

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1264/2013

av den 3 december 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
FÖRORDNING

med 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 förbjöds 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 ⁽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 kommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 (flygsäkerhetskommittén) ⁽⁴⁾.

(5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd som inlett inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och dess genomförandeförordning (EG) nr 473/2006 med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i staterna Guinea, Indonesien, Kazakstan, Kirgizistan, Libanon, Iran, Madagaskar, Islamiska republiken Mauretanien, Moçambique, Nepal, Filippinerna och Zambia. Flygsäkerhetskommittén har också fått information från kommissionen om Albanien, Indien, Jemen och Zimbabwe. Flygsäkerhetskommittén har också fått uppdateringar från kommissionen om tekniskt samråd med Ryssland och avseende övervakning Libyen.

(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 uppmanades att prioritera rampinspektioner av lufttrafikföretag med licens i stater där 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 ⁽⁵⁾.

(8) Flygsäkerhetskommittén har också 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 informerades om Easas planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet i syfte att åtgärda fall där tillämpliga internationella normer inte uppfylls. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa. I detta sammanhang betonade kommissionen nyttan av att ge information till det internationella luftfartssamfundet, särskilt genom Icaos

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143, 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen, EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.

⁽⁴⁾ Förordning (EEG) nr 3922/1991 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

⁽⁵⁾ 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, EUT L 296, 25.10.2012, s. 1.

Scan-databas, om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och av dess medlemsstater för att förbättra luftfartssäkerheten i världen.

- (9) Flygsäkerhetskommittén har även fått en redogörelse av Eurocontrol om status för och utvecklingen av larmsystem som stöder EU:s Safa-program. Särskild uppmärksamhet riktades mot statistik för varningsmeddelanden för svartlistade lufttrafikföretag och för eventuella systemförbättringar.

Europeiska unionens lufttrafikföretag

- (10) 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 flera medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen samt flygsäkerhetskommittén om dessa åtgärder. Rumänien informerade att drifttillståndet för lufttrafikföretaget Jetran Air återkallats och Spanien informerade att drifttillståndet för IMD Airways hade gått ut och håller på att återkallas.
- (11) Om relevant säkerhetsinformation skulle visa att det finns överhängande risker beroende på att unionens lufttrafikföretag inte uppfyller lämpliga säkerhetsnormer, upprepade medlemsstaterna sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder.

Lufttrafikföretag från Republiken Guinea

- (12) I enlighet med vad som överenskomms vid mötet i Bryssel i januari 2013 har de behöriga myndigheterna i Republiken Guinea (DNAC) regelbundet lämnat information om det pågående genomförandet av planen för korrigering av åtgärder, som godkändes av Icao i december 2012, samt all verksamhet som är kopplad till det.
- (13) I den senaste rapporten, som inkom den 15 oktober 2013, redogörs för de senaste aktiviteterna och utvecklingen av genomförandet av planen för korrigering av åtgärder. Översättning till franska av Republiken Guineas lagstiftning om civil luftfart (som ursprungligen inspirerades av och till stora delar är hämtad från befintliga förordningar i angränsande engelsktalande länder) slutfördes i början av augusti 2013. Den 21 augusti 2013 skickades den ändrade lagstiftningen om civil luftfart till parlamentet för antagande. Systemet för utbildning av inspektörer som föreslagits av Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation (BAGASOO) antogs. Utnämningen av och meddelandet till Icao om Guineas kontaktpunkt för farligt gods skedde den 3 september 2013.
- (14) Den 30 augusti 2013 lämnade DNAC en ändrad och uppdaterad plan för korrigering av åtgärder. Samtliga planer med korrigering av åtgärder som planerats för 2012

och första halvåret 2013 har genomförts och de som planerats för tredje och fjärde kvartalet är under genomförande. Icaos validering av dessa åtgärder är ännu inte klar.

- (15) Alla tidigare drifttillstånd, som tillfälligt upphävdes i slutet av mars 2013, certifiering av ett nationellt lufttrafikföretag med fullständig Icaoöverensstämmelse (5 faser) (PROBIZ Guinée, som driver trafik med ett luftfartyg av typen Beechcraft King Air 90) med hjälp av ett specifikt CAFAC/BAGASOO-uppdrag pågår, med samtidig utbildning av DNAC:s inspektörer på arbetsplatsen om hela processen. PROBIZ bedriver inte flygverksamhet i unionen.
- (16) DNAC har begärt ett samordnat valideringsbesök för att validera de framsteg som gjorts i fråga om genomförandet av planen för korrigering av åtgärder och Icao planerar att genomföra det i maj 2014.
- (17) 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.

Lufttrafikföretag från Indien

- (18) Kommissionen hänvisade till det fortlöpande samarbetet med de indiska myndigheterna i fråga om övervakning av deras lufttrafikföretag. Kommissionen skrev i oktober 2007 och i januari 2010 till generaldirektoratet för civil luftfart (DGCA) i Indien beträffande vissa lufttrafikföretag som DGCA har tillsynsansvar för och var nöjd med svaren.
- (19) I fråga om nyligen inträffade händelser, skedde ett samordnat valideringsbesök från Icao i december 2012, vilket ledde till två rapporter om allvarliga säkerhetsproblem. Den första rapporten avsåg certifieringsförfarandet för utfärdande av drifttillstånd och det andra godkännande av luftfartygsmodifieringar och reparationer av Indien-registrerade luftfartyg som är typcertifierade i utlandet. Kommissionen ställde i april 2013 nya skriftliga mer detaljerade frågor till de indiska myndigheterna när det gäller frågan om allvarliga säkerhetsproblem och tog också upp ett antal andra frågor som gäller Easas rutinövervakning av säkerhetsinformation när det gäller den övergripande säkerhetstillsynen i Indien. DGCA svarade den 10 maj 2013 med uppgifter om korrigering av åtgärder för allvarliga säkerhetsproblem. I augusti 2013 genomfördes ett andra samordnat valideringsbesök från Icao i Indien i syfte att kontrollera om Indien hade lyckats genomföra de korrigering av åtgärder som man kommit överens med Icao om. Efter det besöket ansåg Icao att de två allvarliga säkerhetsproblemen var lösta. Den fullständiga rapporten från det samordnade valideringsbesöket är ännu inte tillgänglig.

- (20) Det är också av vikt att Förenta staternas luftfartsmyndighet (Federal Aviation Administration, FAA) genomförde en internationell flygsäkerhetsbedömning (lasa) i augusti 2013. Mot bakgrund av den rådande situationen har Indien behållit sin kategori 1-efterlevandestatus enligt FAA. Om det skulle bli aktuellt med en nedgradering, måste kommissionen noga överväga att inleda formella samråd med de indiska myndigheterna i enlighet med artikel 3.2 i förordning 473/2006.
- (21) Medlemsstaternas behöriga myndigheter kommer dock att fortsätta kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner av indiska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag 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) Lufttrafikföretaget PT. Citilink Indonesia skrev till kommissionen den 2 augusti 2013 och begärde att få bli borttagen från bilaga A. Till brevet bifogades uttömmande dokumentation om att certifieringsprocessen i fem steg hade genomförts.
- (24) Ett tekniskt möte hölls i Bryssel den 5 november 2013 mellan Citilink Indonesia, kommissionen, Easa och medlemsstaterna för att se över den omfattande dokumentationen från lufttrafikföretaget. Även DGCA var inbjuden till mötet, men ansåg inte att deltagande från deras sida var nödvändigt. På grundval av detta möte kommer kommissionen att samarbeta med DGCA för att erhålla alla nödvändiga förtydliganden som behövs för att kunna avgöra om huruvida och när kommissionen skulle kunna föreslå att avskaffa begränsningarna för Citilink Indonesia.
- (25) I en skrivelse av den 23 oktober 2013 lämnade DGCA också färsk information om andra lufttrafikföretag under deras tillsyn. De informerade kommissionen om att ett drifttillstånd (nr 121-050) utfärdades den 23 april 2013 till PT Batik Air Indonesia. Men eftersom DGCA inte har lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av detta lufttrafikföretag sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer, på grundval av de gemensamma kriterierna, görs bedömningen att detta lufttrafikföretag bör införas i bilaga A.
- (26) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén fortsätter att uppmuntra DGCA:s arbete för att få till stånd ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller Icaos normer.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

- (27) Kommissionen har fortsatt med aktiva samråd med Kazakstans behöriga myndigheter för att hålla sig infor-

merad och övervaka dessa myndigheters framsteg mot att garantera att säkerhetstillsyn av alla lufttrafikföretag som är godkända i Kazakstan sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.

- (28) Kommissionen för civil luftfart i Kazakstan (CAC) har framförallt informerat, i en skrivelse av den 8 augusti 2013, om den pågående omcertifieringsverksamheten som syftar till anpassning av förfaranden och metoder för utfärdande och tillsyn av drifttillstånd i Kazakstan med motsvarande från Icao. CAC informerade också om att detta lett till att flera lufttrafikföretag fått sina drifttillstånd tillfälligt upphävida eller återkallade.
- (29) Den 18 oktober 2013 mottog kommissionen handlingar som å ena sidan bekräftar återkallandet av sex drifttillstånd för Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air och Kazair West (som redan hade omcertifierats som bruksflyg och tagits bort från bilaga A ⁽¹⁾), och å andra sidan det tillfälliga återkallandet till och med den 4 augusti 2013 av drifttillstånden för Semeyavia och Irtysh Air. Därefter informerade CAC också om att drifttillståndet för Semeyavia under tiden hade löpt ut och att företaget inte hade ansökt om en förlängning eller nytt utfärdande. Drifttillståndet för Irtysh Air återkallades för en ytterligare inte närmare preciserad tidsperiod. Eftersom ett tillfälligt upphävande av ett drifttillstånd är en tillfällig åtgärd som inte nödvändigtvis innebär att lufttrafikföretagets flygverksamhet upphör, bör Irtysh Air vara kvar i bilaga A. På grundval av de gemensamma kriterierna görs följaktligen bedömningen att sex lufttrafikföretag — Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air och Semeyavia — bör strykas från bilaga A.
- (30) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén stöder de åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna i Kazakstan om upprättande av ett tillsynssystem för den civila luftfarten som överensstämmer med internationella säkerhetsnormer. I detta avseende har kommissionen uppmanat medlemsstaterna att påskynda och intensifiera insatserna för att genomföra den plan för korrigerande åtgärder som överenskommits med Icao. Man bör sträva efter allt inriktat sig på att omedelbart åtgärda de två allvarliga säkerhetsproblemen. Kommissionen uppmuntrar också aktivt deltagande från Kazakstan i unionens Traceca-projekt för luftfartssäkerhet för att förbättra CAC-säkerhetsinspektörernas kunskaper och erfarenheter.
- (31) Kommissionen är även fortsättningsvis fast besluten att organisera, med bistånd av Easa och medlemsstaterna, ett besök i Kazakstan och förbereda en genomgång av fallet med flygsäkerhetskommittén, så snart tillräckliga framsteg har gjorts när det gäller att åtgärda de konstaterade säkerhetsbristerna.

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1146/2012 av den 3 december 2012, EUT L 333, 5.12.2012, s. 7.

- (32) I fråga om Air Astanas flygverksamhet till unionen bekräftade medlemsstaterna och Easa att de rampinspektioner som utförts vid EU:s flygplatser inom ramen för Safa-programmet inte gav upphov till några specifika farhågor. Medlemsstaternas behöriga myndigheter kommer dock att fortsätta kontrollera att Air Astana uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av företagets luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012. På grundval av detta kommer kommissionen att förbereda en översyn av nuvarande begränsningar av Air Astanas verksamhet för nästa möte i flygsäkerhetskommittén.

Lufttrafikföretag från Kirgizistan

- (33) Det pågår samråd mellan kommissionen och Kirgizistans behöriga myndigheter för att fastställa de möjliga lufttrafikföretag vars tillstånd och tillsyn uppfyller internationella säkerhetsnormer och för vilka successivt lättande av begränsningar kan bli aktuellt.
- (34) I likhet med som var fallet för mötet för flygsäkerhetskommittén i juni 2013 lämnade myndigheterna i Kirgizistan inte in några skriftliga dokument till mötet i november 2013 som hade gjort det möjligt för kommissionen att förbereda en genomgång av fallet. På grund av bristande bevisning från Kirgizistans sida kan kommissionen inte föreslå att operatörer från Kirgizistan, vars drifttillstånd inte ger dem rätt att utföra kommersiella lufttransporter, stryks från gemenskapens förteckning.
- (35) Den 24 oktober 2013 uppmanade kommissionen Kirgizistans behöriga myndigheter att tillhandahålla kopior av drifttillstånd och verksamhetsspecifikationer för den nyligen certifierade operatören TEZ JET som började bedriva kommersiella flygningar den 1 augusti 2013. Kopior av handlingar som avser tre andra nyligen certifierade lufttrafikföretag: Kyrgyz Airlines, S. Group International och Heli Sky, som på annat sätt förekommer på den officiella webbplatsen för Kirgizistans behöriga myndighet har inte inkommit. Eftersom Kirgizistans behöriga myndigheter inte har tillhandahållit bevis för att säkerhetstillsynen för dessa fyra lufttrafikföretag kan garanteras i enlighet med internationella säkerhetsnormer, på grundval av gemensamma kriterier, är bedömningen att TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International och Heli Sky, bör införas i bilaga A.
- (36) Kommissionen uppmanar de behöriga myndigheterna i Kirgizistan att intensifiera arbetet med att ta itu med säkerhetsbrister, bland andra dem som ICAO identifierat, och att regelbundet informera kommissionen om eventuella framsteg när det gäller säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som certifierats i Kirgizistan för att göra det möjligt för kommissionen att lägga fram ett förslag till flygsäkerhetskommittén om genomgång av fallet. På det villkoret är kommissionen fast besluten 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 internationella normer och förbereda en genomgång av fallet i flygsäkerhetskommittén.

Lufttrafikföretag från Libanon

- (37) Under perioden 5 till 11 december 2012 genomförde Icao ett samordnat valideringsbesök i Libanon och granskade de framsteg som gjorts för att åtgärda de brister som konstaterades vid den USOAP-granskning av Libanons system för civil luftfart som genomfördes av Icao. Efter detta valideringsbesök förbättrades den generella bristen på effektivt genomförande av de åtta kritiska delarna.
- (38) Under Icaos valideringsbesök i december 2012 konstaterades ett allvarligt säkerhetsproblem i samband med certifieringen av operatörer. Det visade sig att Libanon - utan att ha genomfört någon av de krävda certifieringsprocesserna - hade utfärdat eller förnyat drifttillstånd och driftsspecifikationerna för två internationella lufttrafikföretag som bedriver tidtabellsbunden verksamhet och ett antal mindre innehavare av drifttillstånd som bedriver internationell flygverksamhet. Icaos valideringskommitté för allvarliga säkerhetsproblem bekräftade den 31 januari 2013 att allvarliga säkerhetsproblem kvarstår.
- (39) De analyser som genomförts av kommissionen, Easa och medlemsstaterna av Icaos slutrapport av de två samordnade valideringsbesöken från december 2012 tyder på att Libanon har problem i fråga om att säkerställa genomförandet av Icaos normer och rekommenderade praxis inom två av de analyserade USOAP-områdena: luftvärdighet och olycksutredningar. Dessutom verkar Libanons förmåga påverkad av uppseendeväckande resultat på fyra andra av de analyserade USOAP-områdena.
- (40) Den 12 november 2013 bjöd kommissionen in de libanesiska behöriga myndigheterna till ett tekniskt samrådsmöte, där även Easa och företrädaren för en EU-medlemsstat deltog. Under mötet redogjorde de libanesiska behöriga myndigheterna för den nya luftfartslagen (lag nr. 481/2002) som innehåller förslag på inrättandet av en oberoende myndighet för civil luftfart. Lagen har dock inte antagits beroende på det instabila politiska läget i landet. Antagandet är beroende av bildandet av en ny regering som sedan kommer att möjliggöra utnämningen av en ny styrelse för myndigheten, vilket kan förväntas ske under 2014. De behöriga myndigheterna uppgav att de så snart som möjligt hade genomfört de uppgifter som är av vikt för att ta itu med de brister som konstaterats i Icaos plan för korrigerande åtgärder. På grundval av detta möte uppmanades de libanesiska behöriga myndigheterna att inkomma med information om tillsynen av sina lufttrafikföretag. Kommissionen och Easa kommer att bedöma informationen, och beakta ytterligare information från Icao om det arbete som lagts ned för att lösa de allvarliga säkerhetsproblemen. Kommissionen uppmanar också aktivt deltagande av Libanon i unionens cell för luftfartssäkerhet i Medelhavsområdet (Mediterranean Aviation Safety Cell, MASC) i syfte att främja införandet myndighetens flygsäkerhetsprogram (State Safety Programme) och stärka regelverket för luftfartssäkerhet i Libanon.

- (41) På grundval av den situation som beskrivs i skäl 37-40, anser kommissionen och flygsäkerhetskommittén det nödvändigt att fortsätta formella samråd med de libanesiska myndigheterna i enlighet med artikel 3.2 i förordning 473/2006.

Lufttrafikföretag från Libyen

- (42) 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 lufttrafikföretag godkända i Libyen uppfyller internationella säkerhetsnormer.
- (43) Den 7 oktober 2013 skrev kommissionen till Lycaa och begärde en uppdatering av omcertifieringen av libyska flygbolag. I sitt svar av den 29 oktober 2013 begärde Lycaa att få redogöra för sina framsteg i ett möte med kommissionen och att i november få genomföra en presentation för flygsäkerhetskommittén.
- (44) I sin skrivelse av den 29 oktober 2013 bekräftade Lycaa för kommissionen att de skulle behålla de aktuella begränsningarna för alla lufttrafikföretag att flyga inom unionen, och att eventuella ändringar av begränsningarna är beroende av en överenskommelse mellan Lycaa, kommissionen och flygsäkerhetskommittén.
- (45) Vid ett möte den 7 november 2013 fördes diskussioner mellan å ena sidan kommissionen, Easa och företrädare för medlemsstaterna och å andra sidan Lycaa och lufttrafikföretagen Libyan Airlines och Afriqyah Airways. I dessa diskussioner ansåg Lycaa att de hade slutfört omcertifieringen i fem steg för Libyan Airlines, och att det lufttrafikföretaget borde få tillstånd att bedriva verksamhet inom unionen. Dokumentation av den verksamhet som bedrivs av Lycaa i omcertifieringsprocessen lämnades till kommissionen vid ett möte.
- (46) Den 19 november 2013 gjorde Lycaa och Libyan Airlines en presentation för flygsäkerhetskommittén. Lycaa informerade flygsäkerhetskommittén om att omcertifieringsprocessen i fem steg för Libyan Airlines nu hade slutförts och att lufttrafikföretaget enligt Lycaa bör tillåtas att bedriva trafik inom unionen.
- (47) Lycaa bekräftade dock uttryckligen för kommissionen och flygsäkerhetskommittén att varje lindring av de nuvarande restriktionerna att flyga inom unionen skulle bli föremål för ett avtal mellan Lycaa, kommissionen och flygsäkerhetskommittén.
- (48) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade följande:

— Inlämnade handlingar som styrker omcertifieringen av Libyan Airlines så som de presenterades för kommittén kunde inte granskas tillräckligt i tid för kommitténs möte.

— Som ett resultat av frågor från kommitténs ledamöter, visade det sig att antalet Lycaainspektörer inte är tillräckligt för att utföra myndighetens uppgifter.

— Ambulansflygningar som utförs i kommersiellt syfte av libyska lufttrafikföretag hade inte begränsats tillräckligt av Lycaa inom unionens luftrum, vilket strider mot avtalet mellan Lycaa, kommissionen och flygsäkerhetskommittén.

— Vissa av dessa flygningar var föremål för rampinspektioner och vid flera tillfällen upptäcktes betydande brister.

- (49) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén uppgav att innan Lycaa överväger att utfärda ett tillstånd till sina lufttrafikföretag att flyga till unionen, bör det visas på ett för kommissionen och flygsäkerhetskommittén tillfredsställande sätt att omcertifieringsförfarandet har genomförts fullt ut och att det finns hållbar fortlöpande tillsyn i enlighet med Icaos normer. Om detta inte på ett tillfredsställande sätt visas för kommissionen och flygsäkerhetskommittén, måste kommissionen vidta omedelbara åtgärder för att förhindra lufttrafikföretagen från att använda EU:s luftrum.

Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien

- (50) Medlemsstater har kontrollerat att luftfartyg med drifttillstånd i Mauretanien uppfyller gällande säkerhetsnormer genom rampinspektioner i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012. Easas senaste Safa-analyser visar att fem inspektioner utförts på luftfartyg tillhörande Mauritania Airlines International (MAI). Easas analys av de brister som konstaterades vid dessa Safa-inspektioner indikerar en oroande trend. Inspektionerna blottade en rad brister, av vilka några direkt påverkar säkerheten, i synnerhet med avseende på underhåll. Efter analysen genomfördes två inspektioner i oktober 2013, som bekräftade den identifierade trenden och bristernas art.
- (51) Easa informerade de nationella myndigheterna i Mauretanien (ANAC) om dessa icke tillfredsställande Safa-resultat. ANAC uppmanades att vidta korrigerande åtgärder och informera Easa om dessa. Den 14 oktober 2013 svarade ANAC genom att framhålla att den första flygningen till Europa skedde den 8 maj 2013 och enligt dess indikator förbättrades trenden. ANACs säkerhetsinspektörer fick specifika instruktioner att förbjuda flygningar till Europa för luftfartyg med Safa-anmärkningarna av kategori 2 eller 3.
- (52) Spanien meddelade flygsäkerhetskommittén att landet nyligen hade sett till att ytterligare fyra ANAC-inspektörer fått sätta sig in i Safa-inspektionerna, vilket bör leda till förbättringar.

- (53) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade att ANAC och MAI måste fortsätta att förbättra situationen. Kommissionen kommer också att upprepa för Mauretania vikten av de åtaganden som landet gjorde i fråga om dess plan för korrigerande åtgärder när det gällde att analysera de grundläggande orsakerna och kommer att be om de reguljära rapporter som ANAC och MAI bör tillhandahålla.
- (54) Om resultaten av kommande Safa-rampinspektioner eller annan relevant säkerhetsinformation peka på att säkerheten försämrats till en oacceptabel nivå, kommer kommissionen att vara tvungen att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Moçambique

- (55) De behöriga myndigheterna i Moçambique (IACM) har rapporterat om det pågående genomförandet av planen för korrigerande åtgärder som lämnats in till och godkänts av Icao. Av den senaste rapporten om gjorda framsteg, som mottogs den 29 oktober 2013, framgår att IACM har fortsatt att ta itu med de olösta USOAP-anmärkningarna när det gäller närliggande protokollfrågor, men Icaos validering av de rapporterade framstegen är inte klar och kommer att informeras så snart som möjligt. IACMs utbildningsplan har fastställts och motsvarande utbildningsprogram är på gång.
- (56) Vid samma tillfälle rapporterade IACM att man fortsatt omcertifieringen av lufttrafikföretag i full överensstämmelse med Icaos SARP, och hittills har tolv aktörer (CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (tidigare CFA-Mozambique) och TTA SARL) omcertifierats i enlighet med den förteckning som IACM tillhandahållit. Eftersom de behöriga myndigheterna i Moçambique inte kunde bevisa att säkerhetstillsynen av dessa tolv lufttrafikföretag säkerställs i överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer, på grundval av de gemensamma kriterierna, görs bedömningen att CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (tidigare CFA-Mozambique) och TTA SARL bör införas i bilaga A.
- (57) De övriga fem lufttrafikföretag som tidigare var införda i bilaga A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter och VR Cropsprayers Lda) har inte omcertifierats. Även om de inte ingår i listan över omcertifierade lufttrafikföretag som myndigheterna lämnat in, är dessa fem lufttrafikföretag fortfarande förtecknade på IACMs webbplats. Eftersom Moçambiques behöriga myndigheter inte har tillhandahållit bevis för att säkerhetstillsynen för dessa fem lufttrafikföretag kan garanteras i enlighet med internationella säkerhetsnormer, på grundval av gemensamma kriterier, görs bedömningen att lufttrafikföretagen Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter och VR Cropsprayers Lda, bör kvarstå i bilaga A.
- (58) Arbetet för att förbättra kapaciteten har fortsatt genom rekrytering av nationella experter där man räknar med att totalt 15 personer ska anställas före slutet av 2013 (för att förstärka områdena drift och licensiering, navigering och flygplatser, luftvärdighet, reglering och kontroll av efterlevnad, lufttransportavtal och administration), och ytterligare fyra tjänster (navigering och flygplatser) ska besättas under 2014. En expert på flygplatser, flyglinjer och markhjälpmedel blev tillgänglig i oktober 2013 inom ramen för ett Icaosponsrat projekt för att förstärka det området.
- (59) IACM rapporterade också att lufttrafikföretaget Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) har fortsatt genomförandet av de mer långtgående faserna, främst Fas III, i sitt säkerhetshanteringssystem. Säkerhetschefer och säkerhetsansvariga har utsetts för alla operativa områden, och utbildning i fråga om säkerhetshanteringssystemet och förvärv av IT-verktyg för integration av kvalitetssystemet med säkerhetshanteringssystemet pågår. Parallellt med detta och efter en lyckad granskning i juni 2013, förnyade LAM sin Iosa-certifiering (IATA Operational Safety Audit Programme) som nu är giltig fram till oktober 2015. LAMs kvalitetssystem granskades också med gott resultat i augusti 2013 och dess ISO 9001-certifiering validerades på nytt.
- (60) IACM har begärt ett samordnat valideringsbesök för att validera de framsteg som gjorts i fråga om genomförandet av planen för korrigerande åtgärder och Icao planerar att genomföra det i april 2014.
- (61) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén välkomnar de framsteg som rapporterats in av Moçambiques behöriga myndigheter vad gäller åtgärdande av de brister som upptäckts av Icao, framförallt dem som gäller intern kapacitetsuppbyggnad, och uppmuntrade deras ansträngningar mot att slutföra arbetet med att etablera ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller Icao-normerna.
- (62) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén erkände och välkomnade också de ihållande förbättringar som LAM rapporterat om av sina fortsatta ansträngningar att följa och anta internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Nepal

- (63) I maj 2009 ledde en Icao-granskning till resultat som bekräftar att Nepals genomförande av internationella säkerhetsnormer ligger relativt långt under världsgenomsnittet.

- (64) Granskningen visade att Nepals behöriga myndighet (CAAN) inte var kapabel att säkerställa ett effektivt genomförande av internationella säkerhetsnormer inom områdena flygdrift, luftvärdighet, undersökning av olyckor, och att det fanns avsevärda problem som påverkar landets förmåga även inom områdena primär luftfartslagstiftning och lagstiftning om civil luftfart samt certifiering och utbildning av personal.
- (65) 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. Det höga olyckstalet torde bero på systematiska säkerhetsbrister.
- (66) På grundval av information från samråd mellan CAAN, kommissionen och Easa gick flygsäkerhetskommittén för första gången igenom situationen när det gäller luftfartssäkerheten i Nepal under kommitténs möte i juni 2013.
- (67) Trots de allvarliga brister som konstaterats och det stora antalet flygolyckor, uppmuntrades flygsäkerhetskommittén av de initiativ som tagits av de behöriga myndigheterna, men ansåg att en översyn av resultaten av Icaos samordnade valideringsbesök och annan säkerhetsinformation skulle kunna leda till att kommissionen vidtar åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.
- (68) Icao genomförde ett samordnat valideringsbesök i juli 2013, vilket resulterade i en rapport om ett allvarligt säkerhetsproblem kopplat till drift av luftfartyg. Den ursprungliga planen för korrigerande åtgärder som lämnats in av CAAN till Icao för att avhjälpa de konstaterade allvarliga säkerhetsproblemen fullbordades inte inom utsatt tid, och de allvarliga säkerhetsproblemen kvarstår. Den fullständiga rapporten från det samordnade valideringsbesöket är ännu inte tillgänglig.
- (69) Den 19 november 2013 tog flygsäkerhetskommittén del av presentationer av CAAN om myndighetens åtgärder för att förbättra luftfartssäkerheten i Nepal. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kom fram till att trots de betydande ansträngningar som CAAN vidtagit finns det fortfarande betydande oro för risker inom luftfartssäkerheten som inte begränsas i tillräcklig utsträckning.
- (70) Flygsäkerhetskommittén också hört redogörelser från Nepals branschorganisation för lufttrafikföretag, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air och Shree Airlines.
- (71) Lufttrafikföretagens presentationer rörde främst säkerhetsförvaltning och pilotutbildning. Flygsäkerhetskommittén gladdes åt lufttrafikföretagens professionella inställning i fråga om luftfartssäkerhet i allmänhet.
- (72) Trots CAANs insatser finns det inte tillräckligt med bevis för en tydlig och hållbar förbättring. Detta konstaterande stöds av Icaos utfärdande av en rapport om ett allvarligt säkerhetsproblem och den bristande förmågan att effektivt lösa de problem som Icao upptäckt.
- (73) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade att även om man anser att CAAN befinner sig i en kapacitetssupplemningsfas, så saknar CAAN nödvändig kapacitet för att uppfylla sina internationella skyldigheter.
- (74) Medan vissa av lufttrafikföretagen kan ha tillräckliga resurser för att hantera säkerheten i enlighet med sina skyldigheter, anser kommissionen och flygsäkerhetskommittén att CAANs brister leder till en situation där myndigheten inte kan garantera säkerheten hos sina lufttrafikföretag.
- (75) Mot bakgrund av den situation som beskrivs i skälen 63–74, och på grundval av de gemensamma kriterierna, görs bedömningen att alla lufttrafikföretag som är certifierade i Nepal inte uppfyller relevanta säkerhetsnormer och därför bör beläggas med verksamhetsförbud och införas i bilaga A.
- (76) Kommissionen, med bistånd av Easa och medlemsstaterna, är beredd att göra ett besök på plats i Nepal, om möjligt före nästa möte i flygsäkerhetskommittén, för att närmare bedöma kapaciteten hos CAAN och hos de största lufttrafikföretagen i Nepal, i syfte att ta reda på om några lättnader av verksamhetsförbuden skulle vara möjliga.
- (77) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén är medvetna om de svårigheter som CAAN står inför och kommer att titta närmare på möjligheterna att utvidga redan befintliga tekniska samarbetsprogram mellan CAAN och Easa.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

- (78) Cebu Pacific beslöt att inte delta i mötet i juni i flygsäkerhetskommittén, på grund av en olycka som Cebu Pacific råkade ut för den 2 juni 2013 på Davaos internationella flygplats som ledde till att flygplanet hamnade utanför landningsbanan.
- (79) Sedan flygsäkerhetskommitténs möte i juni har den filippinska myndigheten för civil luftfart (CAAP) och lufttrafikföretaget Cebu Pacific lämnat in viss dokumentation för att göra det möjligt för kommissionen att få en tydligare bild av de säkerhetsåtgärder Cebu Pacific och CAAP vidtagit när det gäller olyckan. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade de fortsatt positiva insatser CAAP gjort och välkomnade de öppna kontakterna med kommissionen i samband med olyckan.
- (80) Kommissionen har bjudit in företrädare för CAAP och Cebu Pacific till ett tekniskt möte för att detaljdiskutera dessa säkerhetsåtgärder och andra relevanta faktorer när det gäller olyckan.

- (81) Medlemsstaterna noterade att Philippine Airlines den 4 november 2013 återupptog trafik till unionen, efter det att företaget i juli 2013 togs bort från bilaga A till EU:s säkerhetslista. Medlemsstaternas behöriga myndigheter kommer att fortsätta kontrollera uppfyllandet av gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (82) Luftfartyg som används av vissa lufttrafikföretag certifierade i Ryssland och som bedriver flygningar på flygplatser i unionen är föremål för prioriterade Safa-rampinspektioner som kontroll av om de uppfyller internationella säkerhetsnormer. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna och Easa fortsätter att informera sina motparter i Ryssland om de problem som upptäckts och uppmanar dem att vidta åtgärder för att åtgärda bristande efterlevnad av Icao-normer.
- (83) Under tiden fortsätter kommissionen dialogen med behöriga myndigheter i Ryssland om luftfartssäkerheten, framförallt för att se till att risker från beroende på dålig säkerhet hos luftfartyg certifierade i Ryssland begränsas.
- (84) Den 7 november 2013 genomförde kommissionen, med bistånd av Easa och flera medlemsstater, ett möte med företrädare för ryska Federal Air Transport Agency (Fata) där Fata gav en lägesrapport om de åtgärder som myndigheten har vidtagit och de berörda lufttrafikföretagen för att åtgärda brister som fastställts i samband med Safa-rampinspektioner. Fata framhöll i synnerhet att den bevakar lufttrafikföretagens resultat och är beredd att ingripa om det krävs. Fata använder regelbundet Safa-resultat vid certifieringsinspektioner eller utfärdar särskilda godkännanden för att kontrollera ett lufttrafikföretags efterlevnad.
- (85) För att besvara frågor om en kraftig ökning av antalet Safa-fel bjöds även företrädare för Kogalymavia in till mötet den 7 november 2013. Den ryska behöriga myndigheten meddelade att man gjort en oplanerad inspektion av Kogalymavia, där allvarliga brister på områdena luftvärdighet, flygverksamhet och säkerhet togs upp. Lufttrafikföretaget gavs en tidsfrist på en månad för att korrigera alla brister. Därefter kommer Fata inom två veckor att genomföra en uppföljande inspektion och besluta om drifttillståndet ska begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas. Kommissionen påpekade att detta lufttrafikföretags flotta och drift måste granskas noggrant tillsammans med skärpt löpande tillsyn för att bekräfta att flygplanens tekniska skick och flygsäkerheten snabbt förbättras. Om situationen för Kogalymavia inte förbättras eller om myndigheternas åtgärder inte är tillfredsställande, kommer kommissionen att vidta lämpliga åtgärder.

Eftersom vissa luftfartyg i flottan är registrerade i Irland, kommer den irländska behöriga myndigheten (IAA) att vidta lämpliga åtgärder.

- (86) Kommissionen och EASA ska fortsätta att noggrant övervaka säkerhetsresultatet för lufttrafikföretag som är godkända i Ryssland och som bedriver flygningar till unionen. Medlemsstaternas behöriga myndigheter kommer därför att kontrollera att lufttrafikföretagen uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa företags luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012. Kommissionen ska fortsätta att utbyta säkerhetsrelaterad information med de behöriga ryska myndigheterna för att bekräfta att resultaten från Safa-rampinspektioner har åtgärdats på lämpligt sätt av de berörda lufttrafikföretagen.
- (87) Skulle resultaten av rampinspektionerna, eller annan relevant säkerhetsinformation, tyda på att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls, kommer kommissionen att vara tvungen att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Yemen (Yemen Airways)

- (88) Undersökningsrapporten som rör olyckan med Yemen Airways (Yemenia) i Moroni, Komorerna, den 29 juni 2009 (2254 UTC) offentliggjordes den 25 juni 2013. I enlighet med internationella normer offentliggjordes rapporten av staten Komorerna med deltagande av andra länder, t.ex. Frankrike, USA och Jemen. Vissa deltagare uttryckte oro för tidsåtgången mellan olyckan och offentliggörandet av slutrapporten.
- (89) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén välkomnade offentliggörandet av slutrapporten. Enligt slutsatserna i rapporten berodde olyckan på olämpliga åtgärder från besättningen ifråga om att styra flygplanets flygbana, vilket ledde till överstegring som inte gick att avbryta, vilket i sin tur ledde till nedslag i havet med hög sjunkhastighet. Den faktor som föregick överstegringen var en okontrollerad cirkling under en nattflygning. Enligt rapporten hade besättningen förmodligen inte den sinnesnärvaro som krävdes för att reagera på lämpligt sätt på olika larm från cockpit. I rapporten sägs vidare att det saknades tydliga rutiner som besättningen skulle följa om ett eller flera av landningsbanans ledljus var ur funktion.
- (90) Olycksrapporten innehöll tre huvudrekommendationer: för det första att de komoriska myndigheterna inför permanenta nödatgärder som är anpassade till forskningen om och den påföljande bärgningen av ett flygplan som råkat ut för en olycka i havet nära landets flygplats, för det andra ska myndigheterna i Jemen se till att all besättning som flyger till Moroni har rätt utbildning för att kunna genomföra cirkling med föreskrivna flygvägar och

för det tredje ska myndigheterna i Jemen göra en översyn av utbildningen av Yemenias piloter, framförallt i fråga om deras förmåga att reagera på nödsituationer.

- (91) Mot bakgrund av rapportens offentliggörande, anordnade kommissionen ett möte i Bryssel den 1 juli 2013 där företrädare för den arabiska kommittén för civil luftfart (ACAC) och Jemens myndighet för civil luftfart och meteorologi (Cama) närvarade. Mötet organiserades för att ge Cama tillfälle att lägga fram sina åsikter om de viktigaste slutsatserna och rekommendationerna i olycksrapporten. Kommissionen klargjorde i en skrivelse av den 10 september att även om den inte ville gå in på teknikaliteter i rapporten, ville den fokusera på Yemenias säkerhetsnivåer och säkerhetstillsyn, framförallt eftersom lufttrafikföretaget regelbundet transporterar europeiska medborgare. Närmare bestämt uppgav kommissionen att den ville veta mer om de konkreta åtgärder som Cama och Yemenia vidtagit efter offentliggörandet av olycksrapporten.
- (92) Eftersom inget svar inkom, skickade kommissionen ytterligare en skrivelse den 30 oktober 2013 där man betonade att för att undvika en stämning i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) 2111/2005, var det nödvändigt med ett snart på tidigare frågor.
- (93) I en skrivelse av den 7 november 2013 svarade Cama med vissa uppgifter om sina säkerhetsåtgärder som vidtagits efter olyckan. Dessa uppgifter måste utgöra underlaget för ett möte med företrädare för Cama och Yemenia. Beroende på resultatet av detta möte kommer kommissionen att antingen bibehålla det formella samrådet med dem som har tillsynsansvar för de lufttrafikföretag som certifierats i Yemen och med Yemenia, eller också kommer kommissionen att behöva beakta en stämning i enlighet med artikel 7 förordning (EG) 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Zambia

- (94) I kommissionens förordning (EG) nr 619/2009 av den 13 juli 2009 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 sägs att alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheter i Zambia ska förtecknas i bilaga A.
- (95) Förteckningen i enlighet med de allmänna kriterierna i förordning (EG) nr 2111/2005 stöddes av bevis, bland annat i form av resultat från Icaos USOAP-granskning i februari 2009, som ledde till offentliggörande av allvarliga säkerhetsproblem i fråga om luftfartstrafik, certifiering och övervakning utförd av Zambias myndighet för civil luftfart.
- (96) Senare avlade Icao ett besök i december 2012 i Zambia inom ramen för ett samordnat valideringsbesök. Det

samordnade valideringsbesöket omfattade inte det ursprungliga allvarliga säkerhetsproblemet som blev resultatet av USOAP-granskningen i februari 2009 och de korrigerande åtgärder som Zambias myndigheter lämnat in i ärendet. Efter det samordnade valideringsbesöket ansåg Icaos valideringskommitté för allvarliga säkerhetsproblem att det allvarliga säkerhetsproblemet var löst.

- (97) Kommissionen informerade flygsäkerhetskommittén om den senaste korrespondensen med de zambiska myndigheterna.
- (98) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén uppmuntrades av de framsteg som det zambiska ministeriet för civil luftfart har gjort, och uppmanade de zambiska myndigheterna att fortsätta med sitt arbete i syfte att vid lämpligt tillfälle och efter nödvändig verifiering överväga en uppmjukning av nuvarande verksamhetsrestriktioner.
- (99) I artikel 8.2 i förordning (EG) nr 2111/2005 betonas behovet av att beslut måste kunna fattas snabbt och, vid behov, snarast, med tanke på säkerhetsaspekterna. För att skydda känsliga uppgifter och minimera kommersiella effekter är det därför nödvändigt att beslut i fråga om att uppdatera förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller restriktioner inom unionen, offentliggörs och träder i kraft så snart som möjligt efter det att de antagits.
- (100) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (101) 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 3 december 2013.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Siim KALLAS
Vice ordförande

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
Alla lufttrafikföretag 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	Okänd	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag 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
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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

⁽¹⁾ Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av 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 hemmastat
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
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	Okänd	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Okänd	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Okänd	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 KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	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 AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Underskrift från regeringen (ordonnance nr 78/205)	LCG	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
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
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
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	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 lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Guinea
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Guinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Okänd	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 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 Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua och Indonesia Air Asia, inklusive			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 hemmastat
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
BATIK AIR	121-050	BTK	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
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
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
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
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
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republiken Kazakstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republiken Kazakstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republiken Kazakstan
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
LUK AERO (TIDIGARE EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republiken Kazakstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	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 hemmastat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR BISHKEK (TIDIGARE EASTOK AVIA)	15	EAA.	Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
HELI SKY	Okänd	HAC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ AIRLINES	Okänd	KGZ	Republiken Kirgizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republiken Kirgizistan
S GROUP INTERNATIONAL	Okänd	IND	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	Okänd	BIS	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republiken Kirgizistan
STATLIGT FLYGFÖRETAG UNDER MINISTERIET FÖR NÖDSITUATIONER (SAEMES)	20	DAM	Republiken Kirgizistan
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republiken Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter			Liberia
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Okänd	Republiken Moçambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Okänd	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Okänd	Republiken Moçambique
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	MOZ-04	Okänd	Republiken Moçambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Okänd	Republiken Moçambique
KAYA AIRLINES LDA	MOZ-09	KYY	Republiken Moçambique
MOZAMBIQUE AIRLINES – (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Republiken Moçambique
MOÇAMBIQUE QUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republiken Moçambique
OHI	MOZ-17	Okänd	Republiken Moçambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Okänd	Republiken Moçambique
SOLENTA AVIATION (fd CFA-MOZ-AMBIQUE,SA	MOZ-10	Okänd	Republiken Moçambique
TTA SARL	MOZ-16	Okänd	Republiken Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Okänd	Republiken Moçambique
VR CROSPRAYERS LDA	MOZ-06	Okänd	Republiken Moçambique
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Nepals tillsynsmyndigheter inklusive			Republiken Nepal
AIR DYNATY HELIS	035-01	Okänd	Republiken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Okänd	Republiken Nepal
BUDDHA AIR	014/96	Okänd	Republiken Nepal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Okänd	Republiken Nepal
FISHTAIL AIR	017/01	Okänd	Republiken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Okänd	Republiken Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Republiken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Republiken Nepal
KUKTINATH AIRLINES	081/2013	Okänd	Republiken Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	Okänd	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Okänd	Republiken Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Okänd	Republiken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Okänd	Republiken Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Republiken Nepal
TARA AIR	053/2009	MNA	Republiken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Okänd	Republiken Nepal
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, förutom Philippine Airlines, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republiken Filippinerna
AIR JUAN AVIATION	2013053	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	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
CM AERO SERVICES	20110401	Okänd	Republiken Filippinerna
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Okänd	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 hemmastat
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 (SEA-IR) 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
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	ICAO-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
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 Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Okänd	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänd	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänd	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänd	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänd	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänd	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänd	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
BENTIUI 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
FOURTY EIGHT AVIATION	053	GUQ	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Okänd	Republiken Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	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 hemmastat
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	Okänd	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-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
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
AIR ASTANA ⁽¹⁾	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)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336)	Komorererna
AFRIJET ⁽²⁾	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
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⁾ Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leased") från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillstånd-nummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
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
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
IRAN AIR (*)	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A300, 8 luftfartyg av typen A310 och 1 luftfartyg av typen B737	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
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Nordkorea
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	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillstånds- nummer (AOC-nummer)	ICAO-flygbo- lags-kod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
				luftfartyg av typen ATR 42- 320 och 3 luftfartyg av typen DHC 6- 300		

(¹) Air Astana får inom ramen för sin nuvarande trafiknivå inom unionen bara använda de specifika luftfartygstyper som nämnts, under förutsättning att de är registrerade i Aruba och att alla ändringar av drifttillståndet lämnas i rätt tid till kommissionen och Eurocontrol.

(²) Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här inom ramen för sin nuvarande trafiknivå i unionen.

(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.