TOP och 9G-RAC	Republiken Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan förutom: 3 luftfartyg av typen Boeing B-737-300, 2 luftfartyg av typen ATR 72-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-500, 1 luftfartyg av typen ATR 42-320 och 3 luftfartyg av typen DHC 6-300	Hela flottan förutom: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiken Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336)	Komorererna
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP	Republiken Gabon

⁽¹⁾ Lufttrafikföretagen i bilaga B skulle kunna tillåtas att utöva trafikrättigheter genom att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-leased) från ett lufttrafikföretag som inte har verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndets-nummer (AOC-nummer)	Icao-flygbo-lags-kod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen Airbus A-300, 8 luftfartyg av typen Airbus A-310, 1 luftfartyg av typen Boeing B-737	Hela flottan förutom: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamiska republiken Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 5 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola

⁽¹⁾ Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här inom ramen för sin nuvarande trafiknivå i unionen.

⁽²⁾ Air Astana får inom ramen för sin nuvarande trafiknivå inom unionen bara använda de specifika luftfartygstyper som nämns], under förutsättning att de är registrerade i Aruba och att alla ändringar av drifttillståndet lämnas i rätt tid till kommissionen och Eurocontrol.

⁽³⁾ Gabon Airlines får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här inom ramen för sin nuvarande trafiknivå i unionen.

⁽⁴⁾ Iran Air får trafikera Europeiska unionen med det specifika luftfartyget på de villkor som anges i skäl 69 i förordning (EU) nr 590/2010, EUT L 170, 6.7.2010, s.15.