

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 368/2014****av den 10 april 2014****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 funktionssätt,

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 förbjudits 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 <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 4.2 <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 <sup>(3)</sup> 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 luftfartssäkerhet (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) <sup>(4)</sup>.
- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd som inletts inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens genomförandeförordning (EG) nr 473/2006 <sup>(5)</sup> med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i staterna Filippinerna, Georgien, Guinea, Indien, Indonesien, Jemen, Kazakstan, Libanon, Madagaskar, Mauretanien, Moçambique, Nepal, Sudan, Swaziland och Zambia. Flygsäkerhetskommittén har också fått information från kommissionen om Afghanistan, Iran och Kirgizistan. Flygsäkerhetskommittén har också fått uppdateringar från kommissionen om tekniskt samråd med Ryssland och avseende övervakning av 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

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

<sup>(2)</sup> EUT L 143, 30.4.2004, s. 76.

<sup>(3)</sup> 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).

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

<sup>(5)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen 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. 8).

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 <sup>(1)</sup>.
- (8) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkats av åtgärder eller övervakning inom ramen för 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 Scan-databas, om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och av dess medlemsstater för att förbättra luftfartssäkerheten i världen.
- (9) Flygsäkerhetskommittén har även hört en redogörelse från Icao om dess pågående arbete i fråga om att övervaka säkerhetsarbetet i medlemsstaterna, bland annat genom Icaos USOAP-program. Icao visade också de informations-tekniska verktyg som utvecklats inom denna ram. Med hänvisning till församlingsresolution A38-5 (*Regional cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets* – "Regionalt samarbete och stöd för att lösa säkerhetsproblem, fastställa prioriteringar och ange mätbara mål"), uppmanade Icao flygsäkerhetskommittén att om möjligt undvika dubblering av verksamheterna inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och Icaos USOAP-program, och uppmuntrade fortsatt samarbete, vilket skulle kunna leda till en översyn av mandatet för flygsäkerhetskommittén.
- (10) Flygsäkerhetskommittén hörde också en redogörelse från Eurocontrol med uppdaterade uppgifter om statusen för Safas larmfunktion. Förutom statistiken över varningsmeddelanden för svartlistade lufttrafikföretag, fokuserade Eurocontrol på vikten av korrekt registrerade färdplaner i förhållande till Safa-varningsmeddelanden. Inledande åtgärder har vidtagits för att förbättra kvaliteten på registreringen av färdplaner. Med målet att förbättra anmälan och larmfunktioner, förbereds ytterligare åtgärder i nära samarbete med kommissionen.

### **EU-lufttrafikföretag**

- (11) 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. När det gäller lufttrafikföretaget *Bingo Airways* meddelade Polen att man kontrollerar företagets faktiska genomförande av dess plan för korrigerande åtgärder, och att man ökat antalet inspektioner. När det gäller lufttrafikföretaget *Sonnig* informerade Schweiz om att ett återkallandeförfarande har inletts mot *Sonnig*, vilket ledde till att företaget avstod från sitt drifttillstånd (AOC) och sin operativa licens.
- (12) 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.

### **Georgiska lufttrafikföretag**

- (13) Till följd av brister som konstaterats i samband med Icaos omfattande systemrevision ("CSA") i Georgien i oktober 2013, anmälde Icao till alla avtalslutande parter i Chicagokonventionen ett allvarligt säkerhetsproblem kopplat till drift av luftfartyg.

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

- (14) Med beaktande av dessa resultat inledde kommissionen formella samråd med Georgiens behöriga myndigheter (GCAA) för att få upplysningar om vilka åtgärder GCAA har vidtagit för att komma tillrätta med de säkerhetsbrister som Icao-granskningen hade blottlagt.
- (15) Som ett led i detta ägde ett möte ägt rum den 17 mars 2014 mellan GCAA, kommissionen och Easa. GCAA förklarade orsaken till det allvarliga säkerhetsproblemet samt detaljer om planen för korrigerande åtgärder som lämnats till Icao. De uppgifter som lämnades under mötet visade ett starkt engagemang från GCAA att genomföra och tillämpa de relevanta säkerhetsföreskrifterna i enlighet med bestämmelserna i Chicagokonventionen. Vid mötet förklarade GCAA att alla åtgärder som utgjorde en del av den plan för korrigerande åtgärder som överlämnats till Icao hade genomförts och att de nu väntade ett Icao-kontrollbesök under året.
- (16) På grundval av de uppgifter som lämnats av GCAA ansåg kommissionen det inte nödvändigt att GCAA inställer sig inför flygsäkerhetskommittén. Kommissionen rapporterade till flygsäkerhetskommittén om genomförandet av planen för korrigerande åtgärder som GCAA utarbetat.
- (17) Därför görs bedömningen, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att ta med lufttrafikföretag från Georgien. Om resultaten av den noggranna övervakningen av GCAA:s genomförande av de korrigerande åtgärderna, som kommissionen ska rapportera om vid nästa möte i flygsäkerhetskommittén, inte anses tillräckliga, kommer kommissionen att tvingas att vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### **Lufttrafikföretag från Republiken Guinea**

- (18) 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 korrigerande åtgärder, som godkändes av Icao i december 2012, samt all verksamhet som är kopplad till det.
- (19) I den senaste rapporten, som inkom den 27 februari 2014, redogörs för de senaste aktiviteterna och utvecklingen av genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Den ändrade lagen om civil luftfart antogs av parlamentet den 5 november 2013 och trädde i kraft den 28 november 2013. Ett antal förslag till genomförandeakter har överlämnats till regeringen för antagande. Ett gemensamt besök från Icao/Världsbanken genomfördes den 2–6 december 2013 i syfte att bedöma genomförandet av planen för korrigerande åtgärder och identifiera återstående behov i fråga om säkerhet och skydd. Översättningen till franska av handböcker om förfarandena för OPS, AIR och AGA pågår och borde även det bidra till att höja säkerhetsnivån. Ett antal särskilda kurser för inspektörer har ägt rum när det gäller åtgärdandet av säkerhetsproblem, godkännande av driftspecifikationer i drifttillstånd och flygtrafiktjänster.
- (20) Planen för korrigerande åtgärder har uppdaterats för att återspegla den senaste utvecklingen och överlämnats till Icao med hjälp av det nätbaserade CMA-verktyget. Icaos validering av dessa åtgärder är ännu inte klar.
- (21) Mot bakgrund av att alla tidigare drifttillstånd tillfälligt upphävdes i slutet av mars 2013, pågår nu certifiering av ett nationellt lufttrafikföretag med fullständig Icaoöverensstämmelse (fem faser) (PROBIZ Guinée, som driver trafik med ett luftfartyg av typen BE90) med stöd från ett specifikt CAFAC/BAGASOO-uppdrag och med samtidig utbildning av DNAC:s inspektörer om hela processen. Certifieringsförfarandet väntar på godkännande av underhållsprogrammet från FAA:s sida som är myndigheten i den stat där luftfartyget är registrerat. *PROBIZ Guinée* bedriver inte flygverksamhet i unionen.
- (22) DNAC 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 maj 2014. Nyligen genomförda ändringar av ledningen vid transportministeriet har orsakat en försening och det samordnade valideringsbesöket har nu preliminärbokats till andra halvan av september 2014.
- (23) Därför görs bedömningen, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att ta med lufttrafikföretag från Republiken Guinea. 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 Indien**

- (24) Kommissionen tillhandahöll flygsäkerhetskommittén uppgifter om den senaste utvecklingen när det gäller tillsynen över luftrafikföretag som är certifierade i Indien av dess behöriga myndigheter. Av direkt betydelse är också att Förenta staternas luftfartsmyndighet (Federal Aviation Administration, FAA) genomförde en internationell flygsäkerhetsbedömning (Iasa) i september 2013 som ledde till att FAA den 31 januari 2014 nedgraderade Indiens överensstämmelsekategori från nivå 1 till 2 till följd av brister som upptäcktes vid Iasa-bedömningen.
- (25) Kommissionen hade tidigare, i november 2013, lämnat uppgifter till flygsäkerhetskommittén om de indiska behöriga myndigheternas förmåga att uppfylla sina tillsynsskyldigheter i enlighet med internationella normer, inklusive Chicagokonventionen. Det hänvisades särskilt till Icaos samordnade valideringsbesök i december 2012 och det uppföljande samordnade valideringsbesöket i augusti 2013. Dessutom hänvisades det till den korrespondenskommissionen tidigare hade skickat till de indiska myndigheterna med hänvisning till säkerhetsrisker. Efter det samordnade valideringsbesöket i augusti avslutade Icao formellt de två allvarliga säkerhetsproblem, som i november 2013 hade rapporterats till flygsäkerhetskommittén. Den offentliggjorda slutrapporten från det samordnade valideringsbesöket innehåller uppgifter om de korrigerande åtgärder som det indiska generaldirektoratet för civil luftfart vidtagit (DGCA) för att lösa de kvarstående problemen.
- (26) Efter FAA:s tillkännagivande att nedgradera Indiens Iasa-överensstämmelsekategori träffade kommissionen den 12 februari 2014 generaldirektören för civil luftfart och uttryckte sina farhågor med tanke på nedgraderingen. Kommissionen anmodade de indiska myndigheterna att tydligt förklara de korrigerande åtgärder de vidtog i fråga om FAA:s Iasa-nedgradering. Vid mötet upprepades dessutom de åtgärder som kan behöva vidtas enligt förordning (EG) nr 2111/2005.
- (27) Som en uppföljning av det tidigare mötet den 12 februari 2014 skrev generaldirektören för civil luftfart till kommissionen den 17 februari 2014. Brevet innehöll information om DGCA:s åtgärder i fråga om nedgraderingen. Enligt informationen hade åtgärder vidtagits när det gäller de flesta av bristerna och det fanns en plan för korrigerande åtgärder för olösta problem.
- (28) Kommissionen skrev den 6 mars 2014 och informerade DGCA om att kommissionen kommer att inleda formella samråd med de myndigheter som ansvarar för tillsynen av luftrafikföretag som är certifierade i Indien, i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i kommissionens förordning (EG) nr 473/2006. I brevet upprepades behovet av fortsatt engagemang och det innehöll vidare en begäran om ett tekniskt möte så att kommissionen och medlemsstaterna kan bedöma ärendet ytterligare. Den 18 mars 2014 svarade DGCA och samtyckte till ett sådant möte.
- (29) Med tanke på den villighet DGCA visat att samarbeta med kommissionen och på bedömningen av den information som hittills inkommit ansågs det, i enlighet med de gemensamma kriterierna, i detta skede att gemenskapsförteckningen över luftrafikföretag inte bör ändras så att luftrafikföretag från Indien tas med. Situationen kommer att nogra övervakas, och skulle relevant säkerhetsinformation visa att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.
- (30) Medlemsstaternas behöriga myndigheter kommer dock att fortsätta kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner av indiska luftrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

**Luftrafikföretag från Indonesien**

- (31) Samråden med de behöriga indonesiska myndigheterna (DGCA) fortsätter. Syftet är att övervaka DGCA:s framsteg mot att garantera att tillsyn av alla luftrafikföretag som är certifierade i Indonesien sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (32) Kommissionen skrev till DGCA den 14 januari 2014 för att få uppdaterad information om övriga luftrafikföretag som faller under deras tillsyn. I ett brev av den 10 februari 2014 informerade DGCA kommissionen om att tre nya luftrafikföretag har certifierats sedan den senaste uppdateringen: AOC-nummer 121-028 utfärdades till *Sky Aviation* den 25 oktober 2013, AOC-nummer 121-043 till *Aviastar Mandiri* den 1 november 2013 och AOC-nummer 121-058 till *NAM Air* den 29 november 2013. Men eftersom DGCA inte har lämnat handlingar som styrker att säkerhetstillsynen av dessa luftrafikföretag sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer, görs i enlighet med de gemensamma kriterierna bedömningen att dessa luftrafikföretag bör föras in i bilaga A.

- (33) Under 2012 inledde DGAC korrespondens med kommissionen i syfte att få *PT. Citilink Indonesia* borttagen från bilaga A, vilket skedde med moderbolaget *Garuda Indonesia*. Som svar på kommissionens svar följdes begäran upp med korrespondens, först från *Garuda Indonesia* och under 2013 från *PT. Citilink Indonesia*. Efter det att *PT. Citilink Indonesia* till kommissionen överlämnat omfattande dokumentation om certifieringen av lufttrafikföretaget, hölls ett tekniskt möte i Bryssel den 5 november 2013. Vid mötet deltog kommissionen, Easa och medlemsstaterna. I slutet av mötet uppmanades *PT. Citilink Indonesia* att lägga fram ytterligare belegg för den tillsyn som DGCA utövar över *PT. Citilink Indonesia*. Denna information skickades av *PT. Citilink Indonesia* den 20 februari 2014.
- (34) I brevet av den 10 februari 2014 tillhandahöll DGCA kommissionen uppgifter om DGCA:s begäran att upphäva verksamhetsförbudet för *PT. Citilink Indonesia*. I brevet bifogade DGCA uppgifter om *PT Citilink Indonesias* resurser och kapacitet, säkerhetsdata samt belegg för DGCA:s tillsyn av lufttrafikföretaget. På grundval av denna dokumentation uppgav DGCA i sitt yttrande att *PT. Citilink Indonesia* bedriver säker verksamhet i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (35) Den 25 mars 2014 hörde flygsäkerhetskommittén en redogörelse av DGCA som innehöll en uppdatering av lagstiftning och tillsyn samt information om tillsynen av *PT. Citilink Indonesia*. Presentationen av DGCA följdes av ett anförande av *PT. Citilink Indonesia* som bland annat berörde expansionsplaner för flygplansflottan och frågor om rekrytering av piloter samt om hantering av säkerhetsfrågor.
- (36) Flygsäkerhetskommittén ställde frågor både till DGCA och till *PT. Citilink Indonesia* som rörde säkerhetsledning, inklusive de risker och faror som lufttrafikföretaget identifierat. Mot bakgrund av de svar som inkommit, uttryckte flygsäkerhetskommittén oro över det sätt på vilket myndigheterna, *PT. Citilink Indonesia* och andra lufttrafikföretag certifierade i Indonesien hanterar riskerna kopplade till dessa företags höga expansionstakt. Flygsäkerhetskommittén uttryckte också oro i fråga om *PT. Citilink Indonesias* förmåga att dra slutsatser från uppgifter som samlats in genom dess säkerhetsledningssystem och vidta åtgärder utifrån de uppgifterna.
- (37) Mot bakgrund av den information som lämnats och de synpunkter som framförts med hänsyn till DGCA:s och *PT.Citilink Indonesias* förmåga att kontrollera risker i samband med företagets tillväxt, liksom oron för dess förmåga att hantera säkerheten, i enlighet med de gemensamma kriterierna, hittade inte flygsäkerhetskommittén tillräckliga bevis för att *PT.Citilink Indonesia* till fullo uppfyller internationella säkerhetsnormer och drar därför slutsatsen att företaget inte kan strykas från bilaga A i det här skedet.
- (38) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén erkänner DGCA:s arbete att få till stånd ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller Icaos normer. Den öppenhet, som är nödvändig, som DGCA visat och viljan att dela information uppmärksammades.
- (39) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén uppmanar DGCA att särskilt uppmärksamma återstående problem under den fortsatta utvecklingen av säkerhetsledningssystem och i en lämplig strategi för att minska riskerna som kan hänföras till den snabba expansionen inom luftfartssektorn i Indonesien.

#### **Lufttrafikföretag från Kazakstan**

- (40) Vid flygsäkerhetskommitténs möte i november 2013 kom man överens om att kommissionen skulle utarbeta en översyn av nuvarande begränsningar av *Air Astanas* trafik till nästa möte i kommittén.
- (41) Den 20 januari 2014 träffade kommissionen, bistådd av Easa och medlemsstaterna, regeringsrepresentanter från Kazakstan och företrädare för lufttrafikföretaget *Air Astana*.
- (42) Detta möte resulterade i att man utsåg en säkerhetsinspektör från Kazakstans luftfartsmyndighet (*Civil Aviation Commission, CAC*) speciellt för *Air Astana*. Hans namn och meritförteckning har lämnats till kommissionen. Inspektörens uppgifter består av att administrera myndighetens tillsyn av operatören och ha täta kontakter med operatörens förvaltning och dess operativa och tekniska personal i syfte att bedöma dess organisation och personalens agerande vid drift, underhåll och utbildning. De eventuella brister som inspektören konstaterar ska omedelbart delges operatören. Inspektören ska till kommissionen (antingen direkt eller via en kontaktpunkt) skicka rapporter om sina observationer minst två gånger per år, två månader före varje möte i flygsäkerhetskommittén, eller oftare på kommissionens begäran. Till följd av detta möte inrättades även en kontaktpunkt inom CAC för att

underlätta informationsspridningen om säkerhetsfrågor mellan myndigheten och kommissionen. Vid samma möte godtog ledningen för *Air Astana* att informera kommissionen, i enlighet med nuvarande praxis, om all säkerhetsrelaterad utveckling inom *Air Astana*, inklusive (men inte bara) om förnyelse av flottan och nya flyglinjer till EU.

- (43) Den 7 februari 2014 ägde ett andra möte rum mellan kommissionen samt Easa och företrädare för CAC (framförallt säkerhetsinspektören och kontaktpunkten) och med företrädare för *Air Astana* för ytterligare diskussioner om tekniska frågor på grundval av de preliminära svaren från Kazakstan i fråga om kommissionens frågeformulär. I samband med detta kom man överens om att CAC skulle lämna in sin inspektionsplan för 2014, den interna inspektörens rutiner och en uppdaterad lista över drifttillstånd som utfärdats i landet. CAC förband sig också anpassa *Air Astanas* driftsspecifikationer till Icao-normer, i synnerhet dem som gäller låga siktvärdes-minima. *Air Astana* ombads att lämna en omfattande analys av operatörens Safa-resultat. All begärd dokumentation lämnades till kommissionen kort tid efter mötet.
- (44) Den 25 mars 2014 frågade flygsäkerhetskommittén ut CAC och *Air Astana*. Under utfrågningen lämnade CAC uppgifter om de framsteg som gjorts när det gäller lagstiftningen på luftfartsområdet, infrastruktur, CAC:s organisation och utbildning av säkerhetsinspektörer. *Air Astana* uppdaterade flygsäkerhetskommittén om sin företagsstruktur, flottsammansättning, kortsiktiga planer för marknadsutveckling och säkerhetsledningssystem.
- (45) Flygsäkerhetskommittén noterade att *Air Astanas* nuvarande säkerhetsnivå inte är någon anledning till oro i fråga om de luftfartygstyper som får trafikera EU. Lufttrafikföretaget kan anpassa sig till förändringar och det finns ett system som garanterar säkra flygningar. Flygsäkerhetskommittén noterade dock att luftfartsmyndigheterna i Kazakstan fortsätter att ställas inför allvarliga utmaningar vid genomförandet av statens system för säkerhetstillsyn, till exempel när det gäller brist på kvalificerade inspektörer, och att myndigheterna för närvarande inte kan säkerställa en fortlöpande tillsyn på områdena flygverksamhet och luftvärdighet. De kazakstanska myndigheterna uppmanas att fortsätta att reformera sin luftfartssektor samt att eftersträva efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.
- (46) I enlighet med de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att den begränsning av verksamheten som 2009 ålades *Air Astana* kan tas bort, medan andra restriktioner som föreskrivs i bilaga B inte ska ändras. På grundval av de gemensamma kriterierna bedöms det därför att alla andra lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan ska vara kvar i bilaga A.
- (47) Kommissionen och Easa ska fortsätta att noggrant övervaka säkerhetssituationen för alla lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, inklusive *Air Astana*. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska kontrollera att lufttrafikföretagen uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av *Air Astana* i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

#### **Lufttrafikföretag från Libanon**

- (48) Samråd med de behöriga myndigheterna i Libanon (LCAA) fortsatte i syfte att bevisa att Libanon håller på att åtgärda de brister som Icao konstaterade vid det samordnade valideringsbesöket i Libanon den 5–11 december 2012. LCAA har utarbetat en plan för korrigerande åtgärder och är i färd med att genomföra dem, särskilt i fråga om allvarliga säkerhetsproblem.
- (49) I november 2013 mottog kommissionen och Easa en första uppsättning dokumentation från LCAA som innehöll korrespondensen mellan LCAA och Icao i fråga om det aktuella allvarliga problemet, förteckningen över de revisioner och inspektioner som utfördes under 2013 i fråga om det allvarliga säkerhetsproblemet, LCAA:s revisionsplan för översyn av lufttrafikföretag för 2014 samt LCAA:s färdplan med anknytning till Libanons flygsäkerhetsprogram. Kommissionen och Easa analyserade dokumentationen och begärde kompletterande information från LCAA för att ytterligare analysera korrespondensen mellan LCAA och Icao i fråga om det allvarliga säkerhetsproblemet, LCAA:s tillsynsförmåga och ytterligare information om LCAA:s färdplan med anknytning till Libanons flygsäkerhetsprogram.
- (50) Vad gäller korrespondensen mellan LCAA och Icao om hur det allvarliga säkerhetsproblemet skulle lösas, noterade kommissionen och Easa att Icao uppmanade LCAA att vidta omedelbara åtgärder i fråga om säkerhetsproblemet, och att Icaos validering av LCAA:s förslag till plan för korrigerande åtgärder inte skedde i tillräcklig rask takt.
- (51) I fråga om den ytterligare dokumentation som krävs för att bedöma LCAA:s tillsynskapacitet har dokumentation tagits emot och analyserats när det gäller lufttrafikföretagen *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* och *IBEX Air Charter*. De brister som LCAA påpekar i fråga om dessa lufttrafikföretag gäller framför allt problem med dokumentation och registrering. Andra specifika tekniska områden, t.ex. utbildning av piloter, tycks inte ha utvärderats fullt ut av LCAA.

- (52) När det gäller LCAA:s färdplan med anknötning till Libanons flygsäkerhetsprogram, inom ramen för unionens cell för luftfartssäkerhet i Medelhavsområdet (*Mediterranean Aviation Safety Cell*, MASC), har LCAA lagt fram en plan för anta en lagstiftningsfärdplan inom sex månader, vilket inkluderar införandet av ett flygsäkerhetsprogram. Kommissionen och Easa betonade sin vilja att noggrant övervaka antagandet och genomförandet av färdplanen och underrätta flygsäkerhetskommittén om hur arbetet fortskrider.
- (53) Ytterligare samråd hölls mellan kommissionen, medlemsstaterna, Easa och LCAA, bland annat i form av ett tekniskt möte rum i Bryssel den 27 februari 2014, där LCAA lade fram ytterligare uppgifter. LCAA hade förbättrat sin tillsyn över sina lufttrafikföretag och arbetar gradvis för att skapa en mer oberoende och hållbar organisation. De första stegen av genomförandet av flygsäkerhetsprogrammet har tagits. LCAA föreföll utnyttja det tekniska stöd som man fått från unionen och från medlemsstaterna väl och undersöker nu sätt att kontrollera de korrigerande åtgärder som vidtagits.
- (54) På grundval av den situation som beskrivs i skälen 48–53 ska samråden med de libanesiska myndigheterna fortsätta i enlighet med artikel 3.2 i förordning nr 473/2006.
- (55) Därför görs bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att ta med lufttrafikföretag från Libanon. 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 ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### Lufttrafikföretag från Libyen

- (56) 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 certifierade i Libyen uppfyller internationella säkerhetsnormer.
- (57) Inom ramen för Euromed-programmet besökte en grupp konsulter Libyen den 2–7 februari 2014 för att till kommissionen rapportera sina synpunkter om den faktiska situationen inom Lycaa samt för lufttrafikföretagen *Afriqiyah Airways* och *Libyan Airlines*. Gruppens viktigaste slutsatser var följande: Lycaa verkade ha goda personalresurser och tillräckliga kontorslokaler, men arbetsrutinerna var ineffektiva. Både den primära och sekundära lagstiftningen om luftfartssäkerhet var mycket svag och inga säkerhetsförordningar utfärdades. Ingen säkerhetsledning hade införts på den behöriga myndighetens nivå. Lycaa verkade förlita sig på stöd från externa konsulter för att förbättra sin förmåga att på kort sikt prestera tillfredsställande resultat utan belägg för hållbarhet beroende på begränsade effekter på kapacitetsbyggande. Det rådde tvivel om alla operatörer omfattades av certifiering och tillsyn. *Libyan Airlines* hade omcertifierats i december 2013, och till sist ansåg konsulterna att det fanns belägg för tillfredsställande säkerhetsledning inom organisationen.
- (58) Den 4 mars 2014 hölls ett möte mellan kommissionen, Easa, medlemsstaterna, en representant från Lycaa och en grupp från lufttrafikföretaget *Afriqiyah Airways*. Vid mötet presenterade *Afriqiyah Airways* ytterligare framsteg när det gäller säkerhetsrekommendationerna som var ett resultat av olycksrapporten från dödsolyckan den 12 maj 2010. Flera initiativ har tagits, men vissa är fortfarande i ett mycket tidigt stadium. Lufttrafikföretaget uppgav att man hade ingått avtal med en irländsk innehavare av drifttillstånd för att flytta två av sina luftfartyg av typen Airbus A 320 till irländska register med inhyrning utan besättning (dry lease) och sedan hyra in luftfartygen med besättning (wet lease), varav några ur besättningen kommer från *Afriqiyah Airways*, vilket gör att man får licens för flygning enligt unionslagstiftningen.
- (59) Den 13 mars 2014 ägde ett möte rum mellan kommissionen, Easa, medlemsstaterna, representanter från Lycaa och *Libyan Airlines*. Vid mötet presenterade Lycaa en uppdatering av sin tillsynskapacitet, sin tillsynsverksamhet samt sin verksamhet i fråga om omcertifiering av lufttrafikföretag. Man redogjorde även för sina framsteg med avseende på säkerhetsledningen. På grundval av detta förespråkade Lycaa i slutet av mötet återigen att begränsningarna upphävs eftersom man ansåg att alla överenskomna villkor nu var uppfyllda. *Libyan Airlines* höll ingen presentation, men fick frågor om säkerhetsledning. Med tanke på svaren ansåg kommissionen att detta område måste utvecklas ytterligare.
- (60) I ett brev till kommissionen av den 20 mars 2014 sammanfattade Lycaa ännu en gång sina åtgärder för att bygga en myndighet i enlighet med internationella säkerhetsnormer, samt de åtgärder som vidtagits för att avsluta de begränsningar som Lycaa för närvarande ålagt libyska lufttrafikföretag i samförstånd med kommissionen och flygsäkerhetskommittén.

- (61) I samma brev av den 20 mars 2014 bekräftar Lycaa att man inte kommer att agera på egen hand ifråga om nuvarande verksamhetsrestriktioner och att alla åtgärder kommer att samordnas med flygsäkerhetskommittén.
- (62) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén välkomnar de framsteg som gjorts av Lycaa och ansåg att ytterligare utveckling måste byggas på den grund som lagts av den nuvarande ledningen.
- (63) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade att Lycaa fortsätter att försvara de nuvarande begränsningarna för alla libyska lufttrafikföretag att flyga inom unionen som införts på begäran av kommissionen och flygsäkerhetskommittén.
- (64) Därför görs bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Libyen. 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. För att få detta bekräftat, och på villkor att lämpliga säkerhetsarrangemang finns, bad flygsäkerhetskommittén kommissionen att förbereda ett utvärderingsbesök i Libyen med en expertgrupp från Easa och EU:s medlemsstater så snart som möjligt, helst före nästa kommittésammanträde.
- (65) 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 ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### **Lufttrafikföretag från Madagaskar**

- (66) Lufttrafikföretaget *Air Madagascar* är belagt med driftsrestriktioner och ingår i bilaga B i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2011 <sup>(1)</sup>. Samråd med de behöriga myndigheterna i Madagaskar (ACM) och *Air Madagascar* har sedan dess hållits för att få information om hur genomförandet av de korrigerande åtgärderna fortlöper.
- (67) Som svar på upprepade önskemål från ACM och lufttrafikföretaget *Air Madagascar* att det görs en ny bedömning av de driftsrestriktioner som införts genom genomförandeförordning (EU) nr 390/2011 genomförde kommissionen, biträdd av Easa och experter från medlemsstaterna, ett kontrollbesök i Madagaskar mellan den 10 och den 13 februari 2014. Syftet med besöket var att kontrollera att de åtgärder som vidtagits av ACM och *Air Madagascar* för att ta itu med de säkerhetsbrister som beskrivs i nämnda förordning har genomförts på ett tillfredsställande sätt.
- (68) Under besöket kunde ACM för kontrollgruppen inte visa att planen för korrigerande och förebyggande åtgärder så som den utarbetats och genomförts hade kunnat åtgärda bristen på tillräcklig tillsyn av *Air Madagascars* drift. Gruppen noterade att i fråga om det tillsynsprogram för *Air Madagascars* verksamhet som antagits för 2013 hade endast 60 % av planerade inspektioner genomförts i de kombinerade områdena drift och licensiering, och mindre än 25 % i fråga om luftvärdighet. Analysen av de inspektioner som utförs av ACM visade också att resultaten ansågs vara åtgärdade på grundval av planer för korrigerande åtgärder och inte på grundval av en kontroll av den genomförda åtgärden.
- (69) Bristen på lämpliga kvalificerade resurser påpekas av ACM som den allvarligaste orsaken till att ett lämpligt tillsynsprogram inte tillämpas. Denna punkt diskuterades redan vid flygsäkerhetskommitténs möte i november 2012. Vid den tidpunkten, såsom det beskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1146/2012 <sup>(2)</sup>, informerade ACM flygsäkerhetskommittén om att de ingått ett tvåårskontrakt för att få externt tekniskt stöd för att fullgöra sina säkerhetstillsynsskyldigheter. Gruppen konstaterade vid besöket att det kontraktet hade avbrutits sex månader efter det att det trädde i kraft.

<sup>(1)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2011 av den 19 april 2011 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 104, 20.4.2011, s. 10).

<sup>(2)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1146/2012 av den 3 december 2012 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 333, 5.12.2012, s. 7).

- (70) När gruppen besökte lufttrafikföretaget gjorde den en bedömning av genomförandet av planen för korrigerande och förebyggande åtgärder som utarbetats av *Air Madagascar* med anledning av de driftsrestriktioner som införts genom genomförandeförordning (EU) nr 390/2011. Gruppen fick bevis på förbättringar som gjorts av lufttrafikföretaget i förvaltningssystemen för luftfartygens luftvärdighet, dokumentation och kvalitetskontroll. Dessa förvaltningssystem identifierades av lufttrafikföretaget som de mest bristfälliga, vilket också framkom vid analysen av resultaten från Safa-programmet.
- (71) Gruppens bedömning avslöjade inga större brister i fråga om driften och tillståndsgivning, men vissa farhågor uttrycktes när det gäller luftvärdighet, vilket visar att lufttrafikföretaget måste förbättra vissa av sina rutiner. Dessutom visade antalet och arten av de rekommendationer som gruppen lämnade till *Air Madagascar* att lufttrafikföretaget är beroende av resultaten av tillsyn som utövas av tredje parter för att deras säkerhetssystem ska kunna förbättras.
- (72) För att åtgärda de brister som påpekats vid EU:s kontrollbesök, utvecklade ACM och *Air Madagascar* två handlingsplaner för korrigerande och förebyggande åtgärder.
- (73) Efter en begäran från ACM och *Air Madagascar* om en ny bedömning av driftsrestriktioner som införts genom genomförandeförordning (EU) nr 390/2011 hördes ACM och *Air Madagascar* av flygsäkerhetskommittén den 26 mars 2014. Vid mötet presenterade ACM och *Air Madagascar* mer i detalj också planen för korrigerande åtgärder som ska avhjälpa de brister som upptäcktes vid kontrollbesöket. ACM förklarade även att luftfartsverksamheten i alla de lufttrafikföretag som certifierats i Madagaskar – med undantag för *Air Madagascar* – begränsas till inhemska flygningar. Det enda undantaget från denna regel är dessutom flygtransporter av sårade och sjuka. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén underströk att kommissionen bör hållas informerad om ändringar av detta förfarande.
- (74) Även om flygsäkerhetskommittén erkände de förbättringar som ACM och *Air Madagascar* uppnått i fråga om genomförandet av internationella säkerhetsstandarder, måste den anse, på grundval av rapporten från EU:s kontrollbesök och de uppgifter som lämnats av ACM och *Air Madagascar* under utfrågningen inför flygsäkerhetskommittén, att ytterligare förbättringar är nödvändiga, särskilt från ACM:s sida med avseende på dess tillsynsverksamhet. Därför, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, anses det att *Air Madagascar* bör kvarstå i bilaga B.
- (75) Medlemsstaterna kommer att kontrollera att *Air Madagascar* uppfyller relevanta säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av detta företags luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

#### **Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien**

- (76) 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-analys visar att elva inspektioner utförts på tre luftfartyg tillhörande *Mauritania Airlines International* (MAI). Trots att analysen av de brister som konstaterats under dessa Safa-inspektioner visar att det skett en liten förbättring, rekommenderade Easa de deltagande staterna att fortsätta fokusera inspektioner på denna operatör. De senaste inspektionerna understryker en ojämn utveckling med ett antal brister, inbegripet i kategori 3 (Safa-nivå för brister som kan få allvarliga följder för säkerheten).
- (77) Kommissionen och Easa hade begärt ytterligare information, speciellt regelbundna säkerhetsrapporter från de nationella myndigheterna i Mauretanien (ANAC) och från MAI med avseende på uppföljning av säkerhetsfrågor. MAI har till sist skickat preliminär information om genomförandet och tillämpningen av sitt säkerhetsledningssystem.
- (78) Flygsäkerhetskommittén noterade att ANAC och MAI bör fortsätta att förbättra situationen, särskilt i fråga om överföring av uppgifter till kommissionen. Kommissionen betonade att man kommer att påminna Mauretanien om vikten av de åtaganden som landet gjorde i fråga om dess plan för korrigerande åtgärder, nödvändigheten av att analysera de grundläggande orsakerna och behovet av att översända de reguljära rapporter som ANAC och MAI måste tillhandahålla.
- (79) I enlighet med de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Mauretanien. Om resultaten av kommande Safa-rampinspektioner eller annan relevant säkerhetsinformation pekar på att säkerheten försämras till en oacceptabel nivå, kommer kommissionen att vara tvungen att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

**Luftrafikföretag från Moçambique**

- (80) 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. Den senaste lägesrapporten, som inkom till kommissionen och Easa under en telefonkonferens den 26 februari 2014, och som kompletterades med ett antal styrkande handlingar den 13 mars 2014, visar att IACM har fortsatt arbetet med uppdateringen av den rättsliga ramen som skärper kraven på obligatorisk och frivillig rapportering av händelser, olycks- och tillbudsundersökningar, ingripande mot luftfartyg och inrättandet av ett statligt säkerhetsprogram. Åtskillnaden mellan tillsynsmyndigheten och tjänsteleverantörer är på gång genom en pågående överföring av flyginformationsverksamhet från IACM till den befintliga leverantören av flygtrafiktjänster (ANSP), som är Aeroportos de Moçambique. Rekrytering och utbildning av personal fortsätter i syfte att ytterligare förstärka tillsynskapaciteten, främst inom områdena drift och tillståndsgivning, navigering och flygplatser, luftvärdighet, reglering och tillämpning, luftfartsavtal, flygledningstjänst och kommunikation, navigering och övervakning. Omprövningen av tillstånden för all personal inom flygtrafiktjänster pågår och kommer att avslutas i juni 2014. Certifieringsförfarandet för Maputo flygplats kommer att inledas 2014 och följas av ytterligare tre flygplatser med internationell trafik. Certifieringen av ANSP inleds i september 2014 och baseras på uppdaterade bestämmelser som träder i kraft i slutet av mars 2014.
- (81) IACM har fortsatt att ta itu med de olösta USOAP-anmärkningarna när det gäller närliggande protokollfrågor och de flesta av de begärda förordningarna och förfarandena för att stödja svaren har tagits fram och laddats upp med hjälp av Icaos nätbaserade CMA-verktyg. Icaos validering av dessa åtgärder är ännu inte klar.
- (82) IACM:s budget för 2014 har ökat med nästan 20 %, vilket avspeglar det fortsatta politiska stödet och engagemanget för att stärka dess kapacitet och effektivitet.
- (83) Flygbolaget *Linhas Aéreas de Moçambique* (LAM) drabbades av en flygplanskrasch den 29 november 2013. Ett av operatörens luftfartyg av typen Embraer ERJ-190, som flög från Maputo till Luanda, havererade i Namibia varvid samtliga ombord (28 passagerare — varav sex var EU-medborgare och sex besättningsmedlemmar) omkom. Namibias haverikommission offentliggjorde den preliminära olycksrapporten den 9 januari 2014 och dess preliminära slutsatser pekar mot att kaptenen avsiktligt orsakat olyckan. Den slutliga olycksrapporten väntas i slutet av 2014.
- (84) IACM rapporterade också att luftrafikföretaget LAM har fortsatt genomförandet av de mer långtgående faserna, främst Fas III, i sitt säkerhetsledningssystem. Som en första reaktion på kraschen har LAM förstärkt driftsrutinerna så att det nu ständigt finns två besättningsmedlemmar i cockpit under alla faser av flygningen.
- (85) IACM har begärt ett samordnat valideringsbesök från Icao för att validera de framsteg som gjorts i fråga om genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Besöket planeras ske under hösten 2014.
- (86) I sin rapportering av den 26 februari 2014 uppgav IACM att de fortsatt omcertifieringen av luftrafikföretagen i full överensstämmelse med Icaos tillämpliga standardbestämmelser och rekommendationer (SARP), och hittills har 13 luftrafikföretag (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* och *OHI-Omi Helicópteros International Lda*) omcertifierades i enlighet med den förteckning som IACM lämnat in. Men eftersom IACM inte har kunnat belägga att säkerhetstillsynen av dessa 13 luftrafikföretag sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer, görs i enlighet med de gemensamma kriterierna bedömningen att de bör föras in i bilaga A.
- (87) På grund av otillräckliga framsteg av omcertifieringsarbetet har IACM har tillfälligt dragit in drifttillstånden för tre luftrafikföretag (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* och *Unique Air Charter Lda*) och belagt deras flottor med flygförbud. Men eftersom indragningen är tillfällig och eftersom IACM inte har kunnat belägga att säkerhetstillsynen av dessa tre luftrafikföretag sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer, görs i enlighet med de gemensamma kriterierna bedömningen att de bör föras in i bilaga A.
- (88) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén välkomnar de framsteg som IACM rapporterat om när det gäller åtgärdande av de brister som Icao upptäckt, och uppmuntrar deras insatser för att slutföra arbetet med att etablera ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller internationella normer. Kommissionen och

flygsäkerhetskommittén erkände och välkomnade också de ihållande förbättringar som LAM rapporterat om av sina fortsatta ansträngningar att anta och följa internationella säkerhetsnormer. Mot bakgrund av de betydande framsteg som redan har gjorts, och de ytterligare framsteg som förväntas, förväntas ett EU-kontrollbesök eventuellt äga rum under fjärde kvartalet 2014.

### Luftrafikföretag från Nepal

- (89) Efter antagandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1264/2013<sup>(1)</sup>, fördes alla luftrafikföretag som certifierats i Nepal in i bilaga A till kommissionens förordning (EG) nr 474/2006.
- (90) Kommissionen, biträdd av experter från Easa och medlemsstaterna, genomförde ett kontrollbesök i Nepal den 3–8 februari 2014 för att ytterligare bedöma kapaciteten hos de behöriga myndigheterna i Nepal (Caan) och ett antal luftrafikföretag, i syfte att avgöra om lättnader av verksamhetsförbud skulle vara möjlig. Bedömningarna omfattade bland andra luftrafikföretagen *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airline* och *Sita Air*.
- (91) Kommissionen lade fram rapporten från kontrollbesöket för flygsäkerhetskommittén. De viktigaste slutsatserna när det gäller bedömningen av luftrafikföretagen var att *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* och *Yeti Airlines* hade god förståelse för frågor som rör säkerhetsstyrning och kunde lämna belägg som tydde på att nationella säkerhetsbestämmelser följdes. *Sita Air* å andra sidan kunde inte visa att de kan bedriva säker verksamhet eller att luftvärdigheten hos deras luftfartyg var genomgående. Dessutom hade *Sita Air* inte fullt ut genomfört alla säkerhetsrekommendationer efter en dödsolycka 2012. Bristen bestod av att företaget inte använde en simulator i någon del av sin utbildning.
- (92) När det gäller *Nepal Airlines Corporation* noterade flygsäkerhetskommittén att även om det fanns en grundläggande ram för säkerhetsstyrning, måste företaget inrätta effektivare metoder för att öka säkerheten, förbättra rapporteringen och analysarbetet samt sätta upp egna säkerhetsmål så att man uppnår och kvantifierar den "godtagbara säkerhetsnivå" som företaget skrivit in i sin säkerhetsstrategi. Flygsäkerhetskommittén noterade även de ambitiösa expensionsplanerna för *Nepal Airlines Corporation* som bland annat omfattade att lägga till tre nya typer av luftfartyg till flygplansflottan under ett år och betonade att sådana planer måste genomföras så att säkerhetsriskerna begränsas.
- (93) Dessutom inträffade en dödsolycka med ett luftfartyg från *Nepal Airlines Corporation* den 16 februari 2014 varvid samtliga 18 personer ombord, bland dem en EU-medborgare, omkom. Kommissionen skrev till Caan den 3 mars 2014 och bad om information om olyckan samt uppgifter om de åtgärder som Caan vidtagit för att förhindra liknande olyckor. Caan svarade med ett brev av den 18 mars 2014 där man förklarade vilka åtgärder man vidtagit. Men den informationen ansågs inte tillräcklig eftersom kommissionen inte kunde använda den för att bedöma om de åtgärder som vidtagits av Caan var lämpliga i förhållande till hur allvarlig olyckan var.
- (94) I fråga om Caan avslöjade bedömningen allvarliga brister i synnerhet på områdena för certifiering av personal och utbildning, certifiering av luftrafikföretag samt tillsyn när det gäller drift av luftfartyg.
- (95) På området certifiering och utbildning av piloter fastställdes det att de behöriga myndigheterna inte följde kraven i Icao-bilaga 1. Bristerna gällde främst godkännande av utbildningsorganisationer, teoretiska kunskaper, validering av utländska licenser och utbildningshjälpmedel för flygsimulering. Det saknades därför garantier för att piloter var tillräckligt kvalificerade för sina uppgifter i enlighet med tillämpliga Icao-normer.
- (96) På grund av dessa brister kunde man inte garantera att de bedömda luftrafikföretag som var beroende av certifiering och licensiering av Caan uppfyllde relevanta Icao-normer.
- (97) 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. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade också att det enligt Icao kvarstår betydande genomförandebrister som påverkar landets förmåga när det gäller primärlagstiftningen på flygområdet och bestämmelser om civil luftfart, organisationen av den civila luftfarten och certifiering av personal samt utbildning.

<sup>(1)</sup> 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 luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 326, 6.12.2013, s. 7).

- (98) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén erkänner att vissa framsteg gjorts av Caan efter Icaos revision 2009 och Icaos samordnade valideringsbesök under 2013 i form av ändringar av luftfartslagen samt nya och ändrade krav, handböcker och rutiner. Flera av dessa åtgärder var dock ofullständiga och har ännu inte genomförts på ett hållbart sätt.
- (99) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén inser de svårigheter Caan står inför när det gäller att uppnå hållbar utveckling och uppmuntrade tekniskt stöd från unionens och medlemsstaternas sida. Kommissionen upprepade sitt åtagande att undersöka möjligheterna att utvidga redan befintliga tekniska samarbetsprogram mellan Caan och Easa.
- (100) Mot bakgrund av rapporten från EU:s besök på plats, de olösta allvarliga säkerhetsproblem som Icao pekat ut och det faktum att ytterligare en dödsolycka inträffat sedan den senaste uppdateringen, ansåg kommissionen och flygsäkerhetskommittén att de behöriga myndigheterna i Nepal inte kan genomföra och tillämpa de relevanta internationella säkerhetsnormer till en nivå som skulle kunna stödja en lättnad av verksamhetsförbudet för vissa lufttrafikföretag.
- (101) På underlag av de gemensamma kriterierna, görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Nepal.

#### **Lufttrafikföretag från Filippinerna**

- (102) Kommissionen bjöd in företrädare för de civila luftfartsmyndigheterna i Filippinerna (Caap) och lufttrafikföretaget Cebu Pacific till ett tekniskt möte den 28 januari 2014 för att diskutera de säkerhetsåtgärder och andra relevanta faktorer som har att göra med olyckan vid Davaos internationella flygplats den 2 juni 2013 då ett flygplan hamnade utanför startbanan.
- (103) Experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna, samt företrädare på hög nivå från Caap och *Cebu Pacific Air* deltog i mötet.
- (104) Caap informerade om den tillsyn som *Cebu Pacific Air* är föremål för. Bland annat informerade man om att den 20 juni 2013 skrev Caaps styrelse för tillsyn och reglering till *Cebu Pacific Air*s verkställande direktör med uppgifter om de korrigerande åtgärder Caap vidtagit mot bakgrund av olyckan. Åtgärderna innebar bland annat att de ansvariga på högre nivå och stationsansvariga inom *Cebu Pacific Air* ska genomföra en ny bedömning med tonvikt på drift, säkerhetsledningssystem och företagskultur. Caap uppgav också att myndigheten skulle utföra slumpmässiga stickprov av flygbesättningens agerande vid ovanliga situationer i flygsimulatorens. Lufttrafikföretaget uppmanades att, i fråga om sin organisation, anpassa sina rutiner för flygplanets vändningstid på marken (*turn around*) från 30 till 45 minuter.
- (105) *Cebu Pacific* svarade på brevet av den 20 juni 2013 den 4 oktober 2013 genom en sammanfattning av vidtagna åtgärder. Åtgärderna omfattade en ändrad organisationsstruktur hos lufttrafikföretaget, utbildning i säkerhetsledningssystem för all personal, inrättandet av grupper för säkerhetsåtgärder inom samtliga avdelningar när det gäller operativ styrning och genomförande av slumpmässiga simulatorbedömningar vid lufttrafikföretagets utbildningscenter mellan den 3 och 19 juli 2013. Företaget tillhandahöll särskilda uppgifter om ändringar av utbildningen, inklusive programmet för produktionsinriktad flygträning och om det faktum att besättningar ska genomgå utbyggd simulatorträning med en blandning av produktionsinriktad flygträning och kompetenskontroller. Företaget svarade också på den organisatoriska rekommendation med avseende på flygplanets vändningstid på marken (*turn around*) och angav att den skulle ändras till 45 minuter i 2013 års vintertidtabell.
- (106) Dessutom skrev Caap till alla filippinska lufttrafikföretag den 2 augusti 2013 mot bakgrund av de säkerhetsutredningar som utförts på Airbus 319/320. I brevet nämndes behovet av förebyggande åtgärder, inklusive icke-precisionsinflygning och utbildning i fråga om pådrag som lufttrafikföretag ska genomföra. *Cebu Pacific Air* svarade den 4 oktober 2013 med en beskrivning av de ändringar som genomförts i detta avseende.
- (107) Dessutom inledde den filippinska byrån för undersökning av luftfartsolyckor, (*Office of the Aircraft Accident Investigation and Inquiry Board* [AAIIB]), en utredning av olyckan den 2 juni 2013 då ett av *Cebu Pacific Air*s luftfartyg hamnade utanför startbanan. Den 13 december 2013 informerade den ansvarige för utredningen *Cebu Pacific Air*s säkerhetsdirektör om att utredningen pågick, samt överlämnade delar av utkastet till slutrapport samt uppgifter om slutsatser och rekommendationer som var riktade både till Caap och *Cebu Pacific Air*.

- (108) Caap har genomfört ett program med skärpt övervakning av *Cebu Pacific Air*. I programmet om minsta antal årliga inspektioner hade antalet tillsynsinspektioner under 2013 ökat från 34 till totalt 62.
- (109) *Cebu Pacific Air* lade fram en sammanfattning av de åtgärder som vidtagits efter olyckan den 2 juni 2013. Åtgärderna omfattade svar till Caap under undersökningen och uppgifter om kontroll och övervakning av verksamheten. Ytterligare åtgärder som nämndes var uppgifter om analys av flygdata och lufttrafikföretagets program för att lindra följderna av avåkning från startbanan. Programmet är uppdelat i omedelbara åtgärder och åtgärder på medellång och lång sikt där uppgifter från ett Airbus-stödprogram utgjorde en nyckelkomponent. Med beaktande av detta stödprogram genomfördes ett utvidgat driftsbesök som bland annat omfattade analys av flygdata, samt observationer av flygningar och simulatorövningar.
- (110) *Cebu Pacific Air* och Caap lämnade också uppgifter om ett pågående program för uppdatering av områdesnavigering (RNAV) och den infrastruktur och de tekniska förändringar som redan har gjorts. Åtgärderna på medellång sikt syftar till att ersätta stora delar av de befintliga markbaserade hjälpmedlen vid icke-precisionsinflygning, som en del de totala förbättringsåtgärderna.
- (111) Caap lämnade också vissa uppgifter om inlemmandet av Airbus A 330 i *Cebu Pacific Air*s flotta, och angav att lufttrafikföretaget som en del av det ändrade drifttillståndet var tvunget att genomföra 100 timmars flygning i Asien på icke-kommersiell basis, innan det får driva verksamhet mot betalning. I avvaktan på ytterligare bedömningar och ytterligare driftserfarenhet har *Cebu Pacific* inget Caap-godkännande för långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (ETOPS).
- (112) Vid det tekniska mötet den 28 januari 2014, och på grundval av en detaljerad utfrågning, lämnades information om aktuell incidenthistorik i fråga om *Cebu Pacific Air*. Två av de incidenter som diskuterades var en avåkning med ett ATR-flygplan i Davao den 2 juni 2013 och i Manila med en Airbus 319 den 13 juni 2013. I båda fallen kunde flygplanet manövreras tillbaka till startbanan efter avåkningen. Caap gav också en sammanfattning för perioden 2010–2013 av olyckor och incidenter i fråga om lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna.
- (113) *Cebu Pacific Air* informerade vidare om sin flotta och presenterade expensionsplaner om flottan och rutter.
- (114) Under mötet den 28 januari 2014 lämnade både Caap och *Cebu Pacific Air* en lägesrapport om sina svar på frågor under EU:s kontrollbesök som ägde rum mellan den 3 och den 7 juni 2013.
- (115) Den 26 mars 2014 frågades Caap och *Cebu Pacific Air* ut av flygsäkerhetskommittén. Caap tillhandahöll uppgifter om den utbildning som getts till dess inspektörer om ökad medvetenhet om säkerhetsledningssystem. Caap rapporterade också till kommittén att det skett en upphandling av informationsteknik för deras tillsyns- och övervakningssystem. Caap gav en överblick över Filippinernas statliga säkerhetsprogram. I fråga om tillsynen av *Cebu Pacific Air*, betonade Caap, som en uppföljning av det tekniska mötet den 28 januari 2014, att det finns ett program för skärpt övervakning.
- (116) Vid flygsäkerhetskommitténs utfrågning den 26 mars 2014 lämnade *Cebu Pacific Air* uppgifter om sin organisationsstruktur och rapporterade att företaget från och med januari 2014 har 50 luftfartyg i sin flotta, varav tre är av typen Airbus A330. Lufttrafikföretaget presenterade ett utdrag ur sitt dokument om riskidentifiering och riskloggning, inklusive uppgifter om de riskbegränsande åtgärder man vidtagit samt säkerhetsmål för 2014. *Cebu Pacific Air* rapporterade till flygsäkerhetskommittén att lufttrafikföretagets återvinning av analys av flygdata var 94 %. Lufttrafikföretaget tillhandahöll en översikt över sitt system för säkerhetsbedömning och -förvaltning, samt en detaljerad analys av data över pådrag och icke-stabiliserade inflygningar. Man lämnade också detaljerade uppgifter om rapporteringskulturen i *Cebu Pacific Air*, inklusive det faktum att det finns ett system för konfidentiell rapportering. *Cebu Pacific Air* lämnade också uppgifter om sitt nuvarande program för besättningsamarbete (CRM). *Cebu Pacific Air* informerade flygsäkerhetskommittén om erfarenhetskrav för lufttrafikföretagets befälhavare för både långa och korta flygningar med Airbus-flottan.
- (117) Flygsäkerhetskommittén noterade att *Philippine Airlines* hade återupptagit flygningar till unionen den 4 november 2013, efter det att företaget i juli 2013 avlägsnats ur bilaga A till kommissionens förordning (EG) nr 474/2006. Efter företagets återupptagande av flygningar till unionen, har Safas rampinspektionsrapporter inte innehållit något som ger anledning till oro.

- (118) Mot bakgrund av de belägg som lämnats i fråga om Caaps tillsyn av *Cebu Pacific Air* och *Cebu Pacific Air's* förmåga att uppfylla relevanta bestämmelser om luftfartssäkerhet, samt de förklaringar som lämnats av myndigheten och lufttrafikföretaget vid utfrågningen inför flygsäkerhetskommittén görs bedömningen, i enlighet med de gemensamma kriterierna, att *Cebu Pacific Air* bör undantas från verksamhetsförbuden för alla lufttrafikföretag som är registrerade i Filippinerna, och bör avlägsnas från bilaga A till kommissionens förordning (EG) nr 474/2006.
- (119) Medlemsstaterna har kommit överens om att kontrollera att *Philippine Airlines* och *Cebu Pacific Air* uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner 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.

### Lufttrafikföretag från Ryssland

- (120) Kommissionen, Easa och medlemsstaterna har fortsatt att nära övervaka säkerhetsresultatet för lufttrafikföretag som är certifierade i Ryska federationen och som bedriver verksamhet till unionen, bl.a. genom prioritering av rampinspektioner av ryska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (121) För att bekräfta att resultaten av Safa-inspektioner åtgärdas på rätt sätt, sammanträdde kommissionen, biträdd av Easa och medlemsstaterna, den 10 mars 2014 med Fata (ryska *Federal Air Transport Agency*). Även representanter för lufttrafikföretaget *Kogalymavia* var inbjudna för att rapportera vilka korrigerande åtgärder som de hade vidtagit för att förbättra flygsäkerheten sedan de tidigare samråden i november 2013.
- (122) Under sammanträdet påpekade Fata att de senaste resultaten från Safa-rampinspektioner på ryska lufttrafikföretag som bedriver verksamhet till unionen inte gav någon anledning till oro, men framhöll att om det förekom allvarliga eller upprepade brister så ingrep man med icke-anmälda inspektioner och övervakade noga att bristerna åtgärdades. Fata meddelade vidare att efter en omfattande granskning av regionkontoret i Tatarstan och av alla lufttrafikföretag som det kontoret övervakar, hade drifttillståndet för *Tulpar Airlines* och *Tatarstan Airlines* återkallats på grund av allvarliga säkerhetsbrister. När det gäller *Kogalymavia* uppgav Fata att lufttrafikföretaget hade varit föremål för flera icke-anmälda inspektioner under de senaste fyra månaderna, till följd av dess höga antal Safa-anmärkningar under 2013. Enligt Fata har lufttrafikföretaget åtgärdat alla tidigare brister och har tillåtelse att utföra inhemska och internationella flygningar enligt villkoren i drifttillståndet.
- (123) Vid sammanträdet presenterade *Kogalymavia* pågående korrigerande åtgärder. Lufttrafikföretaget meddelade att dess Safa-resultat hade förbättrats genom felkvoten hade sjunkit till 3,49 och att viktiga strukturella och tekniska ändringar hade genomförts, exempelvis en omfattande renoveringsplan för luftfartygens kabiner. All fortlöpande förvaltning av luftvärdigheten hade lagts ut på en Easa-godkänd underleverantör. Dess leveranskedja av reservdelar hade omorganiserats, och man hade inrättat ett kontrollcenter för underhåll. Vidare hade man ersatt de flesta anställda vid underhållsavdelningen och utsett en ny chefsingenjör med lämplig erfarenhet.
- (124) Baserat på information som erhöles under dessa samråd drogs slutsatsen att en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland inte var nödvändig. Fata uppmanades att öka övervakningen av flera lufttrafikföretag med höga antal fel per Safa-inspektion och hålla kommissionen informerad. I fråga om *Kogalymavia* angav kommissionen att, trots de förbättringar som konstaterats, måste hållbarheten av de åtgärder som operatören vidtagit kontrolleras, vilket även gäller effektiviteten hos dess säkerhetsledningssystem.
- (125) I enlighet med de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att ta med lufttrafikföretag från Ryssland. Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kommer kommissionen dock att vara tvungen att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

- (126) Säkerhetsnivån hos lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland och som bedriver verksamhet till unionen ska fortsätta att noggrant övervakas. 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.

#### **Lufttrafikföretag från Sudan**

- (127) Kommissionen informerade flygsäkerhetskommittén om sitt deltagande i det evenemang på luftfartsområdet som anordnades av den sudanska civila luftfartsmyndigheten (SCAA) den 5 och 6 december 2013 i Khartoum. Tack vare sitt deltagande kunde kommissionen konstatera att SCAA har omstrukturerats och att den har politiskt stöd för ytterligare säkerhetsinvesteringar. Detta stöd uttalades av den sudanesiske ministern med ansvar för civil luftfart inför den lokala luftfartssektorn och företrädare för Icao.
- (128) De sudanesiska myndigheterna har gjort tydliga framsteg mot att bli en trovärdig myndighet, särskilt tack vare en ökad budget som har möjliggjort för SCAA att anställa specialister och att ge sin personal adekvat utbildning.
- (129) Dessa förbättringar måste slå igenom i de lufttrafikföretag som innehar ett sudanesiskt drifttillstånd. Två av dem, *Sudan Airways* och *Nova Airways*, har skärpt sina normer och fått sina rutiner granskade.
- (130) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén välkomnade dessa pågående insatser. Ett EU-kontrollbesök skulle kunna övervägas när SCAA anser att dess lufttrafikföretag har utvecklat stabila förfaranden i linje med internationella normer.
- (131) Därför görs bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Sudan.

#### **Lufttrafikföretag från Konungariket Swaziland**

- (132) Efter USOAP:s granskning 2007 har de civila luftfartsmyndigheterna i Swaziland (Swacaa) begärt en ny landskod från Icao och raderat alla befintliga registreringar från sitt register. Swacaa har också återkallat alla tidigare utfärdade drifttillstånd och följaktligen finns det för närvarande inga giltiga drifttillstånd i landet.
- (133) Sedan den nye generaldirektören tillträdde i december 2009 har Swacaa visat en tydlig vilja att åtgärda de brister som uppdagades vid Icaos USOAP-granskning 2007. Swacaa har fått en ny Icao-landskod (3DC) för registrering av luftfartyg.
- (134) En bred reform av hela tillsynsfunktionen har inletts och betydande framsteg har uppnåtts, till exempel har den rättsliga ramen omformulerats, en åtskillnad mellan tillsynsmyndigheten och tillhandahållaren av flygplatstjänster pågår och olika partnerskap med grannländer har undertecknats och trätt i kraft.
- (135) Den 21 januari 2014 bjöd kommissionen in Swacaa till ett tekniskt samrådsmöte i Bryssel den 27 januari 2014. Swacaa tackade först ja, men avböjde senare och begärde mer tid för förberedelser.
- (136) Easa genomförde ett tekniskt stödbesök mellan den 10 och den 14 mars 2014. Besöket inriktades på att ge till stöd till Swacaas arbete för att öka sin kapacitet och på att ge ytterligare vägledning om hur man bäst ska åtgärda bristerna från Icaos USOAP-granskning. Även om det inte var en granskning, upptäcktes vid Easa-besöket ett stort antal viktiga förbättringar.
- (137) Swacaa hördes av flygsäkerhetskommittén den 26 mars 2014. Swacaa klargjorde att de för närvarande genomför den reviderade planen för korrigerande åtgärder som överenskomms med Icao i maj 2013. Inom ramen för denna plan, och tack vare starkt politiskt stöd och engagemang samt stärkt finansiering, har betydande resurser ställts till förfogande för rekrytering och utbildning av personal. Swacaa har också dragit nytta av stödet från ett Icao-projekt med en byrå för tekniskt samarbete som ska tillhandahålla utbildning, juridiskt och organisatoriskt stöd och kapacitetsutbyggnad i fråga om tillsynsfunktionen. Icaos experter som deltar i det projektet uppskattar för närvarande det bristande genomförandet till 40 % och har som mål att den siffran ska sjunka till 35 % i slutet av projektet (i slutet av juni 2014). I en ytterligare insats för att uppnå hållbarhet även efter projektets slut, kommer

Swaziland från och med juli 2014 att vara värd för organisationen för flygsäkerhet inom Södra Afrikas utvecklingsgemenskap (SADC). De uppgav också att Swacaa inte erkänner luftfartyg med den gamla Icao-landskoden (3D) för luftfartygsregistrering som omfattas av deras tillsyn.

- (138) Swacaa har tagit itu med och besvarat de flesta utestående protokollfrågor och lämnat belägg för detta med hjälp av Icaos nätbaserade CMA-verktyg. Icaos validering av dessa åtgärder är inte slutförd och följaktligen är det officiella resultatet samma som 2007, trots de betydande förbättringar som skett sedan dess.
- (139) Swacaa har begärt ett samordnat valideringsbesök i november 2014 för att få en Icao-validering av det stora antalet korrigerande åtgärder som redan genomförts.
- (140) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén välkomnade Swacaas åtagande i fråga om genomförandet av den reviderade planen för korrigerande åtgärder, de betydande resultat som redan uppnåtts, och uppmuntrade Swacaas ansträngningar för att inrätta ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller Icaos normer.
- (141) Mot bakgrund av den betydande förstärkningen av tillsynsfunktionen, i kombination med avsaknaden av drifttillstånd och den endast långsamt ökande efterfrågan på nya drifttillstånd, görs bedömningen, i enlighet med de gemensamma kriterierna, att Konungariket Swaziland bör strykas från gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (142) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kommer att fortsätta att noga övervaka Swacaas förmåga att fullt ut utöva sitt tillsynsansvar. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén kräver att Swacaa underrättar kommissionen om alla nyutfärdade eller modifierade drifttillstånd. 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 Jemen

- (143) Den officiella olycksrapporten från lufttrafikföretaget *Yemen Airways' (Yemenia)* olycka som inträffade den 29 juni 2009 i Moroni på Komorerna offentliggjordes den 25 juni 2013. Rapporten innehöll tre huvudrekommendationer: för det första att de komoriska myndigheterna inför permanenta nödåtgärder som är anpassade till letandet efter 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.
- (144) Den 7 november 2013 skrev Jemens myndighet för civil luftfart och meteorologi (Cama) till kommissionen. Brevet innehöll vissa uppgifter om säkerhetsåtgärder som vidtagits i samband med olyckan. Flygsäkerhetskommittén informerades om dessa åtgärder och sammanhängande utveckling vid sitt möte i november 2013.
- (145) Kommissionen anordnade ett tekniskt möte som ägde rum den 9 januari 2014 i Bryssel. Kommissionen, experter från Easa och från medlemsstaterna, samt företrädare på hög nivå från Cama och *Yemenia* deltog i mötet.
- (146) Den 17 december 2013, före det tekniska mötet, skickade kommissionen särskilda frågor till Cama i fråga om inte bara olycksrapporten, utan också Camas mer generella ansvar i fråga om säkerhetstillsyn av lufttrafikföretag som är certifierade i Jemen. Kommissionen skickade också en särskild uppsättning frågor till Cama som skulle vidarebefordras till *Yemenia*. Båda uppsättningarna frågor utformades för att bistå kommissionen med att bedöma kvaliteten på svaren från Cama och *Yemenia* på rekommendationerna i olycksrapporten.
- (147) Som svar på de särskilda rekommendationer som lämnades till de jemenitiska myndigheterna, förklarade Cama att dess åtgärder ingår i den utökade säkerhetstillsynen av *Yemenia*, inbegripet fler inspektioner av kabiner och cockpit. Vidare hade Cama berordrat företaget att kontrollera kvalifikationerna hos all personal som deltar i flygningar till flygplatser i kategori C. Ytterligare åtgärder bestod av att Cama uppmanat *Yemenia* att oftare träna återhämtning vid överstegring och turbulenser ("Stall and Upset recover").

- (148) Som svar på de särskilda rekommendationerna riktade till *Yemenia* förklarade företaget att det hade genomfört ändringar i drifttillståndet för befattningshavare samt en översyn och ändringar av strategier och rutiner. Förbättringar inom revision, utbildning och genomförande nämndes också. *Yemenia* betonade återigen simulatorutbildning av personalen i nödsituationer, som genomförts i enlighet med Airbus kursplan.
- (149) Flygsäkerhetskommittén fick ytterligare detaljinformation om de tekniska diskussioner som följde under mötet och även en sammanfattning av den dokumentation som lagts fram av Cama och *Yemenia*.
- (150) I enlighet med de gemensamma kriterierna görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att ta med lufttrafikföretag från Jemen. Säkerhetsnivån hos alla lufttrafikföretag som är certifierade i Jemen, inklusive *Yemenia*, kommer att fortsätta att övervakas noggrant. Skulle det finnas indikationer på att internationella säkerhetsnormer inte uppfylls, blir kommissionen tvungen att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.
- (151) Medlemsstaterna kommer att fortsätta kontrollera att lufttrafikföretag certifierade i Jemen uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

#### **Lufttrafikföretag från Zambia**

- (152) Kommissionen informerade flygsäkerhetskommittén vad gäller den senaste korrespondensen den mottagit från de zambiska myndigheterna, bland annat ett brev av den 10 december 2013 från transportministeriet. I brevet uppmärksammades tidigare brev från kommissionen av den 1 oktober 2013 som innehöll vägledning om vilka områden som myndigheterna bör fokusera på för att åstadkomma ytterligare framsteg och förbättringar.
- (153) I brevet av den 10 december 2013 från de zambiska myndigheterna meddelades att en styrelse hade utsetts för landets civila luftfartsmyndighet och att de avsåg att rekrytera en generaldirektör för civil luftfart före den 31 januari 2014.
- (154) Kommissionen svarade den 21 januari 2014 med önskemål om att upprätthålla ett konstruktivt samarbete med de zambiska myndigheterna. I svaret föreslog kommissionen också att ett tekniskt möte borde anordnas när den nya generaldirektören för civil luftfart utnämns, i syfte att få information om utvecklingen så att flygsäkerhetskommittén kan hållas fullständigt informerad.
- (155) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade de framsteg som det zambiska ministeriet för civil luftfart har gjort, och uppmuntrade de zambiska myndigheterna att fortsätta med sitt arbete i syfte att vid lämpligt tillfälle och efter nödvändig verifiering överväga en uppmjukning av nuvarande verksamhetsrestriktioner.
- (156) I enlighet med de gemensamma kriterierna, görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Zambia.
- (157) 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.
- (158) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (159) 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 april 2014.

*På kommissionens vägnar*  
*För ordföranden*  
Joaquín ALMUNIA  
*Vice ordförande*

---

## BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED VERKSAMHETSFÖRBUD I EU, MED UNDANTAG <sup>(1)</sup>

Luftrafikföretagets 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
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Islamiska republiken Afghanistan</b>
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
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive</b>			<b>Republiken Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11-SOR	TEJ	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

<sup>(1)</sup> Luftrafikföretag 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 luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Benin</b>
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
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Kongo*</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC06-003	EKA	Republiken Kongo*
EQUAJET	RAC06-007	Okänd	Republiken Kongo*
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC06-014	Okänd	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	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 hemmstat
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongo tillsynsmyndighet, inklusive</b>			<b>Demokratiska republiken Kongo</b>
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
ARMY 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
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/059/2012	CXR	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/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 hemmastat
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	KGO	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
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/086/2011	OKP	Demokratiska republiken Kongo
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/0066/2011	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
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Ekvatorialguinea</b>
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Eritrea</b>

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
ERITREAN AIRLINES	AOC-nr 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC-nr 005	NAS	Eritrea
<b>Alla lufttrafikföretag som certifierats av Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive</b>			<b>Republiken Gabon</b>
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua och Indonesia Air Asia, inklusive</b>			<b>Republiken Indonesien</b>
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	LBZ	Republiken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Okänd	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	121-043	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 hemmastat
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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	ESD	Republiken Indonesien
TRIGANA 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
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	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 hemmstat
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
NAM AIR	121-058	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republiken Indonesien
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Okänd	Republiken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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	121-028	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	PNS	Republiken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	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 hemmstat
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive</b>			<b>Republiken Kazakstan</b>
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Kirgizistan</b>
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	CBK	Republiken Kirgizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republiken Kirgizistan
HELI SKY	Okänd	HAC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republiken Kirgizistan
KYRGYZ AIRLINES	Okänd	KGZ	Republiken Kirgizistan
KIRGIZISTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan
S GROUP AVIATION	6	Okänd	Republiken Kirgizistan
S GROUP INTERNATIONAL	Okänd	IND	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	Okänd	BIS	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 hemmastat
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter</b>			<b>Liberia</b>
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Moçambique</b>
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Okänd	Republiken Moçambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Okänd	Republiken Moçambique
COA-COASTAL AVIATION	MOZ-15	Okänd	Republiken Moçambique
CPY-CROSPRAYERS	MOZ-06	Okänd	Republiken Moçambique
CRA-CR AVIATION LDA	MOZ-14	Okänd	Republiken Moçambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Okänd	Republiken Moçambique
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Okänd	Republiken Moçambique
HCP- HELICOPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Okänd	Republiken Moçambique
KAY-KAYA AIRLINES LDA	MOZ-09	KYY	Republiken Moçambique
LAM-LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE SA	MOZ-01	LAM	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 hemmstat
MEX-MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republiken Moçambique
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNACIONAL LDA	MOZ-17	Okänd	Republiken Moçambique
SAF-SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Okänd	Republiken Moçambique
SAM-SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Okänd	Republiken Moçambique
TTA- TRABALHOS E TRANSPORTES AÉROS LDA	MOZ-16	TTA	Republiken Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Okänd	Republiken Moçambique
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Nepals tillsynsmyndigheter inklusive</b>			<b>Republiken Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Okänd	Republiken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Okänd	Republiken Nepal
BUDDHA AIR	014/96	BHA	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
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Republiken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Republiken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Okänd	Republiken Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Okänd	Republiken Nepal
SIMRIK AIR	034/00	Okänd	Republiken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	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
SITA AIR	033/2000	Okänd	Republiken Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Republiken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiken Nepal
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, förutom Philippine Airlines och Cebu Pacific Air, inklusive</b>			<b>Republiken Filippinerna</b>
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	AAV	Republiken Filippinerna
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Okänd	Republiken Filippinerna
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Okänd	Republiken Filippinerna
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	ISN	Republiken Filippinerna
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiken Filippinerna
ISLAND TRANSVOYAGER-	2010022	ITI	Republiken Filippinerna
LION AIR	2009019	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 hemmstat
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Okänd	Republiken Filippinerna
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	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	2009004	SRQ	Republiken Filippinerna
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republic of the Philippines
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive</b>			<b>São Tomé och Príncipe</b>
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
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	São Tomé och Príncipe

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens hemmstat
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	TRG	São Tomé och Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé och Príncipe
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Sierra Leone</b>
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
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Sudan</b>
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
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolags-kod	Operatörens hemmastat
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Zambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/ 2009	ZMA	Zambia

## BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I EU <sup>(1)</sup>

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftstillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnnummer (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 utom: 5 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan utom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiken Angola
AIR ASTANA <sup>(1)</sup>	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, så som 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 utom: LET 410 UVP	Hela flottan utom: D6-CAM (851336)	Komorererna
AFRIJET <sup>(2)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan utom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900	Hela flottan utom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiken Gabon
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan utom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan utom: TR-LHP	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan utom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan utom: TR-AAG, ZS-AFG	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan utom: 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan utom: 9G-TOP och 9G-RAC	Republiken Ghana

<sup>(1)</sup> Luftrafikföretag 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 luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt driftsillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Driftsillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens hemmastat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt	Registreringsstat
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan utom: 14 luftfartyg av typen A300, 8 luftfartyg av typen A310 och 1 luftfartyg av typen B737	Hela flottan utom: 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 utom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan utom: P-632, P-633	Nordkorea
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan utom: 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 utom: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiken Madagaskar

<sup>(1)</sup> 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 driftsillståndet lämnas i rätt tid till kommissionen och Eurocontrol.

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

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

<sup>(4)</sup> 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.