

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1318/2014**av den 11 december 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 ⁽¹⁾, särskilt artikel 4.2, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 ⁽²⁾ 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 den förteckningen. Relevant information har även lämnats av vissa 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 för beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den 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 ⁽³⁾ (nedan kallad *flygsäkerhetskommittén*).
- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd som inletts inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och dess kommissionens genomförandeförordning (EG) nr 473/2006 ⁽⁴⁾ med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i staterna Angola, Botswana, Georgien, Republiken Guinea, Indien, Indonesien, Kazakstan, Republiken Kirgizistan, Libanon, Libyen, Madagaskar, Islamiska republiken Mauretanien, Moçambique, Nepal, Filippinerna, São Tomé och Príncipe, Sudan och Zambia. Flygsäkerhetskommittén har också fått information från kommissionen om Afghanistan, Ghana, Iran och Nordkorea. Flygsäkerhetskommittén har också fått uppdateringar från kommissionen om tekniskt samråd med Ryssland.
- (6) Flygsäkerhetskommittén har hört redogörelser från Easa om resultaten av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) analys av granskningsrapporter inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet). Medlemsstaterna uppmanades att prioritera rampinspektioner av lufttrafikföretag med licens i stater där Icao har konstaterat allvarliga säkerhetsproblem eller vars system för säkerhetstillsyn enligt Easas slutsatser har allvarliga brister. Som komplement till 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.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rådets 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).

⁽⁴⁾ 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).

- (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 ⁽¹⁾.
- (8) Flygsäkerhetskommittén har också hört redogörelser från Easa om de tekniska stödprojekt som genomförts i länder som påverkas av åtgärder eller övervakning enligt förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén informerades om Easas planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet i syfte att åtgärda fall där tillämpliga internationella normer inte uppfylls. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa. I detta sammanhang betonade kommissionen nyttan av att ge information till det internationella luftfartssamfundet, särskilt genom Icaos Scan-databas, om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och av dess medlemsstater för att förbättra luftfartssäkerheten i världen.
- (9) Flygsäkerhetskommittén hörde också en redogörelse från Eurocontrol som lämnade uppdaterade uppgifter om statusen för Safas larmfunktion och aktuell statistik över varningsmeddelanden för svartlistade lufttrafikföretag.

EU-lufttrafikföretag

- (10) Till följd av Easas analys av information från 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. Grekland informerade om att den grekiska civila luftfartsmyndigheten hade utfört inspektioner på *Gain Jet Aviation* och *Skygreece Airlines*. Inga betydande problem hade påträffats i samband med de kompletterande inspektionerna.
- (11) Om relevant säkerhetsinformation skulle visa att det finns överhängande risker beroende på att unionens lufttrafikföretag inte uppfyller lämpliga säkerhetsnormer, upprepade medlemsstaterna sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder.

Lufttrafikföretag från Angola

- (12) Genom förordning (EG) nr 474/2006, ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1197/2011 ⁽²⁾, ges TAAG Angolan Airlines, som godkänts i Angola, tillstånd att bedriva flygverksamhet i unionen för fyra luftfartyg av typen Boeing 737-700 med registreringsnummer D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH och D2-TBJ, för tre luftfartyg av typen Boeing 777-200 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE och D2-TEF samt för två luftfartyg av typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEG and D2-TEH.
- (13) Den 21 november 2014 lämnade TAAG Angolan Airlines, genom de behöriga myndigheterna i Angola (nedan kallade Inavic), in en begäran om att lägga till ett nytt luftfartyg av typen Boeing 777-300 i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006. Svårigheterna att upprätta och underhålla regelbundna kontakter med Inavic och TAAG Angolan Airlines kvarstår emellertid. Svårigheterna utsträcker sig även till Inavics kontakter med Icao, vilket nyligen lett till ett antal indragningar av planerade Icao-kontroller. Detta tyder på att det finns interna kommunikationsproblem inom både TAAG Angolan Airlines och Inavic samt dem emellan, vilket gör det svårt att på rätt sätt bedöma huruvida ett bifall av TAAG Angolan Airlines begäran skulle innebära säkerhetsrisker. Kommissionen anser därför att det lämpligaste sättet att gå vidare är att uppmana både Inavic och TAAG Angolan Airlines att inom en snar framtid samarbeta fullt ut med kommissionen, i syfte att grundligt se över alla aspekter av den nuvarande säkerhetssituationen, bland annat när det gäller upptagandet av nya luftfartyg i TAAG Angolan Airlines flotta.
- (14) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 inbegripa ytterligare luftfartyg som flygs av TAAG Angolan Airlines.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1197/2011 av den 21 november 2011 (EUT L 303, 22.11.2011, s. 14). Se särskilt punkterna 26–30 i skälen i denna förordning.

- (15) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att *TAAG Angolan Airlines* faktiskt uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Botswana

- (16) I april 2013 genomförde Icao ett samordnat valideringsbesök i Botswana. Resultaten var delvis positiva: det faktiska genomförandet hade förbättrats. Även negativa resultat konstaterades i och med upptäckten av två allvarliga säkerhetsproblem. Vidare har det sedan 2010 inträffat två olyckor med luftfartyg som är registrerade i Botswana.
- (17) På grundval av tillgänglig information, det nuvarande bristande genomförandet av Icaos standarder och rekommenderade praxis, de två allvarliga säkerhetsproblemen, de två olyckorna och den diskontinuerliga kommunikationen mellan kommissionen och Botswanas civila luftfartsmyndighet (nedan kallad CAAB) begärde kommissionen, i en skrivelse av den 8 juli 2014 till CAAB, information om de lufttrafikföretag som är certifierade i Botswana.
- (18) CAAB svarade den 3 oktober 2014 med den begärda informationen i syfte att visa att staten genomför Icaos standarder och rekommenderade praxis på ett effektivt sätt och att de två allvarliga säkerhetsproblemen har åtgärdats.
- (19) Av informationen framgår det att CAAB önskar att Icao genomför ett samordnat valideringsbesök före årsslutet i syfte att kontrollera att de korrigerande åtgärder som vidtagits är tillräckliga för att åtgärda de två allvarliga säkerhetsproblemen.
- (20) Bedömningen av den information som lämnats visar också att samtliga luftfartyg hade omcertifierats och fått nya drifttillstånd (AOC) på samma datum. Detta kommer att leda till en topp i arbetsbördan för CAAB varje gång dessa drifttillstånd måste förnyas. CAAB har utvecklat ett övervakningsprogram för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretagen, men genomförandet av programmet går långsammare än planerat. Slutligen bör det påpekas att endast ett begränsat antal punkter kontrolleras vid tillsynsverksamheten och att det följaktligen är svårt att fastställa om CAAB har kapacitet att lösa nya säkerhetsproblem som uppstår. För att få klarhet i dessa frågor kommer kommissionen att begära ytterligare information och kommer att bjuda in CAAB till ett tekniskt möte för att diskutera alla eventuella ytterligare aspekter vad gäller säkerhetstillsynen i Botswana.
- (21) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 inbegripa lufttrafikföretag från Botswana.

Georgiska lufttrafikföretag

- (22) Samråden med Georgiens behöriga myndighet (nedan kallad GCAA) fortsätter. Syftet är att övervaka genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som GCAA tagit fram för att åtgärda det allvarliga säkerhetsproblem som konstaterades i samband med Icaos omfattande systemrevision i Georgien i oktober 2013.
- (23) På grundval av de uppgifter som lämnats av GCAA rörande de åtgärder som myndigheten vidtagit för att avhjälpa det allvarliga säkerhetsproblemet, ansåg kommissionen det inte nödvändigt att GCAA inställer sig inför flygsäkerhetskommittén. Kommissionen rapporterade till flygsäkerhetskommittén om genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som GCAA utarbetat.
- (24) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 inbegripa lufttrafikföretag från Georgien.

Lufttrafikföretag från Republiken Guinea

- (25) Enligt överenskommelsen vid mötet i Bryssel i januari 2013 har de behöriga myndigheterna i Republiken Guinea (nedan kallade DNAC) regelbundet lämnat information om det pågående genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som godkändes av Icao i december 2012, samt all verksamhet som är kopplad till denna.

- (26) I den senaste rapporten, som inkom den 21 oktober 2014, redogör man för de senaste aktiviteterna och utvecklingen vad gäller genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Utbildningen av personal fortsätter för att ytterligare stärka tillsynskapaciteten, främst inom områdena luftvärdighet och drift av luftfartyg. DNAC har fortsatt med åtgärdandet av de återstående USOAP-anmärkningarna rörande anknytande protokollfrågor, vilket sker med hjälp av det onlineverktyg som används inom ramen för Icaos kontinuerliga övervakningsåtgärder (CMA). Från början av augusti till slutet av september 2014 har Icao genomfört en extern validering av de protokollfrågor som går att kontrollera på distans. Resultatet blev en mindre förbättring vad gäller det övergripande genomförandet av de åtta kritiska delarna.
- (27) För närvarande pågår ett lagstiftningsinitiativ för att omvandla DNAC till en oberoende och i ekonomiskt och operativt hänseende autonom myndighet för civil luftfart, med en egen förvaltningsstruktur. Godkännandet av den civila luftfartsmyndigheten i Guinea (nedan kallad AGAC), som är helt i linje med Icaos krav, väntas ske senast i januari 2015.
- (28) Alla tidigare drifttillstånd upphävdes tillfälligt i slutet av mars 2013. Den certifiering som innebär fullständig Icaoöverensstämmelse (fem faser) pågår fortfarande vad gäller det nationella lufttrafikföretaget *PROBIZ Guinée* som har ett luftfartyg av typen BE90. Certifieringen sker med hjälp och stöd från ett särskilt uppdrag genomfört av African Civil Aviation Conference/Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation, vari ingår samtidig arbetsplatsanknuten utbildning av DNAC:s inspektörer med avseende på hela processen. Ytterligare två andra lufttrafikföretag, *Eagle Air Guinée* och *Sahel Aviation Service Guinée*, har inlett ett certifieringsförfarande. DNAC, som får stöd av Icaos regionala kontor i Dakar, väntar sig att certifieringsprocessen ska ha slutförts för samtliga tre lufttrafikföretag senast i slutet av 2014.
- (29) DNAC har begärt ett samordnat valideringsbesök för att validera framstegen i genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Icao hade ursprungligen planerat att genomföra det samordnade valideringsbesöket i maj 2014. De ändringar som genomförts inom ledningen vid transportministeriet har orsakat en försening och det samordnade valideringsbesöket har nu preliminärt planerats till andra halvan av september 2014. Det pågående Ebolautbrottet har lett till att det samordnade valideringsbesöket tillsammans med det stödbesök som Icao ursprungligen planerat till juli 2014 har skjutits upp på obestämd tid.
- (30) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 inbegripa lufttrafikföretag från Republiken Guinea.
- (31) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen tvingas vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Indien

- (32) Den 7 november 2014 hölls ett tekniskt möte i Bryssel. Kommissionen och Easa, samt företrädare på hög nivå från det indiska generaldirektoratet för civil luftfart (nedan kallat DGCA) deltog i mötet. Mötet hölls med anledning av Indiens efterlevnad av internationella säkerhets- och tillsynsskyldigheter och till följd av Förenta staternas federala luftfartsmyndighets (FAA) beslut att nedgradera Indiens efterlevnadsstatus från kategori 1 till kategori 2, till följd av brister som konstaterats vid en internationell flygsäkerhetsbedömning (lasa). DGCA informerade om hur långt man kommit med de korrigerande åtgärderna för att åtgärda de brister som lett till FAA:s nedgradering. DGCA bekräftade att man hade vidtagit åtgärder för att korrigera huvuddelen av FAA:s anmärkningar och att en strukturerad plan för korrigerande åtgärder har upprättats med avseende på återstående problemområden. Vid det tekniska mötet lade DGCA dessutom fram information rörande frågan om hållbarhet och de pågående förbättringarna i detta avseende.
- (33) Under samma tekniska möte åtog sig DGCA att engagera sig fullt ut i en dialog med kommissionen, även genom ytterligare möten om och när kommissionen anser det vara nödvändigt. DGCA åtog sig också att ställa all relevant säkerhetsinformation till kommissionens förfogande som ett led i de officiella samråden med de myndigheter som ansvarar för tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Indien, i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i kommissionens förordning (EG) nr 473/2006.
- (34) Mot bakgrund av den information som tillhandahölls vid det tekniska mötet den 7 november 2014 och de åtaganden som gjorts av DGCA anser kommissionen det inte vara nödvändigt att införa driftsrestriktioner för indiska lufttrafikföretag i detta skede.
- (35) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 inbegripa lufttrafikföretag från Indien.

- (36) Medlemsstaternas behöriga myndigheter måste dock fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner av indiska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Indonesien

- (37) Samråden med de behöriga indonesiska myndigheterna (nedan kallade DGCA) fortsätter. Syftet är att övervaka DGCA:s framsteg mot att garantera att tillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Indonesien sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (38) De ansträngningar som DGCA gjort för att få till stånd ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller Icaos normer erkänns. Den öppenhet som krävs och som DGCA visat samt viljan att dela information har också uppmärksamats.
- (39) Icao genomförde en systemrevision under perioden 5–14 maj 2014. Den slutliga revisionsrapporten blev tillgänglig den 18 november 2014 och resultaten visar att systemet för säkerhetstillsyn i Indonesien fortfarande behöver förbättras avsevärt. DGCA har föreslagit en plan för korrigerande åtgärder för Icao, för att följa upp resultaten från systemrevisionen.
- (40) I september 2014 offentliggjorde National Transportation Safety Committee slutrapporten om den Lion Air-olycka som inträffade den 13 april 2013 i Bali. Den omfattande rapporten ger en analys av olyckan och säkerhetsrekommendationer till bland andra lufttrafikföretaget och DGCA.
- (41) För närvarande finns det dock inga objektiva och övertygande bevis för att genomförandet av planen för korrigerande åtgärder och säkerhetsrekommendationerna är tillräckliga.
- (42) I en skrivelse av den 20 oktober 2014 informerade DGCA kommissionen om att fyra nya lufttrafikföretag hade certifierats sedan den senaste uppdateringen och att AOC-nummer 121-042 utfärdats till PT. MY INDO Airlines den 15 augusti 2014, AOC-nr 121-054 hade utfärdats till PT Indonesia Air Asia Extra den 28 augusti 2014, AOC-nummer 135-052 hade utfärdats till PT. Elang Lintas Indonesia den 28 februari 2014 och AOC-nummer 135-053 hade utfärdats till PT. Elang Nusantara Air den 12 mars 2014. DGCA lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (43) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att dessa fyra lufttrafikföretag inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

- (44) Samråden med de behöriga myndigheterna i Kazakstan (nedan kallade CAC) fortsätter. Syftet är att övervaka CAC:s framsteg mot att garantera att tillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan sker i enlighet med internationella standarder för flygsäkerhet.
- (45) CAC informerade kommissionen om den utveckling som har samband med det samordnade valideringsbesök som ägde rum den 27 maj–4 juni 2014 i Kazakstan, inklusive status vad gäller de två allvarliga säkerhetsproblem som Icao identifierade 2009. CAC uppgav i synnerhet att ett allvarligt säkerhetsproblem som rör utfärdande av luftvärdighetsbevis för luftfartyg har lösts, medan ett andra problem som rör certifieringsförfarandet för utfärdande av drifttillstånd kvarstår.
- (46) Air Astana tillhandahöll också sin regelbundna uppdatering om den säkerhetsrelaterade utvecklingen inom företaget, särskilt i fråga om nyligen genomförda ändringar inom lufttrafikföretagets flotta som för närvarande har tillstånd att bedriva verksamhet i unionen. De flesta av de nya tilläggen är nytillverkade luftfartyg som leasas in på finansiellt leasingavtal. Det syns också en viss höjning i den nuvarande och planerade verksamhetsnivån.
- (47) På grundval av de tillgängliga uppgifterna om säkerhetstillsynssystemet i Kazakstan görs bedömningen att luftfartsmyndigheterna i Kazakstan har brist på tillräckligt utbildade och erfarna inspektörer som kan leda certifieringsuppdrag för drifttillstånd (AOC) och särskilda tillstånd, och att de för närvarande inte kan säkerställa en fortlöpande tillsyn på området flygverksamhet. De kazakstanska myndigheterna uppmanas därför med eftertryck att öka sina ansträngningar att uppnå efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

- (48) Kommissionen och Easa har för avsikt att nära övervaka CAC:s framsteg när det gäller att rekrytera, behålla och motivera sina inspektörer samt de åtgärder som vidtas för att genomföra planen för korrigerande åtgärder för de återstående allvarliga säkerhetsproblemen.
- (49) Den 29 september 2014 begärde kommissionen uppdaterad information från CAC om övriga lufttrafikföretag som står under CAC:s tillsyn, särskilt information som rör återkallande av drifttillstånd. I sitt svar informerade CAC kommissionen om de drifttillstånd som utfärdats i Kazakstan och lämnade uppgifter om återkallande av tre drifttillstånd, nämligen drifttillstånden för *Jet One*, *Luk Aero* och *Air Trust Aircompany*.
- (50) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Jet One*, *Luk Aero* och *Air Trust Aircompany* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (51) Medlemsstaterna måste dock fortsätta kontrollera att *Air Astana* uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av företagets luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Republiken Kirgizistan

- (52) Genom skrivelser av den 18 oktober 2014 och den 13 november 2014 lämnade den behöriga myndigheten i Republiken Kirgizistan (nedan kallad KG CAA) uppdaterad information om de lufttrafikföretag som certifierats i landet och som belagts med verksamhetsförbud i unionen. Enligt dessa skrivelser och de åtföljande handlingarna har KG CAA tillfälligt dragit in drifttillstånden för fyra lufttrafikföretag, nämligen *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* och *Click Airways*, och har återkallat drifttillståndet för *Kyrgyz Trans Avia*. Enligt kirgizisk lagstiftning är en indragning av ett drifttillstånd likvärdig med ett återkallande, om innehavaren av det indragna drifttillståndet inte har ansökt om certifiering inom tre månader efter indragningen. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* och *Click Airways* har inte ansökt om en sådan certifiering sedan deras drifttillstånd drogs in. Deras drifttillstånd kan följaktligen anses vara återkallade.
- (53) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* och *Kyrgyz Trans Avia* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Libanon

- (54) Samråden med de behöriga myndigheterna i Libanon (nedan kallade DGCA Libanon) fortsatte i syfte att bekräfta att Libanon arbetar med att åtgärda de brister som Icao konstaterade vid det samordnade valideringsbesöket i Libanon den 5–11 december 2012. DGCA Libanon har upprättat en plan för korrigerande åtgärder och håller på att genomföra den, särskilt vad gäller de allvarliga säkerhetsproblemen i samband med certifieringen av lufttrafikföretag i Libanon.
- (55) Under ett tekniskt möte den 14 juli 2014 lämnade DGCA Libanon information om ändringarna i dess förvaltning, om tillsättningen av ny personal som både är anställd av DGCA Libanon och utstationerad av *Middle East Airlines*, om de förbättringar som gjorts när det gäller att identifiera de underliggande skälen till de allvarliga säkerhetsproblemen och om den medvetenhet som existerar på politisk nivå om de förbättringar som behöver göras i Libanon. DGCA Libanon lämnade en fullständig förteckning över de nuvarande drifttillstånden i Libanon och information med avseende på förnyandet av drifttillståndet för två lufttrafikföretag.
- (56) DGCA Libanon meddelade kommissionen att rapporten om åtgärdandet av det allvarliga säkerhetsproblemet hade skickats till Icao. Dessa korrigerande åtgärder återstår emellertid ännu att kontrollera.
- (57) Den 14 och den 15 oktober 2014 gjorde kommissionen ett informellt besök hos DGCA Libanon. Under besöket belyste Libanon de framsteg som gjorts vid DGCA sedan juli 2014, särskilt till följd av god kommunikation med unionen. Libanon ser allvarligt på det allvarliga säkerhetsproblem som togs upp av Internationella civila luftfartsorganisationen och har kontrollerat samtliga drifttillstånd. DGCA Libanon betonade att generaldirektoratet för civil luftfart nu har full befogenhet att övervaka alla säkerhetsaspekter hos alla flygbolag, även om det ännu inte finns en autonom civil luftfartsmyndighet med tillräckliga resurser. Libanon lämnade ytterligare information om sin handlingsplan för luftfartssäkerhet den 9 november 2014, vari ingår planer för vidareutvecklingen av en autonom civil luftfartsmyndighet.

- (58) Mot bakgrund av ovanstående måste samråden med de libanesiska myndigheterna fortsätta i enlighet med artikel 3.2 i förordning nr 473/2006.
- (59) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 inbegripa lufttrafikföretag från Libanon.
- (60) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Libyen

- (61) I april 2012 gick Libyens behöriga myndighet (nedan kallad *Lycaa*) med på att belägga alla lufttrafikföretag som är certifierade i Libyen med verksamhetsförbud i Europeiska unionen. Avsikten var att *Lycaa* skulle få tid att omcertifiera dessa lufttrafikföretag och att inrätta tillräcklig tillsynskapacitet för att kunna garantera överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer.
- (62) Kommissionen har övervakat effektiviteten vad gäller alla dessa restriktioner. Kommissionen har också genomfört regelbundna samråd med *Lycaa* om framskridandet med reformen av säkerhetssystemet för civil luftfart.
- (63) Fram till mars 2014 hade vissa framsteg iakttagits, såväl inom *Lycaa* som inom de viktigaste nationella lufttrafikföretagen *Libyan Airlines* och *Afriqiyah Airways*. Certifieringen av dessa lufttrafikföretag tog dock mycket längre tid än väntat.
- (64) Som kommissionen uppgav i april 2014 ⁽¹⁾ måste *Lycaa* på ett för kommissionen och flygsäkerhetskommittén (ASC) tillfredsställande sätt visa att omcertifieringsförfarandet har genomförts fullt ut och att hållbar fortlöpande tillsyn har införts i enlighet med Icaos normer, innan myndigheten kan få klartecken att utfärda tillstånd för sina lufttrafikföretag att bedriva flygverksamhet i unionen.
- (65) I juni och juli 2014 försämrades säkerhetssituationen kraftigt i Libyen, framför allt till följd av utbrottet av våldsamheter på och kring Tripolis internationella flygplats. Denna instabila säkerhetssituation fortsätter. Våldet har lett till allvarlig förstörelse av och skador på byggnader, infrastruktur och luftfartyg på marken vid Tripolis internationella flygplats, vilket har gjort både flygplatsen och det lokala luftrummet obrukbara.
- (66) Med tanke på den oklara status som råder kring *Lycaas* kapacitet att utöva tillsyn över sina lufttrafikföretag till följd av våldssituationen och avsaknaden av en stabil och effektiv regering, har kommissionen inte längre det nödvändiga förtroendet vad gäller *Lycaas* befogenhet att belägga libyska lufttrafikföretag med verksamhetsförbud i unionen. Kommissionen är inte heller övertygad om *Lycaas* förmåga att fullgöra sina internationella skyldigheter vad gäller säkerhetstillsynen över sina lufttrafikföretag. Kommissionen är dessutom oroad över det stora antalet luftfartyg som skadades i samband med våldsamheterna och huruvida frågan om deras luftvärdighet har redovisats på ett lämpligt sätt.
- (67) Efter *Lycaas* muntliga redogörelse inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén (ASC) den 25 november 2014 om dess åtgärder för att garantera flygsäkerheten i Libyen stod det klart att betydande farhågor om att överhängande säkerhetsrisker för luftfarten inte begränsas i tillräcklig utsträckning kvarstår, trots de ansträngningar som gjorts av *Lycaa* under dess nuvarande ledning. Dessa farhågor förstärks väsentligt med den pågående instabiliteten.
- (68) På grund av oklar status vad gäller *Lycaas* kapacitet att på ett adekvat sätt utöva tillsyn av libyska lufttrafikföretag och att kontrollera överhängande säkerhetsrisker görs bedömningen att *Lycaa* inte klarar att uppfylla sina internationella förpliktelser med avseende på luftfartssäkerhet.
- (69) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att samtliga lufttrafikföretag som är godkända i Libyen inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 368/2014 av den 10 april 2014 (EUT L 108, 11.4.2014, s. 16). Se särskilt skäl 64 i den förordningen.

Lufttrafikföretag från Madagaskar

- (70) Samråden med Madagaskars behöriga myndigheter fortsätter. Syftet är att övervaka dessa myndigheters framsteg mot att garantera att tillsynen av alla lufttrafikföretag som är godkända i Madagaskar sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (71) Kommissionen, biträdd av Easa, höll den 23 oktober 2014 ett samrådsmöte med de behöriga myndigheterna i Madagaskar och företrädare för lufttrafikföretaget *Air Madagascar*. Vid detta möte lämnade lufttrafikföretaget uppgifter om utvecklingen inom flottan och upplyste om att två luftfartyg av typen Boeing 737 som nämns i bilaga B till förordning (EU) nr 474/2006 under 2015 gradvis kommer att ersättas med luftfartyg av samma typ, och att ett luftfartyg av typen ATR 72-600 kommer att tillföras flottan under första kvartalet 2015.
- (72) Den 10 november 2014 lämnade *Air Madagascar* in en begäran om ändring av bilaga B för i syfte att möjliggöra drift av det nya luftfartyg av typen Boeing 737 som kommer att ersätta de befintliga luftfartygen av typen Boeing 737 i flottan samt drift av de luftfartyg av typen ATR 72-600 som kommer att tillföras flottan.
- (73) *Air Madagascar* tillhandahöll bevis för att säkerhetsnivån inom dess flotta har höjts. Madagaskars behöriga myndigheter uppgav att de, med beaktande av de verksamheter som bedrivs med luftfartyget av typen Boeing-737, är tillfredsställda med hur *Air Madagascar* för närvarande uppfyller Icaos krav. Medlemsstaterna och Easa bekräftade att de rampinspektioner som utförts vid EU:s flygplatser inom ramen för Safa-programmet inte gav anledning till oro.
- (74) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras med avseende på *Air Madagaskar*. Bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 bör ändras för att möjliggöra driften av luftfartyg i B 737-serien samt luftfartyg i ATR 72/42-serien, som redan anges eller kommer att anges på *Air Madagascars* drifttillstånd
- (75) Medlemsstaterna kommer att fortsätta att kontrollera att *Air Madagascar* uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EG) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien

- (76) Easa informerade kommissionen om rapporter som avslöjar allvarliga säkerhetsbrister och en bestående underlåtenhet från lufttrafikföretaget *Mauritania Airlines Internationals* (MAI) sida att åtgärda de brister som upptäckts vid rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet. Bristerna rör flygförberedelser och flygprestandabereäkningar. Trots vissa förbättringar vad gäller luftfartygens skick har den senaste tidens kontrollresultat en direkt inverkan på driftsäkerheten och kräver korrigerande åtgärder.
- (77) Kommissionen har direktinformerat de behöriga nationella myndigheterna (*Anac*) och *Mauritania Airlines International* (MAI) om dessa brister så att de snabbt kan vidta avhjäljande åtgärder. *Anac* bekräftade mottagandet genom att rapportera om ett antal korrigerande åtgärder och om Icaos senaste granskningsresultat för flygplatser och flygtrafiktjänster.
- (78) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 inbegripa lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien.
- (79) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Moçambique

- (80) Den behöriga myndigheten i Moçambique (nedan kallad IACM) har rapporterat om det pågående genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som lämnats in till och godkänts av Icao. Den senaste resultatrapporten med tillhörande stöddokument som kommissionen och Easa mottog den 26 september 2014 visar att IACM har fortsatt arbetet med uppdateringen av den rättsliga ramen genom att lägga fram lagstiftningsförslag för att ytterligare anpassa lagen om civil luftfart till Icaos krav, genom att få sitt eget uppdrag uppgraderat och bli en regelrätt tillsynsmyndighet samt genom att fortsätta anpassningen av sina befintliga regler till Icaos ändrade standardbestämmelser och rekommendationer (SARPs). Rekryteringen och utbildningen av personal fortsätter för att ytterligare stärka tillsynskapaciteten, främst inom områdena drift och licensiering, flygplatser, luftvärdighet och reglering och verkställighet. Insatserna för att bygga upp den interna kapaciteten har stärkts genom partnerskap med afrikanska och europeiska myndigheter, samt med regionala organisationer. En analys av flygplatscertifieringen har gjorts för alla flygplatser och en detaljerad plan för certifiering av de internationella flygplatserna (Maputo, Beira och Nacala) har begärts så att processen kan inledas under 2015. Ett statligt säkerhetsprogram håller på att upprättas och förväntas stå klart till 2017.
- (81) IACM har fortsatt med åtgärdandet av ännu återstående USOAP-anmärkningar och de protokollfrågor som har anknytning till dessa. Vidare har många av de förordningar och förfaranden som måste ligga till grund för åtgärderna tagits fram och tillhörande dokumentation har laddats upp med användning av Icaos nätbaserade CMA-verktyg. Nu väntar man på Icaos validering av dessa åtgärder.
- (82) IACM har begärt ett samordnat valideringsbesök för att validera framstegen i genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Besöket är för närvarande planerat till perioden 26 november–4 december 2014 och kommer att täcka områdena lagstiftning, den civila luftfartsmyndighetens organisation, flygplatser och flygtrafiktjänster.
- (83) De betydande framsteg som IACM rapporterat när det gäller åtgärdande av de brister som Icao upptäckt har noterats, och deras insatser för att slutföra arbetet med att etablera ett luftfartssystem som helt och hållet uppfyller internationella normer uppmuntras. Mot bakgrund av de betydande framsteg som redan har gjorts och de ytterligare framsteg som förväntas, kan ett unionskontrollbesök komma att äga rum under första kvartalet 2015. För närvarande kvarstår dock det faktum att flera viktiga frågor med avseende på luftfarsäkerheten måste åtgärdas fullt ut och på lämpligt sätt.
- (84) Utredningen kring den krasch som drabbade lufttrafikföretaget *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* den 29 november 2013 pågår fortfarande. Den slutliga olycksrapporten väntas i slutet av 2014. Efter olyckan har LAM genomfört en omfattande översyn av den interna skydds- och säkerhetsutbildningen samt av mekanismer och förfaranden, vilket har resulterat i genomförandet av strängare organisatoriska och driftsmässiga krav. Samtidigt har arbetet med att ytterligare förbättra säkerhetsledningssystemet fortgått, med särskild uppmärksamhet riktad mot analys och utbyte av flygdata.
- (85) IACM rapporterade också att arbetet med omcertifieringen av lufttrafikföretag fortsätter, i enlighet med Icaos standardbestämmelser och rekommendationer (SARPs). I enlighet med den förteckning som IACM tillhandahållit har ett nytt lufttrafikföretag godkänts, nämligen *Makond Lda*. IACM kunde dock inte lämna några bevis för att säkerhetstillsynen av det lufttrafikföretaget säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (86) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Makond Lda* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Nepal

- (87) Kommissionen har fortsatt samråden med den behöriga myndigheten i Nepal (nedan kallad CAAN) för att fastställa dess förmåga att på ett tillfredsställande sätt genomföra och tillämpa relevanta internationella säkerhetsnormer.
- (88) På grundval av en begäran från kommissionen har CAAN lämnat dokumentation rörande de framsteg som gjorts vad gäller säkerhetstillsynen, bland annat rörande de brister som noterades vid unionens kontrollbesök i Nepal i februari 2014, det allvarliga säkerhetsproblem som konstaterats av Icao samt Icaos granskningar.

- (89) Kommissionen och Easa höll ett möte med CAAN den 24 september 2014. Mötet fokuserade särskilt på de framsteg som gjorts i fråga om licensiering av flygbesättningar, tillståndsgivning för lufttrafikföretag och tillsyn av luftfartsverksamhet.
- (90) Framstegen framstår dock som otillräckliga och det förefaller krävas mer tid. Det finns i synnerhet oro för att de krav som gäller för flygbesättningar som arbetar i en besättningsmiljö med flera piloter hittills inte har efterlevts i tillräcklig utsträckning av CAAN, särskilt mot bakgrund av att bristande utbildning av besättningen anges vara en sannolik orsak i olycksrapporten rörande dödsolyckan den 16 februari 2014.
- (91) Vidare kvarstår oron för att CAAN:s omcertifiering av lufttrafikföretag är bristande och kan vara otillräcklig för att säkerställa att alla nepalesiska flygbolag följer de internationella flygsäkerhetskraven. CAAN uppmuntras därför att vända sig till lämpliga experter på området för att få hjälp med att bedöma processen och kontrollera dess lämplighet och vidta nödvändiga åtgärder.
- (92) Den 11 november 2014 hölls ett möte mellan kommissionen, Easa och *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* och *Yeti Airlines* för att granska framstegen med hänsyn till resultaten från unionens utvärderingsbesök på plats liksom övriga frågor som rör förbättringen av flygsäkerheten i Nepal.
- (93) Vissa lufttrafikföretag besitter en förmåga att hantera driftsrisker som även kan tyda på en förmåga att mildra de risker som uppstår till följd av otillräcklig tillsyn från CAAN:s sida, vilket är uppmuntrande. Kommissionen anser trots detta att de behöriga myndigheterna i Nepal för närvarande inte klarar att genomföra och tillämpa de relevanta internationella säkerhetsnormerna till en grad som skulle kunna motivera en lättnad av det nuvarande verksamhetsförbudet.
- (94) Det bör också noteras att kommissionen den 25 augusti 2014 skrev till CAAN för att få uppdaterad information om alla lufttrafikföretag som står under deras tillsyn. I en skrivelse av den 10 september 2014 informerade CAAN kommissionen om att ett nytt lufttrafikföretag hade certifierats sedan den senaste uppdateringen och att AOC-nummer 082/2014 utfärdats till *Manang Air Pvt. Ltd.* den 3 juli 2014. CAAN lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av detta lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (95) Lufttrafikföretag som tidigare hade fått ett särskilt drifttillstånd utfärdat för sin internationella verksamhet har nu fått ett enda drifttillstånd som omfattar all verksamhet. Därför har drifttillståndet med AOC-nummer 058/2010 för *Buddha Air (International Operations)* och drifttillståndet med AOC-nummer 059/2010 för *Shree Airlines (International Operations)* återkallats av CAAN.
- (96) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Manang Air Pvt.* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och så att *Buddha Air (International Operations)* och *Shree Airlines (International Operations)* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

- (97) Den 9 april 2014 meddelade Förenta staternas federala luftfartsmyndighet (FAA) sitt beslut att uppgradera Filippinernas efterlevnadsstatus från kategori 2 till kategori 1 med avseende på resultaten enligt dess lasa-granskningsprogram. I en skrivelse av den 24 juli 2014 till kommissionen hänvisade den civila luftfartsmyndigheten i Filippinerna (nedan kallad CAAP) till det beslut som fattats av FAA om att uppgradera Filippinerna vad gäller efterlevnadskategori. I skrivelsen hänvisas också till ett meddelande från Icao om att Filippinerna har åtgärdat de tidigare identifierade allvarliga säkerhetsproblemen. CAAP uppgav också i denna skrivelse att nästa mål var att få verksamhetsförbudet hävt för de lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna och som fortfarande är belagda med verksamhetsförbud i unionen.
- (98) I en skrivelse av den 22 september 2014 till CAAP upprepade kommissionen att alla beslut om att stryka lufttrafikföretag som certifierats i Filippinerna från gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen måste grunda sig på faktiska bevis. Därför hölls ett tekniskt möte den 4 november 2014 med experter från kommissionen och Easa samt företrädare på hög nivå från CAAP.
- (99) De bevis som lade fram av CAAP före och under det tekniska mötet den 4 november 2014 innehöll detaljerade uppgifter om CAAP:s nuvarande organisationsstruktur samt förslag till förbättringar som skulle öka dess tillsynskapacitet. Information lämnades även om den tillsyn som CAAP för närvarande genomför avseende lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna. CAAP gav även exempel på pågående förbättringar av infrastruktur och gav en lägesrapport om den föreslagna fortsatta utvecklingen av det statliga flygsäkerhetsprogrammet.

- (100) I sin skrivelse av den 22 september 2014 föreslog kommissionen också att Easa skulle genomföra ett besök på plats i syfte att ge Filippinerna tekniskt bistånd. Besöket inleddes den 10 november och pågick en vecka.
- (101) Diskussionen och de bevis som tillhandahölls av CAAP vid det tekniska mötet den 4 november 2014 bedöms som uppmuntrande vad gäller de framsteg som de behöriga myndigheterna i Filippinerna har gjort med avseende på tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna. Detta öppnar för möjligheten att unionen genomför ett kontrollbesök på plats i framtiden.
- (102) När det gäller CAAP:s mål att ansöka om ett totalt upphävande av verksamhetsförbudet för lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna bör det dock understrykas att detta kommer att kräva en fullständig utvärdering av alla relevanta uppgifter och att resultatet av unionens kontrollbesök på plats måste vara tillfredsställande.
- (103) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 Filippinerna.
- (104) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att *Philippine Airlines* och *Cebu Pacific Air* uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (105) Kommissionen, Easa och medlemsstaterna har fortsatt att nära övervaka säkerhetsresultaten för lufttrafikföretag som är certifierade i Ryska federationen och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom prioritering av rampinspektioner av vissa ryska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (106) Den 15 juli 2014 sammanträdde kommissionen med företrädare för lufttrafikföretaget *Kogalymavia* för att bekräfta ändamålsenligheten i de åtgärder som lufttrafikföretaget vidtagit för att förbättra säkerhetsnivån. Ur ett helhetsperspektiv framstår *Kogalymavias* framsteg vara hållbara. Lufttrafikföretaget uppmuntras att fortsätta att upprätta en positiv säkerhetskultur inom organisationen, vilket även inbegriper rapportering av grundläggande säkerhetsrelaterad information.
- (107) Den 6 november 2014 höll kommissionen, biträdd av Easa och medlemsstaterna, ett möte med företrädare för ryska Federal Air Transport Agency (nedan kallad *Fata*). Syftet med mötet var att försäkra sig om att de anmärkningar gentemot ryska lufttrafikföretag som gjorts vid Safa-rampinspektioner de senaste 12 månaderna har åtgärdats på ett tillfredsställande sätt av dessa lufttrafikföretag. Under mötet åtog sig *Fata* att göra vidare undersökningar av orsakerna till vissa allvarliga brister och att följa upp de fall där brister i efterlevnaden ännu inte har åtgärdats på ett korrekt sätt.
- (108) Den 21 november 2014 informerade *Fata* kommissionen om att man hade anmodat sina lufttrafikföretag att snarast åtgärda alla anmärkningar i Safas databas som ännu inte åtgärdats och vidta korrigerande åtgärder på löpande basis för att på så sätt undvika problem med Safa-inspektioner och anmärkningar.
- (109) Baserat på tillgänglig information drogs slutsatsen att en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland inte var nödvändig.
- (110) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 inbegripa lufttrafikföretag från Ryssland.
- (111) Medlemsstaterna måste emellertid fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Ryssland uppfyller gällande internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012. Skulle dessa kontroller visa på en överhängande säkerhetsrisk på grund av bristande efterlevnad av de relevanta säkerhetsnormerna, kan kommissionen tvingas vidta åtgärder mot lufttrafikföretag från Ryssland i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från São Tomé och Príncipe

- (112) Efter en lång period utan kommunikation inkom den 22 september 2014 en rapport från de behöriga myndigheterna i São Tomé och Príncipe (nedan kallade *Inac*) om de framsteg som gjorts under den tidsperioden.
- (113) Den 28 maj 2014 tillkännagav Icao att de allvarliga säkerhetsproblemen rörande certifierings- och tillsynsprocessen hade lösts och att flygplatsoperatörerna härnäst ger nödvändiga skyddsgarantier. Detta innebär att São Tomé och Príncipe nu har löst alla de allvarliga säkerhetsproblem som identifierats tidigare.
- (114) Den plan för korrigerande åtgärder som överlämnats av Inac håller nu på att genomföras. En sammanfattning av planens genomförande från mitten april 2014 visar att 20 % av de åtgärder som skulle ha genomförts före slutet av november 2014 har genomförts som planerat, medan 25 % av den verksamheten fortfarande pågår. Återstående 55 % har ännu inte inletts vilket innebär att måldatum har försenats betydligt.
- (115) Inac har dragit in drifttillståndet för åtta lufttrafikföretag: *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Goliath Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* och *Transliz Aviation*. INAC har lämnat skriftligt bevis på återkallandet av drifttillstånden för dessa lufttrafikföretag.
- (116) Kommissionen noterar den positiva utveckling som rapporteras av Inac och lovordar särskilt återkallandet av drifttillstånden för lufttrafikföretag som hade sin huvudsakliga verksamhet utanför landet, samt det faktum att alla luftfartyg tillhörande dessa lufttrafikföretag strukits från São Tomé och Príncipes register.
- (117) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att dessa lufttrafikföretag stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (118) Inac rapporterade också att drifttillstånd hade utfärdats till lufttrafikföretagen *STP Airways* och *Africa's Connection*. Inac kunde dock inte lämna några bevis för att säkerhetstillsynen av dessa två lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (119) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretagen *STP Airways* och *Africa's Connection* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Sudan

- (120) Den sudanska civila luftfartsmyndigheten (nedan kallad SCAA) har lämnat information till kommissionen om fyra flygbolag, nämligen *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) och *Tarco Air* (TRQ). Den styrkande dokumentationen visar att lufttrafikföretagen ligger på olika nivåer när det gäller förmågan att hantera säkerheten. Dokumentationen tyder dock på att goda framsteg har gjorts vad gäller förberedandet av ett eventuellt kontrollbesök från unionen under 2015.
- (121) SCAA informerade också kommissionen om resultaten av Icaos senaste granskning på områdena flygplatser och flygtrafiktjänster. Även om dessa granskningar främst rör områden som har minst samband med de tekniska områden som är den största källan till oro för EU när det gäller lufttrafikföretag som är registrerade i Sudan, nämligen licensiering av personal, drift och luftvärdighet, visar de att SCAA har strävat efter att ta itu med alla frågor som rör flygsäkerheten ur ett helhetsperspektiv.
- (122) Det framgår att SCAA har vidtagit hållbara förbättringar på ett realistiskt och progressivt sätt. En noggrann bedömning behöver dock göras för att fastställa om de internationella säkerhetsnormerna är uppfyllda av SCAA och de lufttrafikföretag som certifierats i Sudan. Dessutom bör unionen göra ytterligare kontroller i form av ett kontrollbesök innan eventuella förslag till ändringar av gemenskapsförteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen kan övervägas.
- (123) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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 Sudan.

Lufttrafikföretag från Zambia

- (124) Genom en skrivelse av den 15 maj 2014 rapporterade det zambiska ministeriet för civil luftfart till kommissionen att Zambias civila luftfartsmyndighet (nedan kallad ZCAA) är operationell och att dess administrativa kapacitet håller på att förstärkas. I skrivelsen gavs också en uppdatering om de korrigerande åtgärder som vidtagits för att åtgärda de rådande bristerna, däribland en säkerhetsplan som mottogs av kommissionen den 5 augusti 2014. I säkerhetsplanen anges de kompletterande åtgärder som behöver vidtas för att få till stånd ett effektivt och ändamålsenligt reglerings- och tillsynssystem i Zambia och den innehåller tydliga mål på kort, medellång och lång sikt.
- (125) Detta tyder på att det zambiska ministeriet för civil luftfart har gjort framsteg och de zambiska myndigheterna uppmanas att fortsätta att göra ytterligare förbättringar med målet att vid lämpligt tillfälle och efter nödvändiga kontroller ompröva de rådande verksamhetsrestriktionerna. För närvarande kvarstår dock ett antal stora brister som har identifierats i säkerhetsplanen och för vilka korrigerande åtgärder måste vidtas. Bristerna gäller särskilt inrättandet av ZCAA, som bland annat saknar utbildad personal i tillräckligt antal, och uppdateringen av lagstiftning och föreskrifter för genomförandet av bestämmelserna i Icaos bilagor.
- (126) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 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.
- (127) 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.
- (128) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (129) 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 11 december 2014.

På kommissionens vägnar

För ordföranden

Violeta BULC

Ledamot av kommissionen

BILAGA A

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiken Ghana
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Okänd	PIR	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	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

⁽¹⁾ Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-leased*) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänd	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Okänd	Republiken Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiken Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiken Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiken Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	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-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
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-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
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-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Okänd	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			Eritrea

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
ERITREAN AIRLINES	AOC-nr 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC-nr 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Gabon Airlines, Afrijet och SN2AG som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiken Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiken Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua och Indonesia Air Asia, inklusive			Republiken Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Okänd	Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
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
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Okänd	Republiken Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Okänd	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 ASIA EXTRA	121-054	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	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
MANUNGGA 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-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
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
MY INDO AIRLINES	121-042	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-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republiken Indonesien
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republiken Kazakstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republiken Kazakstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republiken Kazakstan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republiken Kazakstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republiken Kazakstan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR BISHKEK (tidigare EASTOK AVIA)	15	EAA	Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Republiken Kirgizistan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan
S GROUP INTERNATIONAL (tidigare S GROUP AVIATION)	45	INT	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
TEZ JET	46	TEZ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter.			Liberia
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Libyens tillsynsmyndigheter, inklusive			Libyen
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Okänd	Republiken Moçambique
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republiken Moçambique
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republiken Moçambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Okänd	Republiken Moçambique
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republiken Moçambique
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL 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
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Nepals tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Republiken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Okänd	Republiken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Republiken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Okänd	Republiken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Republiken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Okänd	Republiken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Republiken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Okänd	Republiken Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Republiken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiken Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Republiken Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Republiken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiken Nepal
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Filippinernas tillsynsmyndigheter, med undantag för Philippine Airlines och Cebu Pacific Air, inklusive			Republiken Filippinerna
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republiken Filippinerna
AIR JUAN AVIATION	2013053	Okänd	Republiken Filippinerna
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiken Filippinerna
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Okänd	Republiken Filippinerna
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Okänd	Republiken Filippinerna
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
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
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	Republiken Filippinerna
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Okänd	Republiken Filippinerna
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Okänd	Republiken Filippinerna
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Okänd	Republiken Filippinerna
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republiken Filippinerna

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			São Tomé och Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	OKÄND	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	OKÄND	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	OKÄND	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	OKÄND	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	OKÄND	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	OKÄND	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	OKÄND	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republiken Sudan
BADER AIRLINES	35	BDR	Republiken Sudan
BENTIUI AIR TRANSPORT	29	BNT	Republiken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiken Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republiken Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republiken Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republiken Sudan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
GREEN FLAG AVIATION	17	Okänd	Republiken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiken Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republiken Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republiken Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republiken Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republiken Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republiken Sudan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 5 luftfartyg av typen Boeing B-777 och 4 luftfartyg av typen B-737-700	Hela flottan förutom: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republiken Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazakstan	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen B767, luftfartyg av typen Boeing B757, 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 förutom: LET 410 UVP.	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336).	Komorererna
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900.	Hela flottan förutom: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Republiken Gabon
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Boeing B-767-200	Hela flottan förutom: TR-LHP.	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG.	Republiken Gabon; Republiken Sydafrika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiken Ghana	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen DC8-63F	Hela flottan förutom: 9G-TOP och 9G-RAC.	Republiken Ghana

⁽¹⁾ Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikkättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-leased*) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 14 luftfartyg av typen A300, 8 luftfartyg av typen A310 och 1 luftfartyg av typen B737	Hela flottan förutom: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Islamiska republiken Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Demokratiska folkrepubliken Korea
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen Boeing B737, luftfartyg av typen ATR 72/42 och tre luftfartyg av typen DHC 6-300.	Hela flottan förutom: luftfartyg i Boeing Boeing B737 -flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i ATR 72/42 -flottan, så som anges i drifttillståndet, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republiken Madagaskar

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

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

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

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