

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/1014**av den 25 juni 2015****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 förteckning 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 unionsförteckningen. Relevant information har även lämnats av vissa tredjeländer. Mot bakgrund av den informationen och de kontroller som har gjorts av kommissionen bör unionsförteckningen nu aktualiseras.
- (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 unionsförteckningen.
- (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⁾.
- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd som inletts inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och dess genomförandeförordning (EG) nr 473/2006⁽⁴⁾ med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i staterna Angola, Botswana, Demokratiska republiken Kongo, Gabon, Ghana, Indien, Indonesien, Iran, Jemen, Kazakstan, Libanon, Libyen, Madagaskar, Islamiska republiken Mauretanien, Moçambique, Filippinerna, Sudan, Thailand och Zambia. Flygsäkerhetskommittén har också fått information från kommissionen om Afghanistan, Benin, Republiken Guinea, Republiken Kirgizistan, Nepal, Nordkorea, São Tomé och Príncipe och Taiwan samt uppdateringar från kommissionen om tekniska samråd med Ryssland.
- (6) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har fått redogörelser från Easa om resultaten av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) analys av granskningsrapporter inom ramen för Icaos allmänna program för

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av 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).

granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet). Medlemsstaterna påmindes i detta sammanhang om vikten av 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.

- (7) Flygsäkerhetskommittén och kommissionen 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) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har också fått redogörelser från Easa om de projekt för tekniskt bistånd som genomförts i länder som påverkas av åtgärder eller övervakning enligt förordning (EG) nr 2111/2005. Easa informerade om sina planer på området och om inkomna förfrågningar om ytterligare tekniskt bistånd 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 (Safety Collaborative Assistance Network), om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och av dess medlemsstater för att förbättra luftfartssäkerheten i världen.
- (9) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén fick också en redogörelse från Eurocontrol 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. Estland informerade om att landets civila luftfartsmyndighet gjort en granskning av lufttrafikföretaget AS Avies och att resultaten åtgärdas av lufttrafikföretaget i fråga.
- (11) Medlemsstaterna försäkrade att de är redo att vidta nödvändiga åtgärder om relevant säkerhetsinformation skulle visa att det finns överhängande risker beroende på att unionens lufttrafikföretag inte uppfyller lämpliga säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Angola

- (12) Genom förordning (EG) nr 474/2006, ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1197/2011 ⁽²⁾, ges *TAAG Angola Airlines*, som certifierats 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 Angola 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. *Inavic* och *TAAG Angola Airlines* deltog, på inbjudan av kommissionen, i ett

⁽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.

tekniskt samråd i Bryssel den 25 februari 2015, där den nuvarande säkerhetssituationen gicks igenom grundligt, bland annat när det gäller upptagandet av nya luftfartyg i TAAG Angola Airlines flotta.

- (14) Inavic har inriktat sina ansträngningar främst på att anpassa lagstiftningen till internationella krav, förbättra infrastrukturen (radiotäckning inom deras territorium) och förstärkning av licenskraven för personal och organisationer samt översyn av befintliga operatörer. Sistnämnda verksamhet uppfyller ännu inte till fullo de internationella säkerhetsnormerna, eftersom certifieringen av operatörer inte är en tillräckligt stabil process, och därför finns det inget utrymme för en uppmjukning av det nuvarande förbudet mot alla flygbolag som är certifierade av Inavic förutom TAAG Angola Airlines. Kommissionen konstaterade att kommunikationen och samordningen mellan Inavic och TAAG Angola Airlines har förbättrats, med möten som äger rum regelbundet för att diskutera alla aspekter av lufttrafikföretagets verksamhet.
- (15) TAAG Angola Airlines har underrättat om förnyande och utvidgning av flottan: man har avvecklat sina B 737-200 och B 747-300 Combi luftfartyg och köpt in nya B 777-200, B 777-300ER och B 737-700, vilket kompletterats med ett starkt fokus på kvalitet, konstruktion och underhåll och tillväxt. Pilotutbildningen har förbättrats avsevärt med hjälp av externa konsulter, Säkerheten har stärkts ytterligare genom införandet av en mekanism för anonym rapportering av händelser, vilken inte leder till påföljder. Denna information, tillsammans med en heltäckande övervakning av flyguppgifter, används nu systematiskt för att identifiera och förhindra en upprepning av tidigare incidenter eller anomalier och resultaten återförs till pilotutbildningsprogrammet.
- (16) Inom ramen för förfarandet för godkännande av operatörer från tredjeland ⁽¹⁾ har TAAG Angola Airlines deltagit i en fortlöpande dialog med Easa sedan november 2014 och har levererat sakliga och detaljerade uppgifter om sin flotta av luftfartyg och sin verksamhet.
- (17) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att unionsförteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att luftfartyg av typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEI som tillhör TAAG Angola Airlines inbegrips i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (18) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att TAAG Angola Airlines faktiskt uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner på detta lufttrafikföretags luftfartyg i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Botswana

- (19) På begäran av kommissionen har den civila luftfartsmyndigheten i Botswana, genom skrivelse av den 30 januari 2015, lämnat information om framstegen när det gäller åtgärdandet av de allvarliga säkerhetsproblem och andra problem som konstaterats av Icao. Den civila luftfartsmyndigheten i Botswana har också påvisat ytterligare framsteg i fråga om genomförandet av internationella säkerhetsstandarder. Den civila luftfartsmyndigheten i Botswana uppmanas att begära en Icao-kontroll beträffande de åtgärder som vidtagits för att lösa de allvarliga säkerhetsproblemen.
- (20) Uppgifterna om säkerhetsfrågorna är inte tillräckliga för att underbygga ett beslut om förbud eller operativa begränsningar för lufttrafikföretag som är certifierade i Botswana. Kommissionen anser dock att situationen även fortsättningsvis bör övervakas noggrant.
- (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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Botswana.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

- (22) Lufttrafikföretag med drifttillstånd utfärdat i Demokratiska republiken Kongo har ingått i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 sedan mars 2006 ⁽¹⁾.
- (23) Genom en skrivelse av den 27 maj 2015 meddelade de behöriga myndigheterna i Demokratiska republiken Kongo, dvs. Autorité de l'Aviation Civile (nedan kallad AAC) kommissionen om att drifttillstånden återkallats för lufttrafikföretagen *Air Baraka*, *Biega Airways*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *Congo Express*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *Katanga Express*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Sion Airlines* och *Tracep Congo*, och dessa lufttrafikföretag bör därför strykas från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (24) Den 4 juni 2015 inkom AAC med kompletterande information till kommissionen som visar att drifttillstånden återkallats för lufttrafikföretagen *African Air Service Commuter*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi Global Business Airways*, *Business Aviation*, *CHC Stellavia*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Safe Air*, *Stellar Airways*, *Waltair Aviation* och *Wimbi Dira Airways*, varför lufttrafikföretagen i fråga bör strykas ur bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (25) AAC informerade också kommissionen om att drifttillstånd har utfärdats till lufttrafikföretagen *Dakota SPRL*, *Malu Aviation*, *Serve Air* och *Congo Airways*, dock utan att bevisa att godkännandet och tillsynen av de aktuella lufttrafikföretagen överensstämmer med tillämpliga internationella normer. Dessa lufttrafikföretag bör därför föras in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (26) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det finns anledning att ändra unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen så att *African Air Service Commuter*, *Air Baraka*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi global Business Airways*, *Biega Airways*, *Business Aviation*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *CHC Stellavia*, *Congo Express*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Express*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Safe Air*, *Sion Airlines*, *Stellar Airways*, *Tracep Congo*, *Waltair Aviation* och *Wimbi Dira Airways* stryks ur bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och så att lufttrafikföretagen *Dakota*, *Malu Aviation*, *Serve Air* och *Congo Airways* förs in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Gabon

- (27) Lufttrafikföretagen *Air Services SA* och *SCD Aviation* har funnits med i bilaga A sedan juli 2008. Lufttrafikföretaget *Gabon Airlines* har sedan juli 2008 endast haft tillstånd att trafikera EU med luftfartyg av typen Boeing 767-200 med registrering TR-LHP på de villkor som anges i skäl 15 i förordning (EG) nr 715/2008 ⁽²⁾.
- (28) Den 5 juni 2015, inkom de behöriga myndigheterna i Gabon till kommissionen med bevis för att drifttillståndet för lufttrafikföretagen *Air Services SA*, *SCD Aviation* och *Gabon Airlines* återkallats, och dessa lufttrafikföretag bör därför strykas från unionsförteckningen över lufttrafikföretag som omfattas av förbud eller restriktioner.
- (29) Gabons behöriga myndigheter informerade också kommissionen om att ett nytt drifttillstånd utfärdades till lufttrafikföretaget *Tropical Air Gabon* den 6 maj 2015, dock utan att bevisa att godkännandet och tillsynen av det aktuella lufttrafikföretaget överensstämmer med tillämpliga internationella normer. Lufttrafikföretaget i fråga bör därför föras in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av 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).

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 715/2008 av den 24 juli 2008 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 197, 25.7.2008, s. 36).

- (30) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretagen *Air Services SA* och *SCD Aviation* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006, så att lufttrafikföretaget *Gabon Airlines* stryks från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 och så att lufttrafikföretaget *Tropical Air Gabon* förs in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Ghana

- (31) I september 2010 fördes *Meridian Airways LTD* in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ⁽¹⁾. I september 2010 fördes *Airlift International (GH) LTD* in i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006, varvid endast en typ av luftfartyg, dvs. DC-8-63F, tilläts att bedriva flygverksamhet i unionen. Båda besluten grundades på allvarliga säkerhetsbrister som konstaterats vid rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet. I november 2010 gjordes bedömningen att *Airlift International (GH) Ltd* skulle kunna bedriva verksamhet med ett andra luftfartyg av typen DC-8-63F i unionen ⁽²⁾.
- (32) Den 5 februari 2014 inkom Ghanas civila luftfartsmyndighet (nedan kallad GCAA) till kommissionen med avregistreringsintyg för vissa luftfartyg av typen DC-8-63F som är registrerade i Ghana. GCAA rapporterade också att man hade utfärdat ett tekniskt direktiv om förbud mot användning av luftfartyg av typen DC-8 för lufttrafikföretag som är certifierade i Ghana, och det direktivet trädde i kraft den 31 december 2013. Detta bör betraktas som en bekräftelse på att Ghana inte längre godtar luftfartyg av typen DC-8 i sitt luftfartygsregister.
- (33) Den 16 februari 2015 inkom GCAA till kommissionen med skriftlig bevisning för att man återkallat driftstillstånden för *Meridian Airways LTD* och *Airlift International (GH) LTD*. Den 17 mars hölls ett tekniskt möte mellan höga företrädare för GCAA, kommissionen och Easa och vid det mötet lade GCAA fram information om sin nuvarande organisationsstruktur, tillsynen av lufttrafikföretag som certifierats i Ghana och om förfarandet för certifiering av operatörer. De bevis som lagts fram för att visa att man återkallat dessa två driftstillstånd, och den information som lades fram under det tekniska mötet beträffande den tillsyn av säkerhetsaspekter som bedrivs av GCAA, ansågs tillräckliga för att man skulle kunna dra slutsatsen att verksamheten vid *Meridian Airways LTD* och *Airlift International (GH) LTD* hade upphört.
- (34) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att unionsförteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Meridian Airways LTD* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och så att *Airlift International (GH) LTD* stryks från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (35) 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

- (36) Genom en skrivelse av den 24 december 2014 inkom det indiska generaldirektoratet för civil luftfart (nedan kallat DGCA) till kommissionen med en uppdatering om de korrigerande åtgärder som DGCA vidtagit i förhållande till beslutet från januari 2014 från Förenta staternas luftfartsmyndighet (*Federal Aviation Administration, FAA*) om att nedgradera Indiens efterlevnadsstatus från kategori 1 till kategori 2, i enlighet med FAA:s internationella flygsäkerhetsbedömning (Iasa). I skrivelsen angavs även att FAA hade gjort en förnyad bedömning av DGCA i december 2014. Den 8 april 2015 meddelade FAA att man avsåg uppgradera Indiens Iasa-efterlevnadsstatus från kategori 2 till kategori 1.

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 791/2010 av den 6 september 2010 (EUT L 237, 8.9.2010, s. 10). Se särskilt skälen 9–23 i denna förordning.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1071/2010 av den 22 november 2010 (EUT L 306, 23.11.2010, s. 44). Se särskilt skälen 29–31 i denna förordning.

- (37) Genom en skrivelse till DGCA av den 10 april 2015 anger kommissionen att man välkomnar de positiva beslut som fattats av FAA om att uppgradera Indiens Iasa-efterlevandestatus, men kommissionen angav också att DGCA behöver fortsätta att samarbeta med kommissionen vad gäller regelbundna uppdateringar om DGCA:s efterlevnad av internationella säkerhets- och tillsynsskyldigheter.
- (38) Den 7 maj 2015 hölls ett tekniskt samråd mellan experter från kommissionen, Easa, medlemsstaterna och företrädare på hög nivå från DGCA. Mötet gav DGCA möjlighet att lämna närmare upplysningar om de åtgärder som vidtagits och som lett till FAA:s uppgradering av Indiens efterlevnadsstatus från kategori 2 till 1. DGCA informerade om de korrigerande åtgärder som hade vidtagits samt gav närmare uppgifter om de hållbara åtgärder som vidtagits för att förbättra DGCA:s kapacitet för säkerhetstillsyn. Kommissionen noterade informationen från DGCA. Det bedömdes att det inte behövs förbud eller operativa begränsningar för lufttrafikföretag som är certifierade i Indien, men att ytterligare tekniska samråd kan vara till nytta för fortlöpande diskussion av säkerhetsrelaterade frågor med DGCA.
- (39) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Indien.
- (40) 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

- (41) Samråden mellan kommissionen och generaldirektoratet för civil luftfart i Indonesien (nedan kallat 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. Till följd av Icaos granskning i maj 2014 slutförde DGCA sin plan för korrigerande åtgärder och man håller för närvarande på att genomföra de korrigerande åtgärderna.
- (42) Den 28 december 2014 rådde *Indonesia AirAsias* flygning QZ8501 ut för ett haveri under flygning över Javahavet. Luftfartyget förstördes och alla passagerare och besättningen omkom. Indonesiska *National Transportation Safety Committee* (nedan kallad NTSC) genomför en utredning av haveriet och en slutrapport förväntas före slutet av 2015.
- (43) I januari 2015 besökte företrädare för kommissionen Indonesien för att diskutera resultaten från Icaos granskning i maj 2014, i syfte att garantera att säkerhetstillsynen av de lufttrafikföretag som inte längre finns med i unionsförteckningen förblivit på en sådan nivå att det inte finns anledning att föra upp dem i förteckningen. Kommissionens företrädare träffade Indonesiens transportminister och företrädare för indonesiska DGCA, National Transportation Safety Committee och de berörda lufttrafikföretagen. Lufttrafikföretagen gav en god överblick över sina säkerhetsstyrningssystem och genomförandet av internationella säkerhetsnormer.
- (44) Genom en skrivelse av den 31 mars 2015 lämnade DGCA omfattande information om de korrigerande åtgärder som pågår för att lösa de problem som konstaterats av Icao. Dessutom informerade DGCA om säkerhetstillsynen av de berörda lufttrafikföretagen. Efter analys av den information som tillhandahölls begärde kommissionen ytterligare förtydliganden när det gäller säkerhetstillsyn av de lufttrafikföretag som är certifierade i Indonesien och den nuvarande förteckningen över drifttillståndsinnehavare i Indonesien.
- (45) Förtydligandena inkom i en skrivelse av den 13 maj 2015. Här ingick information om övervakning och tillsyn avseende de lufttrafikföretag som för närvarande är undantagna från verksamhetsförbud, dvs. *PT. Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* och *Indonesia Air Asia*. På grundval av de uppgifter som lämnats drogs slutsatsen att DGCA utövar tillsyn över dessa lufttrafikföretag och att det inte finns någon relevant säkerhetsinformation till stöd för ett beslut om att införa ett verksamhetsförbud.

- (46) I samma skrivelse informerar indonesiska DGCA kommissionen om att drifttillståndet för lufttrafikföretagen *Mandala Airlines* (drifttillstånd nr 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (drifttillstånd nr 121-002), *Sky Aviation* (drifttillstånd nr 121-028 och nr 135-044) och *Republik Express* (drifttillstånd nr 121-040) har återkallats. Därför bör lufttrafikföretaget *Mandala Airlines* strykas från förteckningen över undantagna lufttrafikföretag från Indonesien och *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* och *Republik Express* bör strykas från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (47) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Mandala Airlines* stryks från förteckningen över undantagna lufttrafikföretag och så att lufttrafikföretagen *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* och *Republik Express* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Iran

- (48) Lufttrafikföretaget *Iran Air*, som certifierats av den civila luftfartsorganisationen i Islamiska republiken Iran, fördes upp i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 den 30 mars 2010 ⁽¹⁾. Efter unionens utvärderingsbesök på plats definierades driftsbegränsningarna för *Iran Airs* flotta ytterligare den 5 juli 2010 ⁽²⁾.
- (49) *Iran Air* har tillhandahållit kommissionen information om sin nuvarande flotta, tillsammans med relevant dokumentation. Lufttrafikföretaget i fråga begärde att luftfartyget av typ A 320 skulle undantas från driftsrestriktionerna så att dessa flygplan skulle kunna flygas i unionen. Det har dock ännu inte varit möjligt att kontrollera bevisningen genom ett tekniskt möte och/eller ett utvärderingsbesök från unionen på plats. Det är därför i nuläget inte möjligt att fatta något beslut för att tillåta att *Iran Air* använder luftfartyg av typen A 320.
- (50) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Iran.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

- (51) Kommissionen fortsätter att övervaka Kazakstans genomförande av den plan för korrigerande åtgärder som antogs till följd av Icaos samordnade valideringsbesök i landet 2014. Det samordnade valideringsbesöket bekräftade att ett allvarligt säkerhetsproblem i fråga om luftvärdighet hade åtgärdats och att det gjorts allmänna framsteg i genomförandet av de internationella säkerhetsnormerna. Dock kunde Icao konstatera allvarliga brister på områdena flygverksamhet och till och med peka på ytterligare allvarliga säkerhetsproblem på området.
- (52) Den 27 april 2015 hölls tekniska samråd med kommittén för civil luftfart i Kazakstan (nedan kallad CAC) för att ge CAC möjlighet att ge kommissionen en uppdatering avseende tillsynsverksamheten och CAC:s kort- och medelfristiga prioriteringar. Enligt informationen från CAC har vissa korrigerande åtgärder inletts. Andra korrigerande åtgärder befinner sig i olika stadier av genomförande. Enligt CAC är dess prioriteringar för 2015 att införa en femstegsprocess för certifiering av operatörer, att utveckla förfaranden för särskilda godkännanden, rekrytera ytterligare teknisk personal, utveckla och genomföra ett program för säkerhetsöversyn och en inspektionsplan, införa nya checklistor för inspektioner och granskningar, utbilda inspektörer och ge inspektörerna bemyndigande att utföra sina övervaknings- och kontrollfunktioner.
- (53) Vid det tekniska samrådet angav *Air Astana* att CAC utförde omcertifieringen av lufttrafikföretaget i april 2015. Lufttrafikföretaget tillhandahöll dessutom regelbundna uppdateringar om flygverksamhet, utbildning och underhåll.

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 273/2010 av den 30 mars 2010 (EUT L 84, 31.3.2010, s. 25). Se särskilt skälen 41–49 i denna förordning.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 590/2010 av den 5 juli 2010 (EUT L 170, 6.7.2010, s. 9). Se särskilt skälen 60–71 i denna förordning.

- (54) Vid det tekniska samrådet i april 2015 underrättade lufttrafikföretaget *SCAT Air Company* kommissionen om man redan har genomgått en losa-granskning (International Air Transport Association Operational Safety) och att lufttrafikföretaget sannolikt kommer att få ett losa-intyg före slutet av 2015, så snart återstående bristande överensstämmelser har åtgärdats.
- (55) På grundval av den information som är tillgänglig för kommissionen och de diskussioner som ägde rum vid de tekniska samråden drogs slutsatsen att Kazakstan även fortsättningsvis står inför utmaningar vad gäller genomförandet av internationella säkerhetsnormer. Kommissionen uppmanar CAC att intensifiera sina insatser för att genomföra internationella säkerhetsnormer, vilket är en förutsättning för att kommissionen ska kunna överväga att ytterligare mjuka upp de restriktioner som för närvarande gäller för lufttrafikföretag som står under CAC:s tillsyn.
- (56) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Kazakstan.
- (57) 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 Libanon

- (58) Samråd med generaldirektoratet för civil luftfart (nedan kallad DGCA) i Libanon pågår, i syfte att bekräfta att Libanon håller på att genomföra den plan för korrigerande åtgärder som utvecklades till följd av undersökningsresultaten och den betydande säkerhetsrisk som fastställdes på grundval av Icaos samordnade valideringsbesök i december 2012.
- (59) Under ett möte i Bryssel den 9 april 2015 informerade Libanons transportministers rådgivare kommissionen och EASA om att landet inrättat en civil luftfartsmyndighet. Rådgivaren hänvisade också till det förslag om att skilja säkerhetstillsynen från tillhandahållandet av tjänster, vilka för närvarande båda organiseras inom DGCA. Ytterligare information tillhandahölls om åtgärder som har vidtagits av DGCA tillsammans med Icao. Ett besök från Icaos regionala säkerhetskontor ägde rum i mars 2015 för att kontrollera hur åtgärderna för att avhjälpa det allvarliga säkerhetsproblemet framskrider.
- (60) Kommissionen har, via Easa, tillhandahållit tekniskt bistånd till DGCA för genomförandet av internationella säkerhetsnormer, från september 2014 till mars 2015, som en uppföljning av unionens projekt för luftfarts-säkerhet i Medelhavsområdet (Mediterranean Aviation Safety Cell). Härigenom har man bistått Libanons DGCA med att genomföra de korrigerande åtgärderna, att förbättra interna förfaranden, manualer och handledningar och förbereda för en förbättrad organisationsstruktur.
- (61) De tillgängliga uppgifterna om säkerhetsfrågor är inte tillräckliga för att underbygga ett beslut om förbud eller driftsbegränsningar för lufttrafikföretag som är certifierade i Libanon. Kommissionen anser dock att situationen även fortsättningsvis bör övervakas noggrant. Samråden med de libanesiska myndigheterna ska fortsätta i enlighet med artikel 3.2 i förordning nr 473/2006.
- (62) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Libanon.
- (63) 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

- (64) Kommissionen fortsätter att hysa tvivel vad gäller flygsäkerhetssituationen i Libyen. Den regering som erkänns av unionen har utsett en ny myndighet, dvs. den libyska civila luftfartsmyndigheten (LCAA). Vissa flygsäkerhetsrelaterade uppgifter, som utfärdande av NOTAM-meddelanden har av LCAA lagts på behöriga myndigheter i andra stater. Den tidigare behöriga myndigheten, dvs. den tidigare libyska civila luftfartsmyndigheten (nedan kallad *Lycaa*) fortsätter att fungera och fortsätter att utfärda NOTAM utöver de som utfärdas på uppdrag av LCAA. Flygsäkerheten skulle kunna påverkas eftersom de NOTAM som utfärdas av dessa organisationer och som täcker samma luftrum eller samma flygplatser, skulle kunna innehålla motstridiga uppgifter.
- (65) Kommissionen har upprättat kontakter med LCAA, men har inte fått någon användbar och tillförlitlig information om den aktuella situationen vad gäller tillsyn av den civila luftfarten eller vad gäller flygsäkerhetsstatus i Libyen.
- (66) På grund av den rådande otydliga och instabila situationen i Libyen och LCAA:s begränsade kapacitet att på ett adekvat sätt utöva tillsyn av libyska lufttrafikföretag och att kontrollera överhängande säkerhetsrisker görs bedömningen att Libyen inte klarar att uppfylla sina internationella förpliktelser med avseende på luftfarts-säkerhet.
- (67) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Libyen.

Lufttrafikföretag från Madagaskar

- (68) Samråden med Madagaskars behöriga myndigheter dvs. Aviation Civile de Madagascar (nedan kallade ACM), har fortsatt aktivt i syftet att övervaka dessa myndigheters framsteg mot att garantera att tillsynen av alla lufttrafikföretag som är godkända i Madagaskar sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (69) Kommissionen, biträdd av Easa, höll den 28 april 2015 ett samrådsmöte med ACM och företrädare för lufttrafikföretaget *Air Madagascar*. Vid mötet presenterade ACM och lufttrafikföretaget information om de framsteg som gjorts vid genomförandet av planen med korrigerande och förebyggande åtgärder som vidtas för att åtgärda de säkerhetsproblem som påpekades vid EU:s utvärderingsbesök i Madagaskar i februari 2014.
- (70) ACM rapporterade särskilt om framsteg när det gäller utbildning av inspektörer, viken genomförs inom ramen för Icaos program för tekniskt bistånd (Safe), och ACM uppgav att man anser att de kvalificerade inspektörerna vid tidpunkten för mötet hade fått omkring 65 % av den utbildning som krävs för att ACM ska kunna nå en acceptabel prestandanivå vid fullgörandet av tillsynsansvaret. Tillsynsprogrammet för 2014 genomfördes med hjälp av tredje part, men ACM angav att man nu var övertygad om att tillsynsprogrammet för 2015 kommer att kunna påvisa att ACM har förmåga att fullgöra sitt tillsynsansvar. ACM informerade också om att man nyligen hade beslutat att återkalla driftstillståndet för lufttrafikföretagen *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* och *Insolite Travel Fl* samt bevilja godkännande för utbildningsorganisationen *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie*. ACM underströk slutligen att Icao höll på att genomföra en distansutvärdering av de kritiska delarna 1–5 i systemet för säkerhetstillsyn och att utvärderingen torde vara avslutad i juli 2015.
- (71) Utöver att tillhandahålla information om sin plan för förebyggande och korrigerande åtgärder gav lufttrafikföretaget *Air Madagascar* aktuella uppgifter om hur dess flotta utvecklas och angav särskilt att lufttrafikföretaget eventuellt har för avsikt att förvärva ett tredje luftfartyg av typen ATR 72-600 och att de två luftfartygen av typen Boeing 737-300 kommer att ersättas av luftfartyg av typen Boeing 737-700 under fjärde kvartalet 2015.
- (72) Kommissionen noterade de uppgifter som lämnats av ACM och lufttrafikföretaget *Air Madagascar*. Kommissionen välkomnade de framsteg som gjorts av ACM och lufttrafikföretaget *Air Madagascar* genom att man inrättat nya processer eller förbättrat befintliga sådana. Kommissionen har dock med eftertryck påpekat att det är viktigt att

de båda organisationerna verkligen har kapacitet att effektivt genomföra dessa processer. Kommissionen rekommenderar att man går vidare steg för steg och undviker att processerna endast delvis genomförs, något som noterades vid unionens utvärderingsbesök i Madagaskar i februari 2014.

- (73) Den 8 maj 2015 informerade ACM kommissionen om att lufttrafikföretaget *Air Madagascar* hade begärt att ett luftfartyg av typen Airbus A 340-300 med registreringsnummer 5R-EAA skulle läggas till de av lufttrafikföretagets luftfartyg som redan är upptagna i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (74) Den 29 maj 2015 uttryckte Madagaskars minister för turism, transport och meteorologi en önskan om en förnyad utvärdering av de båda luftfartygen av typen Airbus A 340-300 vid flygsäkerhetskommitténs möte i juni 2015. Ministern angav också att han, om det skulle visa sig omöjligt att avsluta en förnyad utvärdering av luftfartygen i fråga i syfte att stryka dem från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 före mötet i juni 2015, skulle stödja den begäran som lufttrafikföretaget *Air Madagascar* lämnat in om införande av luftfartyget av typen Airbus A 340-300 med registreringsnummer 5R-EAA i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (75) Med tanke vilka allvarliga brister som konstaterades vid EU:s utvärderingsbesök i Madagaskar i februari 2014 anser kommissionen att villkoren för att ett sådant införande i huvudsak inte skiljer sig från de villkor som måste vara uppfyllda för att lufttrafikföretaget *Air Madagascar* ska kunna strykas från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006. Granskningen av de uppgifter som lämnats av ACM och lufttrafikföretaget *Air Madagascar* efter mötet den 28 april 2014, och som syftar till att stödja införandet av luftfartyget av typen Airbus A 340-300 med registreringsnummer 5R-EAA i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006, visar att villkoren inte är uppfyllda.
- (76) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Madagaskar.

Lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien

- (77) Den 24 februari 2015 hölls ett tekniskt möte i Bryssel mellan kommissionen, Easa och flera medlemsstater och de civila luftfartsmyndigheterna i Mauretanien, Agence nationale de l'aviation civile, samt lufttrafikföretaget *Mauritania Airlines International* (nedan kallat MAI). Agence nationale de l'aviation civile presenterade säkerhetssituationen i Mauretanien och sin flygsäkerhetsplan, och påpekade särskilt landets goda resultat från Icao-granskningen som ger en hög nivå av effektivt genomförande av internationella säkerhetsnormer. MAI förklarade hur man reagerat på de senaste Safa-anmärkningarna och meddelade att man kommer att gå igenom registreringsförfarandet för en Iosa-granskning (International Air Transport Association Operational Safety). MAI bekräftade att man av ekonomiska skäl hade slutat att flyga på vissa av unionens destinationer och att man avser att utveckla ett regionalt nätverk i samarbete med ett EU-lufttrafikföretag. Följaktligen har MAI också beslutat att ändra flottans sammansättning så att man istället flyger med mindre flygplan enligt en tidtabell med högre flygfrekvens.
- (78) I den senaste Safa-analysen från Easa anges förbättringar i den meningen att färre anmärkningar gjordes under Safa-kontroller i unionen, även om det framhölls av några medlemsstater att MAI:s införande av en ny typ av luftfartyg i flottan, dvs. Embraer ERJ 145, inte hade genomförts på ett tillfredsställande sätt. Den 10–14 mars 2015 genomfördes en Iosa-förhandsgranskning i Nouakchott. Agence nationale de l'aviation civile och MAI gav kommissionen de preliminära resultaten av förhandsgranskningen. Således förefaller det som om det finns ett godtagbart genomförande av internationella säkerhetsnormer och det finns inga uppgifter som tyder på att det finns särskilt alarmerande säkerhetsbrister.
- (79) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Islamiska republiken Mauretanien.

- (80) 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

- (81) Ett samordnat valideringsbesök från Icao ägde rum i november och december 2014 för att validera vilka framsteg som de behöriga myndigheterna för civil luftfart i Moçambique, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (nedan kallad IACM) gjort i genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Icao:s samordnade valideringsbesök omfattade lagstiftningen i fråga om civil luftfart i Moçambique, IACM:s interna organisation, flygplatser och markhjälpmedel, samt flygtrafiktjänster i Moçambique. Rapporten om Icao:s samordnade valideringsbesök offentliggjordes på Icao:s webbplats den 5 maj 2015.
- (82) I denna erkänns de framsteg som IACM gjort när det gäller att åtgärda de brister som upptäckts av Icao samt de insatser som IACM gjort för att slutföra arbetet med att etablera ett luftfartssystem som uppfyller internationella säkerhetsnormer. På grundval av detta planerades ett utvärderingsbesök från unionen under 2015.
- (83) Unionen utvärderingsbesök i Moçambique ägde rum i april 2015, med deltagande av experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna. De områden som granskades var primärlagstiftningen på flygområdet och bestämmelser om civil luftfart, den interna organisationen av IACM, certifiering och utbildning av personalen, övervakning av luftvärdigheten hos luftfartyg och tillsyn av luftfartyg.
- (84) Vid unionens utvärderingsbesök klargjordes att den befintliga rättsliga ramen innehåller ett antal avvikelser från internationella säkerhetsnormer. Den reviderade grundläggande luftfartslagen, som innehåller ändringar som kommer att åtgärda de konstaterade avvikelserna, väntar på godkännande på regeringsnivå. Specifika rättsliga och tekniska föreskrifter har antagits, men är inte fullständiga och konsekventa. De reviderade stadgarna för IACM, som ger IACM nödvändigt ekonomiskt och operativt oberoende och som löser de identifierade bristerna på området, väntar också på godkännande på regeringsnivå. Den huvudsakliga personalrekryteringen har slutförts och vissa av de planerade organisatoriska ändringarna har genomförts, men en betydande del av det nödvändiga genomförandet måste fortfarande slutföras.
- (85) Vid unionens utvärderingsbesök påträffades även svagheter och brister inom olika områden av IACM:s arbete, inbegripet vad gäller certifiering och utbildning av personal, övervakning av luftvärdighet och drift av luftfartyg. Hos de tre aktörer som valts ut för besök utifrån sin betydelse kunde utvärderingsgruppen identifiera viktiga brister i registerföringen, otillräckliga handböcker, dålig organisation och dåliga underhållsrutiner. Vissa av bristerna ligger helt och hållet under verksamhetsutövarens ansvar, men många av dem kan betraktas som tecken på bristande myndighetstillsyn.
- (86) Å andra sidan visade IACM ett starkt engagemang för att fortsätta att arbeta mot det slutgiltiga målet att skapa ett luftfartssystem som uppfyller internationella säkerhetsnormer och som fortsätter att åtnjuta regeringens fulla stöd och godkännande. Dock kommer IACM också att behöva professionell, kompetent och opartisk vägledning för framtiden. Kommissionen förbereder tillsammans med IACM och Easa sådant tekniskt bistånd, i syfte att åtgärda återstående brister och slutföra den interna kapacitetssuppletering som krävs för att uppnå hållbarhet.
- (87) Unionen utvärderingsbesök gjorde det möjligt för kommissionen att dra slutsatsen att, även om IACM uppvisade betydande framsteg i genomförandet av internationella säkerhetsnormer, kvarstår betydande brister i systemet för säkerhetstillsyn i Moçambique. IACM:s förmåga att övervaka civil luftfartsverksamhet i Moçambique har i detta skede ännu inte nått en tillräcklig nivå i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Det finns därför inte tillräckligt stöd för ett beslut om lättnader vad gäller verksamhetsförbudet för alla lufttrafikföretag som certifieras i Moçambique.
- (88) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Mozambique.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

- (89) I mars 2010 fördes alla lufttrafikföretag som certifierats i Republiken Filippinerna in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ⁽¹⁾ på grundval av styrkta bevis på bristande förmåga hos de myndigheter som ansvarar för tillsynen över dessa lufttrafikföretag att ta itu med säkerhetsbrister. Bevisen för överensstämmelse med gällande internationella säkerhetsstandarder och rekommenderad praxis var dessutom otillräckliga när det gäller lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna.
- (90) I juli 2013 ströks lufttrafikföretaget *Philippine Airlines* från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ⁽²⁾. I april 2014 ströks lufttrafikföretaget *Cebu Pacific Air* från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ⁽³⁾. Båda besluten grundades på unionens utvärderingsbesök i juni 2013, förbättringar i fråga om den säkerhetstillsyn som utövas av den civila luftfartsmyndigheten i Filippinerna (nedan kallad CAAP) av dessa lufttrafikföretag och lufttrafikföretagens förmågan att säkerställa efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer. I april 2014 meddelade Förenta staternas federala luftfartsmyndighet sitt beslut att uppgradera Filippinernas efterlevnadsstatus från kategori 2 till kategori 1 med avseende på resultaten enligt dess lasa-granskningsprogram.
- (91) Den 10 mars 2015 hölls ett tekniskt samråd mellan experter från kommissionen, Easa, medlemsstaterna och företrädare på hög nivå från CAAP samt tre lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna, dvs. *Zest Airways Inc. (Dbi 'Air Asia Zest')*, *Air Philippines Corporation* och *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* CAAP tillhandahöll en uppdatering i fråga om pågående organisatoriska förbättringar, inbegripet en omorganisation av inspektionsavdelningen och utbildning för CAAP- inspektörer. Dessutom tillhandahöll CAAP uppgifter om säkerhetstillsyn av följande lufttrafikföretag: *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* och *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* I enlighet med den säkerhetsöversikt som CAAP lade fram vid mötet diskuterade man tidsplanen för det minsta antalet årliga inspektioner för varje lufttrafikföretag, samt särskilda uppgifter om övervakningsverksamhet avseende vart och ett av dessa. Vid mötet gav CAAP även en uppdatering angående genomförandet av Filippinernas statliga säkerhetsprogram. Uppdateringen innehöll särskilda uppgifter om Filippinernas statliga program för säkerhet på start-/landningsbanan, inklusive därtill hörande utbildnings- och informationsprogram. CAAP gav också en uppdatering angående undersökningen av den avvikning från landningsbanan som gjordes av ett av *Air Asia Zests* luftfartyg som ägde rum den 30 december 2014.
- (92) Den 10 mars 2015 hölls tekniska samråd med *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* och *South East Asian Airlines (SEAir)* och vart och ett av lufttrafikföretagen informerade om sin verksamhet. I uppgifterna från vart och ett av lufttrafikföretagen ingår uppgifter om organisationsstrukturen och om hur de olika säkerhets- och kvalitetsavdelningarna fungerar. Dessutom ingår uppgifter om de nuvarande flottorna, åtgärder för att rätta till säkerhetsproblem hos de olika lufttrafikföretagen och uppgifter om intern kvalitetssäkring. Dessutom presenterade varje transportör sina individuella program för övervakning av flyguppgifter.
- (93) På grundval av de bevis som lades fram under de tekniska samråden genomförde unionen ett utvärderingsbesök i Filippinerna i april 2015. Experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna deltog i utvärderingsbesöket. Utvärderingsbesöket genomfördes vid CAAP:s kontor och, genom ett urval, vid flera lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna, nämligen *Air Asia Inc.*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc.*, *Magnum Air (Skyjet) Inc.*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* och *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- (94) De bevis som presenterades vid unionens utvärderingsbesök inbegrep bland annat att *Flight Standards Inspectorate Service* (avdelningen för inspektion av uppfyllande av luftfartsnormer) har 173 anställda som direkt arbetar med certifiering och tillsyn. Utifrån bevisurvalet bekräftades det att huvudinspektörerna inom drift och underhåll har tillräcklig erfarenhet för att kunna bedriva en effektiv tillsyn och att de hade fått formell utbildning med avseende på sina tillsynsuppgifter. I syfte att bistå inspektörerna i deras tillsynsarbete har CAAP tagit fram stödinstruktioner för inspektörerna som omfattar strukturerade checklistor, dokument med tekniska riktlinjer (CAAP), inspektionsformulär och referensdokumentation för övervakningen.

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 273/2010 av den 30 mars 2010 (EUT L 84, 31.3.2010, s. 25). Se särskilt skälen 74–87 i denna förordning.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 659/2013 av den 10 juli 2013 (EUT L 190, 11.7.2013, s. 54). Se särskilt skälen 80–94 i denna förordning.

⁽³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 368/2014 av den 10 april 2014 (EUT L 108, 11.4.2014, s. 16). Se särskilt skälen 102–119 i denna förordning.

- (95) I de bevis som lades fram av CAAP under unionens utvärderingsbesök ingick att CAAP använder en rapporterings- och spåringsdatabas för luftfartssäkerhetstillsyn (CASORT) vid planeringen av tidsplanen för det minsta antalet årliga inspektioner. För att de enskilda inspektörerna ska kunna införa en strukturerad tidsplan för tillsyn offentliggör CAAP riktlinjer för nationella övervaknings- och inspektionsprogram. Detta dokument innehåller olika alternativ för riktade inspektioner vid upptäckt av att en innehavare av drifttillstånd (AOC) inte uppfyller sina skyldigheter. När det gäller certifiering och förnyelse av drifttillstånd har CAAP offentliggjort en manual för certifiering och administration av lufttrafikföretag (*Air Operator Certification and Administration Manual*). Under unionens utvärderingsbesök valdes certifierings- och förnyelseansökningar för nio lufttrafikföretag som certifierats av CAAP ut för granskning, vari ingick samtliga lufttrafikföretag som besöktes av EU:s bedömningsgrupp. Dessutom observerades CAAP-inspektörer under deras utövande av särskild övervakningsverksamhet. Planeringen och genomförandet av denna verksamhet konstaterades vara av tillfredsställande standard.
- (96) Genom ett relevant urval av lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna, besöktes sju lufttrafikföretag under unionens utvärderingsbesök på plats. Detta urval omfattade de fyra största filippinska certifierade lufttrafikföretag som fortfarande är upptagna i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006. Syftet med besöket var att kontrollera den grad i vilken de efterlever internationella säkerhetsnormer. Dessutom försökte man vid besöket att, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, göra en bedömning av viljan och förmågan hos var och en av dessa lufttrafikföretag att ta itu med säkerhetsbrister. De viktigaste slutsatserna av besöken hos dessa lufttrafikföretag är att det inte rådde någon brist på vilja och i allmänhet ingen bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbrister.
- (97) När det gäller unionens utvärderingsbesök på plats med avseende på de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 drogs slutsatsen att de civila luftfartsmyndigheterna i Filippinerna är villiga och i stånd att ta itu med säkerhetsbrister och har tillräcklig förmåga att genomföra relevanta internationella säkerhetsnormer och vid behov se till att dessa normer (inbegripet Filippinerna lagstiftning om civil luftfart) efterlevs.
- (98) CAAP hördes av flygsäkerhetskommittén den 10 juni 2015. Vid samma tillfälle hördes, genom relevant urval, tre lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna hörde (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* och *Cebgo Inc*, f.d. *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).
- (99) CAAP presenterade inspektionsavdelningens (*Flight Standards Inspectorate Service*) nuvarande organisationsstruktur för kommittén, lämnade uppgifter om den befintliga arbetsstyrka som ansvarar för säkerhetstillsynen och gav en övergripande bild av luftfartsverksamhet i Filippinerna. CAAP rapporterade att landet har tillsynsansvar för 36 innehavare av drifttillstånd och att det har kategoriserat nio av dem som operatörer av stora luftfartyg. CAAP gav också en sammanfattning av den tillsyn som har planerats för 2015 avseende de tre lufttrafikföretag som deltog i utfrågningen. Dessutom betonade CAAP sitt åtagande i egenskap av Filippinernas behöriga myndighet att fortsätta med sin färdplan för kontinuerliga förbättringar.
- (100) I sin presentation gav CAAP en sammanfattning av sin plan för korrigerande åtgärder med beaktande av de synpunkter som framförts av EU:s bedömningsgrupp under unionens utvärderingsbesök. De korrigerande åtgärderna omfattar en fokusering på vissa prioriterade områden såsom förbättring av CAAP:s utbildningsprogram för inspektörer, förbättrad it-infrastruktur, fortsatta åtgärder för att förbättra specialistkunskaperna hos inspekterande personal och ett åtagande att fortsätta arbetet med standardiseringen av säkerhetstillsynen. Dessutom lämnade CAAP särskilda uppgifter rörande förbättringar av infrastrukturen, bland annat åtgärder i samband med program för säkerhet på start-/landningsbanan.
- (101) *Air Philippines Corporation* presenterade detaljer om organisationsstrukturen, flygplansflottans planer och enskildheter rörande dess säkerhetsstyrningssystem. Man rapporterade om säkerhetsmötesstruktur, säkerhetsrapportering och -ledning, sitt program för övervakning av flygdata, inklusive hur företaget utför kontinuerlig övervakning av avhjälpande åtgärder. Uppgifter tillhandahölls av *Air Philippines Corporation* om dess funktion för säkerhetsförsäkringen och dess tillämpning av förfaranden för förändringshantering. Dessutom rapporterade lufttrafikföretaget om sina uppföljningsåtgärder avseende de iakttagelser som gjorts under unionens utvärderingsbesök på plats.
- (102) *Cebgo Inc* lade fram uppgifter om ledningsstruktur, säkerhetsstyrningssystem, program för haveriförebyggande och flygsäkerhet, förvaltningsprogram för flygdata, kvalitetsledningssystem och system för kontroll av luftvärdighet och underhåll. Rapporteringen om specifika detaljer omfattade säkerhetsmålen för 2015 och uppgifter om säkerhetsrapporteringsprocessen. *Cebgo Inc* rapporterade sina fem viktigaste säkerhetsprioriteringar och de åtgärder som vidtagits med avseende på dessa. Dessutom lade lufttrafikföretaget fram en sammanfattning av sina uppföljningsåtgärder avseende de iakttagelser som gjorts under unionens utvärderingsbesök på plats.

- (103) *Air Asia Zest* lade fram uppgifter om sin flotta, sin organisationsstruktur och om sin avdelning för säkerhets- och kvalitetsledning. I rapporteringen om specifika detaljer ingick lufttrafikföretagets höga säkerhetsmål, dess säkerhetsrapporteringsprocess och program för analys av flygdata samt dess fem främsta säkerhetsprioriteringar. Dessutom lade lufttrafikföretaget fram en sammanfattning av sina uppföljningsåtgärder avseende de iakttagelser som gjorts under unionens utvärderingsbesök på plats.
- (104) På grundval av all tillgänglig information, inklusive resultaten från unionens utvärderingsbesök på plats och de uppgifter som lämnats vid utfrågningen inför flygsäkerhetskommittén, anser kommissionen att CAAP har gjort varaktiga förbättringar under en sammanhängande tidsperiod. Den framhåller också att det inte förekommit någon bristande vilja hos CAAP att arbeta fortlöpande med kommissionen och att CAAP är öppet med sitt erkännande av att man bör fortsätta med förbättringarna i syfte att vidareutveckla säkerhetstillsynen och övervakningsförfarandena. Bedömningen är att CAAP har förmåga att fullgöra sitt ansvar med avseende på tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna. Under utfrågningen inför flygsäkerhetskommittén bekräftade CAAP sitt åtagande att engagera sig fullt ut i en dialog med kommissionen, också genom ytterligare möten om och när kommissionen anser det vara nödvändigt.
- (105) Kommissionen konstaterade att samtliga tre lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna och som, genom relevant urval, hade inbjudits till utfrågningen inför flygsäkerhetskommittén, nådde upp till en tillfredsställande standard och alla är i stånd att lämna specifika uppgifter vad avser ett säkert utförande av deras respektive verksamheter. Kommissionen anser att det finns tillräckliga bevis på överensstämmelse med gällande internationella säkerhetsstandarder och rekommenderad praxis när det gäller lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna.
- (106) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att unionsförteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att samtliga lufttrafikföretag som är godkända i Republiken Filippinerna stryks ur bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (107) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att alla filippinska lufttrafikföretag uppfyller gällande säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012. Om sådana inspektioner 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 Ryssland

- (108) 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.
- (109) Den 23 mars 2015 höll kommissionen, biträdd av Easa, ett möte med företrädare för ryska Federal Air Transport Agency (nedan kallad Fata). Syftet med mötet var att granska säkerheten hos ryska lufttrafikföretag under Safa-rampinspektioner för perioden 10 mars 2014 – 9 mars 2015 och identifiera fall som kräver särskild uppmärksamhet. Under mötet åtog sig Fata att följa upp vissa fall av bristande överensstämmelse som ännu inte hade åtgärdats på ett korrekt sätt och att uppdatera kommissionen om deras status före slutet av maj.
- (110) Fata informerade kommissionen om att man på grund av Safa-systemets expansion även övervakar Safa-resultaten för ryska lufttrafikföretag i vissa tredjeländer. Fata uppgav också att det hade utsetts nya säkerhetsinspektörer som ska arbeta med lufttrafikföretag som har ännu ej åtgärdade anmärkningar efter inspektioner inom ramen för Safa-programmet. Fata uttryckte sin förväntan att denna tillsyn kommer att ytterligare öka operatörernas förmåga till snabb reaktion och höja kvaliteten på deras korrigerande åtgärder. Fata informerade även kommissionen om de senaste upphävandena och återkallandena av drifttillstånd under deras ansvar.
- (111) Baserat på tillgänglig information har kommissionen dragit slutsatsen att en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland inte är nödvändig.

- (112) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Ryssland.
- (113) 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.
- (114) 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 Sudan

- (115) På grundval av de regelbundna kontakterna mellan den sudanska civila luftfartsmyndigheten (nedan kallad SCAA) och kommissionen framgår att SCAA har gjort goda framsteg när det gäller sin tillsynsverksamhet rörande lufttrafikföretag som certifierats i Sudan. SCAA informerade också kommissionen om att vissa lufttrafikföretag har gjort goda framsteg i fråga om genomförandet av internationella säkerhetsstandarder.
- (116) SCAA har samtyckt till att ta emot ett utvärderingsbesök från unionen i oktober 2015. Utvärderingsbesöket planeras för att kontrollera den information som SCAA lämnat och för att samla in ytterligare information som stöd för ett eventuellt beslut med avseende på lufttrafikföretag som certifierats i Sudan. För närvarande finns det inte tillräcklig information till stöd för ett beslut med avseende på lufttrafikföretag som certifierats i Sudan.
- (117) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Sudan.

Lufttrafikföretag från Thailand

- (118) En fullständig granskning inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen och Icaos kontinuerliga övervakningsåtgärder genomfördes av Icao i Konungariket Thailand i januari 2015. Det övergripande resultatet är att det faktiska genomförandet av internationella säkerhetsnormer i Thailand ligger långt under världsgenomsnittet. På grundval av granskningsresultaten utfärdade Icao en rapport om allvarliga säkerhetsproblem när det gäller certifieringen av lufttrafikföretag, inklusive godkännandet av vissa driftsförfaranden. Thailands ministerium för civil luftfart (nedan kallat DCA) har lämnat in en plan med avhjälpande åtgärder till Icao för att komma till rätta med bristerna.
- (119) DCA kontaktade Europeiska unionen och Easa för att begära tekniskt bistånd i syfte att åtgärda de brister som upptäckts av Icao. I april 2015 genomförde Easa ett besök i Thailand för att tillhandahålla tekniskt bistånd och ytterligare tekniskt bistånd och samarbete kommer att erbjudas under de kommande månaderna.
- (120) På grundval av resultatet av Icaos granskning och rekommendationerna från besöket (tekniskt bistånd) inbjöds Thailands ministerium för civil luftfart, tillsammans med lufttrafikföretaget *Thai Airways International*, till tekniska samråd i Bryssel i syfte att samla in ytterligare information om de korrigerande åtgärder på kort, medellång och lång sikt som ministeriet för civil luftfart vidtar. Thailands ministerium för civil luftfart (DCA) och *Thai Airways International* välkomnade inbjudan och tillhandahöll på ett öppet sätt all begärd information före mötet.
- (121) Vid det tekniska samråd som ägde rum den 3 juni 2015 visade både DCA och *Thai Airways International* en tydlig vilja att engagera sig och lämnade så mycket information som möjligt. Thailands ministerium för civil luftfart betonade att Thailands regering är mycket medveten om vikten av luftfartssäkerhet och har åtagit sig att tillhandahålla de medel som behövs för att förbättra den säkerhetstillsyn som tillhandahålls av Thailands ministerium för civil luftfart, som snart kommer att omorganiseras till att bli Thailands civila luftfartsmyndighet med en betydligt större budget.

- (122) *Thai Airways International* presenterade på ett tydligt sätt sitt säkerhets- och kvalitetsledningssystem. Lufttrafikföretaget visade att det har kapacitet att säkerställa adekvat överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer.
- (123) Kommissionen anser att den tillgängliga säkerhetsinformationen inte stöder ett beslut om förbud eller driftsrestriktioner för lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand. Kommissionen anser dock att situationen även fortsättningsvis bör övervakas noggrant.
- (124) 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 unionssförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Thailand.
- (125) Medlemsstaternas behöriga myndigheter måste dock fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012 av lufttrafikföretag som godkänts i Thailand.
- (126) 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 Jemen

- (127) Genom en skrivelse av den 10 april 2015 frågade kommissionen Jemens myndighet för civil luftfart och meteorologi (Cama) om det förvärrade säkerhetsläget i Jemen påverkar Camas förmåga att garantera säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Jemen.
- (128) Den 18 maj 2015 meddelade lufttrafikföretaget *Yemen Airways (Yemenia)* kommissionen att det hade upphört med sin verksamhet i slutet av mars 2015 till följd av den förvärrade situationen i Jemen. I meddelandet förklarade *Yemenia* dessutom att dess luftfartyg ställs upp på olika platser utanför Jemen. I en skrivelse av den 1 juni 2015 informerade Cama kommissionen om att *Yemenias* luftfartyg inte längre finns i Jemen och att Cama ska sköta samordningen med luftfartsmyndigheterna i de stater där luftfartygen för närvarande står, vad gäller säkerhetstillsynen av lufttrafikföretaget. I samma skrivelse uppgav Cama också att det på grund av det försämrade säkerhetsläget för närvarande inte pågår någon större luftfartsverksamhet i Jemen.
- (129) Utifrån den information som inkommit från Cama och *Yemenia* drogs slutsatsen att även om situationen bör fortsätta att övervakas noga fanns det inte tillräckliga bevis till stöd för ett beslut om att i nuläget belägga lufttrafikföretag som certifierats i Yemen med förbud.
- (130) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Jemen.
- (131) Medlemsstaternas behöriga myndigheter måste dock fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012 av lufttrafikföretag som godkänts i Jemen.

Lufttrafikföretag från Zambia

- (132) Den 25 februari 2015 hölls ett tekniskt möte med deltagande av höga företrädare från Zambias civila luftfartsmyndighet (nedan kallad ZCAA), kommissionen, Easa och medlemsstaterna. ZCAA gav en heltäckande och tydlig översikt över de åtgärder som vidtagits under det senaste året när det gäller ZCAA:s utveckling, rekrytering av personal till ZCAA, den civila luftfartens utveckling i Zambia och en förbättrad tillsyn över lufttrafikföretagen.

- (133) Det framgår att ZCAA har gjort goda framsteg när det gäller att komma till rätta med ett antal Icao-anmärkningar och att en solid grund har lagts för ytterligare utveckling av systemet för tillsynen av den civila luftfartssäkerheten i Zambia. Ett betydande arbete återstår dock vad gäller de flesta av Icaos åtta kritiska punkter som tillsammans bildar systemet för tillsyn av luftfartssäkerheten.
- (134) ZCAA meddelade att man kommer att fortsätta att arbeta med genomförandet av internationella säkerhetsnormer. Kommissionen avser att genomföra ytterligare bedömningar i syfte att fastställa huruvida det är möjligt att anordna ett utvärderingsbesök från unionen för att kontrollera genomförandet av internationella säkerhetsnormer i Zambia, före utgången av oktober 2015.
- (135) 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Zambia.

Slutliga överväganden

- (136) Vad gäller de övriga lufttrafikföretag som för närvarande ingår i unionsförteckningen har kommissionen undersökt om det är lämpligt att uppdatera förteckningen och drog slutsatsen att så inte är fallet. 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 unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på sådana lufttrafikföretag.
- (137) 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 från kommissionens sida i fråga om att uppdatera förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller restriktioner inom unionen, offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning och träder i kraft dagen efter att de offentliggjorts.
- (138) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (139) 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 25 juni 2015.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Violeta BULC
Ledamot av kommissionen

BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM HAR BELAGTS MED VERKSAMHETSFÖRBUD I UNIONEN, SAMT UNDANTAG ⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ De 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-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
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	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Okänd	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	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
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Okänd	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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			Eritrea
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 Afrijet och SN2AG som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiken Gabon
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiken Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag för Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, 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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Okänd	Republiken Indonesien
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
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Okänd	Republiken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
HEAVY LIFT	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR 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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
KOMALA INDONESIA	135-051	Okänd	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republiken Indonesien
MARTABUANA ABADION	135-049	Okänd	Republiken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Okänd	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
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
SURYA AIR	135-046	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republiken Indonesien
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 som förts upp i bilaga B, 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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republiken Kazakstan
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiken Kazakstan
KZAVIASPAS	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	IND	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republiken Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
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-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Okänd	Republiken Moçambique
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Okänd	Republiken Moçambique
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Okänd	Republiken Moçambique
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Okänd	Republiken Moçambique
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Okänd	Republiken Moçambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Okänd	Republiken Moçambique
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Okänd	Republiken Moçambique
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Okänd	Republiken Moçambique

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
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 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 AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republiken Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER LDA	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
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiken Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
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 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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
BADER AIRLINES	35	BDR	Republiken Sudan
BENTIU 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
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 firmamamn)	Drifttillståndsnr (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: 6 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-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republiken Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazakstan	Hela flottan, utom luftfartyg av typen Boeing B767, luftfartyg av typen Boeing B757, luftfartyg av typen Airbus A319/320/321.	Hela flottan, utom luftfartyg av typen Boeing B767, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B757-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 BUSINESS SERVICE ⁽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
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
IRAN AIR ⁽³⁾	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

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Drifttillståndsnr (AOC-nummer)	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Demokratiska folkrepubliken Korea
AIR MADAGASCAR	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, utom luftfartyg i Boeing B-737-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i ATR 72/42-flottan, så som anges i drifttillståndet, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGE.	Republiken Madagaskar

⁽¹⁾ Air Astana får 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⁾ 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).