

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/2322**av den 10 december 2015****om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 4.2, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 ⁽²⁾ upprättades en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av den förteckningen. Relevant information har även lämnats av vissa tredjeländer. Gemenskapsförteckningen bör därför uppdateras på grundval av denna information.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de centrala fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen eller för beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som redan finns med i gemenskapsförteckningen.
- (4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den kommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 ⁽³⁾ (nedan kallad *flygsäkerhetskommittén*).
- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd som inletts inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 473/2006 ⁽⁴⁾ med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i staterna Botswana, Republiken Guinea, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Kazakstan, Libanon, Madagaskar, Moçambique, Nepal, Filippinerna, Sudan, Taiwan, Thailand och Zambia. Kommissionen har också lämnat uppgifter till flygsäkerhetskommittén om luftfartssäkerheten i Georgien, Libyen, São Tomé och Príncipe, Tadzjikistan och Jemen, samt om tekniskt samråd med Ryska federationen.
- (6) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har fått redogörelser från EASA om resultaten av Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) analys av granskningsrapporter inom ramen för ICAO:s allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP-programmet). Medlemsstaterna uppmanades i detta sammanhang att

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 upprättas en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4).

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8).

prioritera rampinspektioner av lufttrafikföretag med licens i stater där ICAO har konstaterat allvarliga säkerhetsproblem eller vars system för säkerhetstillsyn enligt EASA:s 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) EASA har också informerat flygsäkerhetskommittén och kommissionen om resultaten av analyser av rampinspektioner utförda inom ramen för programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safaprogrammet) i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012⁽¹⁾.
- (8) EASA informerade dessutom kommissionen och flygsäkerhetskommittén 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 de planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och intensifierat samarbete som har gjorts i syfte att bidra till att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet att åtgärda fall där tillämpliga internationella normer för civil luftfart inte följs. Medlemsstaterna uppmanades i detta sammanhang att svara på sådana förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och EASA. I detta sammanhang betonade kommissionen nyttan av att ge information till det internationella luftfartssamfundet, särskilt genom ICAO:s Scan-databas (Safety Collaborative Assistance Network, SCAN), 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 uppdatering från Eurocontrol om statusen för Safas larmfunktion och aktuell statistik över varningsmeddelanden för svartlistade lufttrafikföretag.

EU-lufttrafikföretag

- (10) Till följd av EASA:s 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. Malta har informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om vissa åtgärder som landet hade vidtagit avseende ett antal maltesiska lufttrafikföretag, och Estland rapporterade om läget för lufttrafikföretaget AS Avies. Före mötet i flygsäkerhetskommittén informerade Grekland om vissa åtgärder som vidtagits avseende ett antal grekiska flygbolag.
- (11) Om relevant säkerhetsinformation skulle visa att det finns överhängande risker beroende på att unionens lufttrafikföretag inte uppfyller lämpliga säkerhetsnormer, upprepade medlemsstaterna sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder.

Lufttrafikföretag från Botswana

- (12) Den civila luftfartsmyndigheten i Botswana (CAAB) har genom skrivelse av den 27 augusti 2015 lämnat information om framstegen när det gäller åtgärdandet av de allvarliga säkerhetsproblem och andra problem som konstaterats av ICAO. CAAB visade att landet gjort ytterligare framsteg i fråga om genomförandet av internationella säkerhetsstandarder. CAAB har kontakt med ICAO:s regionala kontor för att få ytterligare stöd för att lösa de allvarliga säkerhetsproblemen och följa upp övriga konstateranden. CAAB har uppmanade ICAO att utföra ett samordnat valideringsbesök (ICVM) före utgången av 2015 för att kontrollera att de allvarliga säkerhetsproblemen åtgärdats.
- (13) Det förbättrade genomförandet av internationella säkerhetsstandarder och den tillgängliga säkerhetsinformationen 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.
- (14) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Botswana.

⁽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.

Luftrafikföretag från Republiken Guinea

- (15) Enligt överenskommelsen vid det tekniska mötet med kommissionen i Bryssel i januari 2013 har de behöriga myndigheterna i Republiken Guinea, dvs. *Direction nationale de l'aviation civile* (nedan kallade DNAC) regelbundet till kommissionen lämnat information om det pågående genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som godkändes av ICAO i december 2012, samt all verksamhet som är kopplad till denna.
- (16) I den senaste lägesrapporten från DNAC, som kommissionen mottog den 10 augusti 2015, redogörs det för de senaste aktiviteterna och för hur genomförandet av planen för korrigerande åtgärder fortlöper; för närvarande är verksamheten inriktad på hur man ligger till med certifieringen av luftrafikföretag och registrering av luftfartyg. Alla tidigare drifttillstånd upphävdes tillfälligt i slutet av mars 2013. Certifieringen med fullständig ICAO-överensstämmelse (5 faser) för luftrafikföretagen *Eagle Air* och *PROBIZ Guinée* har avslutats, och dessa luftrafikföretag har fått sina drifttillstånd (AOC) den 10 april 2015 (AOC-nummer 1/DNAC/2015) respektive den 4 augusti 2015 (AOC-nummer 2/DNAC/2015). Fyra andra luftrafikföretag, *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* och *Ijet Aviation*, har också inlett certifieringsförfaranden.
- (17) Registreringen av luftfartyg har framskridit och DNAC rapporterade att fem nya flygplan har lagts till i luftfartygsregistret.
- (18) Det stegvisa genomförandet av planen för korrigerande åtgärder, i enlighet med vad som godkändes av ICAO i december 2012, samt tillgänglig säkerhetsinformation motiverar i dagsläget inte ett beslut om att införa ett förbud eller operativa begränsningar för luftrafikföretag som certifierats i Republiken Guinea. Situationen bör dock även fortsättningsvis övervakas noggrant.
- (19) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa luftrafikföretag från Republiken Guinea.
- (20) 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.

Luftrafikföretag från Indien

- (21) Den 20 oktober 2015 hölls tekniskt samråd mellan kommissionen, EASA, medlemsstaterna och representanter från Generaldirektoratet för civil luftfart i Indien (nedan kallat *Indiens DGCA*) samt för luftrafikföretaget *Air India*. DGCA redogjorde för pågående åtgärder för hållbarhet som det har genomfört med avseende på sin säkerhetsöversynskapacitet. Det tekniska samrådet utnyttjades också för att diskutera med Indiens DGCA om samspelet mellan indiska luftrafikföretag och Safa-programmet.
- (22) Samråden visade tydligt att även om Indiens DGCA har vidtagit vissa åtgärder för att kontrollera hållbarheten i de förbättringar som hittills vidtagits inom luftfartssäkerheten behövs ytterligare insatser på olika områden. Å andra sidan använder sig Indiens DGCA av Safa:s databas för att övervaka de indiska luftrafikföretagens verksamhet inom ramen för Safa-programmet. Detta framgår bland annat av att Indiens DGCA rapporterade att det i juni 2015 hade sammanträtt med *Air India* för att diskutera vilka förfaranden *Air India* hade för övervakning av sin verksamhet inom ramen för Safa-programmet.
- (23) *Air India* tillhandahöll en översikt över sitt säkerhetsstyrningssystem, en sammanfattning av Safa:s statistiska uppgifter per flotta, exempel på sin kommunikationsstrategi i fråga om säkerhetsstyrningsprogrammet och en redogörelse för de Safa-förfaranden man tillämpat för kontinuerlig förbättring.
- (24) I skrivelser av den 29 oktober 2015, som en uppföljning av det tekniska samrådet, upprepade kommissionen ett antal meddelanden till Indiens DGCA, bland annat att indiska luftrafikföretags Safa-resultat bör övervakas mer noggrant. Kommissionen påpekade också för *Air India* att det måste visa framsteg beträffande hanteringen av Safa-förfarandena genom de resultat det uppnår inom ramen för Safa-programmet. Både Indiens DGCA och *Air*

India gjordes uppmärksamma på det ansvar EASA har enligt kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 ⁽¹⁾ (Del-TCO) i fråga om att genomföra säkerhetsbedömningar av operatörer från tredjeland, och att resultaten inom ramen för Safa-programmet hör till de viktigaste faktorer som EASA tar i beaktande när man genomför sina bedömningar.

- (25) Kommissionen noterade informationen från DGCA och *Air India*. Det bedömdes att det i dagsläget inte behövs förbud eller operativa begränsningar för lufttrafikföretag som är certifierade i Indien, men att ytterligare tekniska samråd behövs för att garantera att säkerhetsrelaterade frågor fortlöpande kan diskuteras.
- (26) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Indien.
- (27) Kommissionen ämnar fortsätta sina formella samråd med Indiens DGCA i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (28) 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

- (29) Samråden med de behöriga indonesiska myndigheterna, Indonesiens generaldirektorat för civil luftfart (nedan kallat *Indonesiens DGCA*) fortsätter. Syftet är att övervaka Indonesiens DGCA:s framsteg mot att garantera att tillsyn av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Indonesien anpassas till internationella säkerhetsnormer. Till följd av ICAO:s granskning i maj 2014 slutförde Indonesiens DGCA handlingsplanen för anpassning och håller för närvarande på att genomföra de korrigerande åtgärder som ingår i planen. På begäran av det indonesiska DGCA anordnades ett tekniskt möte den 29 oktober mellan kommissionen, EASA, vissa medlemsstater och Indonesiens DGCA samt lufttrafikföretagen *Citilink*, *Lion Air* och *Batik Air*. Detta möte gjorde klart att man håller på att förbereda de korrigeringsåtgärder som behövs för att åtgärda resultaten från tidigare inspektioner, men att åtgärderna fortfarande endast är i olika stadier av genomförande. Den största brist som konstaterades var hur inspektioner av lufttrafikföretag och luftfartyg genomförs. Förfaranden för att utföra denna uppgift finns, men de följs inte alltid i praktiken. Antalet anmärkningar vid inspektionerna är fortfarande lågt, och rapportering av resultaten till de företag som kontrolleras sker inte alltid i enlighet med de tillämpliga förfarandena. Lämpliga förfaranden för uppföljningen av inspektionsresultat saknas, och den konkreta uppföljningen av resultaten är fortfarande bristfällig. Tidsfristerna iakttas inte heller, och ofta utan påföljd. Indonesiens DGCA hanterar omkring 59 drifttillstånd, och ett antal av dessa lufttrafikföretag växer mycket snabbt. Det är viktigt att Indonesiens DGCA håller jämna steg med denna utveckling.
- (30) Lufttrafikföretaget *Citilink* gav en presentation av företagets utveckling och hanteringen av säkerhet inom företaget. Företaget fortsätter att växa med cirka åtta nya luftfartyg per år, medan system och förfaranden gradvis verkar stabiliseras. Analysen av flygdata har förbättrats, och bolaget är medvetet om operativa risker. Säkerhetsstyrningssystemet har upprättats men måste utvecklas ytterligare, bland annat med tanke på att så många tillbud och störningar förblir oanmälda.
- (31) *Lion Air* och *Batik Air* kom med en gemensam presentation, eftersom båda är medlemmar av koncernen *Lion Air Group*. Tillväxten inom dessa två flygbolag är alltjämt betydande, och de förväntas båda få ungefär 10 nya luftfartyg under 2016 och ungefär lika många under de följande åren. De största utmaningarna för dessa lufttrafikföretag är rekryteringen och utbildningen av tillräckligt mycket personal inom alla områden. Båda dessa lufttrafikföretag lade fram planer för utbildning av flygbesättningar och för rekrytering och utbildning av annan personal. Minimikvalifikationerna för nyrekryterade piloter och kraven för att bli befordrad till kommandör inom *Lion Air* är förhållandevis låga i förhållande till den ofta krävande verksamhetsmiljön. Som en följd av detta och på grund av lufttrafikföretagets snabba tillväxt finns det ett stort antal relativt oerfarna piloter inom *Lion Air*. Detta kan ligga bakom det stora antalet ostabiliserade inflygningar och en hög risk för landningstillbud (hårda landningar, avåkningar av banan). Ett exempel på detta är den avåkning av banan som lufttrafikföretaget *Batik Air*

⁽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, EUT L 133, 6.5.2014, s. 12.

råkade ut för den 6 november 2015. När det gäller just den incidenten gjorde Indonesiens DGCA och lufttrafikföretaget *Batik Air* omedelbara insatser för att på ett adekvat sätt utreda incidenten och vidta avhjälpan åtgärder. Dessutom har systemet för övervakning av flyguppgifter förbättrats, vilket ger meningsfulla resultat och förbättrar säkerheten. Säkerhetsstyrningssystemet tycks vara väl utvecklat och rapportering av tillbud och händelser har på senare tid också börjat förbättras, även om det faktiska genomförandet och kartläggningen av risker fortfarande måste mogna. Sammanträdet visade att riskerna för *Lion Air* och *Batik Air* är den snabba tillväxten och flygbesättningarnas relativa oerfarenhet.

- (32) Indonesiens DGCA var inbjuden till en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén den 25 november 2015. Indonesiens DGCA tog åter upp de punkter som tagits upp under det tekniska mötet den 29 oktober 2015. Bland dessa ingick ett program för kontinuerlig övervakning och resultatförvaltningssystemet. Resultaten av övervakningsinsatserna i de fyra indonesiska lufttrafikföretag som för närvarande är undantagna från det allmänna förbudet för indonesiska lufttrafikföretag, samt i de tre lufttrafikföretag som var närvarande vid förhandlingen presenterades. Indonesiens DGCA lade också fram en presentation om utvecklingen av säkerhetsriskhanteringssystemet. Indonesiens DGCA bjöd in kommissionen till ett kontrollbesök på plats. Ett sådant besök kommer att ge tillfälle att se över framstegen och att fastställa det faktiska genomförandet av internationella säkerhetsnormer vid myndigheten och inom lufttrafikföretagen.
- (33) Lufttrafikföretagen *Citilink*, *Lion Air* och *Batik Air* har gjort framställningar om sin utveckling och sitt genomförande av säkerhetsledning, vilka i stort sett var i linje med deras presentation under det tekniska mötet den 29 oktober.
- (34) I en skrivelse av den 22 oktober 2015 informerade Indonesiens DGCA kommissionen om att två nya lufttrafikföretag har certifierats sedan den senaste uppdateringen, nämligen AOC-nummer 135-054 som utfärdats till *Alda Trans Papua* och AOC-nummer 135-059 som utfärdats till *Weststar Aviation Indonesia*. Indonesiens DGCA lämnade dock inga bevis för att säkerhetsstillsynen av dessa lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer. I samma skrivelse informerar Indonesiens DGCA kommissionen om att drifttillståndet för lufttrafikföretagen *Pacific Royale Airways* (drifttillstånd nr 121-045), *Air Maleo* (drifttillstånd nr 121-041, endast inrikes godstrafik), *Manunggal Air Service* (drifttillstånd nr 121-020), *Nusantara Buana Air* (drifttillstånd nr 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, drifttillstånd nr 135-006) och *Asconusa Air Transport* (drifttillstånd nr 135-022) har återkallats.
- (35) Även om framsteg kan noteras efter ICAO:s inspektion i maj 2014, och även sedan det tekniska mötet i oktober, är en kontroll av förbättringarna en förutsättning för att återskapa det förtroende för säkerheten som krävs för att man ska kunna överväga en ytterligare lättnad av verksamhetsförbudet för indonesiska lufttrafikföretag. Därför ska EU anordna ett utvärderingsbesök under 2016 i syfte att samla in nödvändig information. För närvarande finns det emellertid inte tillräcklig dokumentation till stöd för ett beslut med avseende på ytterligare lättnader av verksamhetsförbuden för lufttrafikföretag från Indonesien, inte heller för *Citilink*, *Lion Air* eller *Batik Air*.
- (36) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Alda Trans Papua* och *Weststar Aviation* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006. *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* och *Asconusa Air Transport* bör strykas från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Iran

- (37) Lufttrafikföretaget *Iran Air*, som certifierats av den civila luftfartsorganisationen i Islamiska republiken Iran (CAOIRI), fördes upp i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 den 30 mars 2010. Efter ett utvärderingsbesök på plats definierades driftsbegränsningarna för *Iran Airs* flotta ytterligare den 5 juli 2010.
- (38) *Iran Air* vände sig till kommissionen med information om sin nuvarande flotta, tillsammans med relevant dokumentation. Företaget begärde att utesluta alla luftfartyg av typen A 320 från driftsrestriktionerna så att *Iran Air* även skulle kunna driva sina nya luftfartyg av typen A 320 inom unionen. Enligt uppgifter från *Iran Air* är genomsnittsåldern för *Iran Airs* A 320-flotta är lägre än den genomsnittliga åldern på de luftfartyg som får verka inom unionen. *Iran Air* har vidare gjort gällande att luftfartygen kan flygas på ett tillförlitligt sätt. Eftersom det dock inte har varit möjligt att kontrollera den framlagda dokumentationen är det på grundval av den information som nu är tillgänglig för kommissionen inte möjligt att införa nya luftfartyg i förteckningen över luftfartyg med vilka *Iran Air* kan bedriva flygverksamhet i unionen.

- (39) Enligt driftstillståndet för *Iran Air* har antalet luftfartyg av de typer som är tillåtna att verka inom unionen minskat. Förteckningen över undantagna luftfartyg som ingår i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 bör ändras i enlighet med detta.
- (40) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras för att återge *Iran Airs* nuvarande flotta i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Irak

- (41) EASA har skrivit till den irakiska civila luftfartsmyndigheten (nedan kallad ICAA) vid fyra separata tillfällen mellan den 13 juni 2014 och den 16 mars 2015, avseende säkerhetsproblemen i samband med *Iraqi Airways* verksamhet inom ramen för Safa-programmet. Vad gäller denna fråga visar Safa-uppgifterna tecken på att *Iraqi Airways* brister i fråga om grundorsaksanalys.
- (42) *Iraqi Airways* har hos EASA ansökt om godkännande av tredjelandsoperatör (TCO) den 20 augusti 2014. EASA har bedömt *Iraqi Airways* ansökan i enlighet med kraven i Del-TCO.
- (43) I samband med genomförandet av säkerhetsbedömningen av *Iraqi Airlines* inom ramen för detta godkännandeförfarande yttrade EASA grundläggande farhågor avseende *Iraqi Airways* bristande förmåga att reagera på de säkerhetsrisker som påpekats och att lämna säkerhetsrelaterad dokumentation i rätt tid. EASA drog därför slutsatsen att en ytterligare bedömning inte skulle resultera i ett tillstånd för *Iraqi Airways* och att det därmed inte uppfyller de tillämpliga kraven i kommissionens förordning (EU) nr 452/2014. Den 16 juli 2015 avvisade EASA *Iraqi Airways* ansökan om godkännande av tredjelandsoperatör (TCO) på uppenbara säkerhetsgrunder såsom beskrivs ovan.
- (44) Den 28 september 2015 skrev kommissionen till ICAA. Skrivelsen inledde offentliga samråd med myndigheter som har tillsynsuppgifter avseende de lufttrafikföretag som är certifierade i Irak, i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i kommissionens förordning (EG) nr 473/2006. I denna skrivelse preciserade kommissionen att öppnandet av dessa officiella samråd grundades på *Iraqi Airways* säkerhetsresultat inom ramen för Safa-programmet samt de negativa beslut som fattas av EASA när det gäller *Iraqi Airways* ansökan om godkännande av tredjelandsoperatör (TCO).
- (45) Den 27 oktober 2015 skrev kommissionen till ICAA och *Iraqi Airways* för att meddela båda parter att ärendet *Iraqi Airways* hade satts upp på dagordningen för sammanträdet den 24–26 november 2015 i flygsäkerhetskommittén, och att både ICAA och *Iraqi Airways* skulle ges tillfälle att yttra sig inför flygsäkerhetskommittén i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.
- (46) Den 3 november 2015 hölls en videokonferens mellan kommissionen, EASA, medlemsstaterna och representanter från både ICAA och *Iraqi Airways*. Under denna videokonferens presenterade ICAA en översikt över sin verksamhet, och bland annat över de grundläggande principerna för säkerhetstillsyn. Andra uppgifter som lämnats av ICAA omfattade en översikt över den tillsyn det utövar över *Iraqi Airways* samt hur ICAA följer upp uppgifter som rör Safa-programmet. *Iraqi Airways* presentation under denna ansökningsomgång innehöll bland annat en mycket allmän överblick över information om dess säkerhets- och kvalitetsledningssystem och andra säkerhetsrelaterade processer.
- (47) ICAA och *Iraqi Airways* fick lägga fram sina synpunkter inför flygsäkerhetskommittén den 25 november 2015. Bland annat rapporterade ICAA att det har tillsynsansvar för sju innehavare av drifttillstånd, inbegripet *Iraqi Airways*. ICAA gav också en sammanfattning av de åtgärder som planeras i syfte att stärka organisationens kapacitet. EASA informerade om de säkerhetsproblem som utgjort grunden för dess negativa TCO-beslut.
- (48) *Iraqi Airways* belyste olika aspekter, däribland information som rör dess Safa-analys och uppföljningen av denna. Presentationen gav inte tillräckliga uppgifter om hur *Iraqi Airways* säkerhets- och kvalitetsledningssystem fungerar i detalj. Informationen från *Iraqi Airways* var inte tillräckliga för att helt undanröja de säkerhetsfarhågor som EASA:s negativa beslut att vägra auktorisation enligt TCO för *Iraqi Airways* grundats på.
- (49) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Iraqi Airways* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

- (50) Eftersom detta införande är en direkt följd av EASA:s negativa beslut om auktorisation enligt TCO kommer kommissionen att ompröva införandet om och när EASA meddelar kommissionen att den anser att villkoren för att EASA ska kunna fatta ett positivt beslut inom ramen för Del-TCO avseende *Iraqi Airways* är uppfyllda.

Luftrafikföretag från Kazakstan

- (51) Sedan juli 2009 är alla luftrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, utom ett, föremål för ett fullständigt verksamhetsförbud, främst på grund av att den myndighet som ansvarar för säkerhetstillsynen av luftrafikföretag som är certifierade i Kazakstan (kommittén för civil luftfart i Kazakstan – CAC) är oförmögen att genomföra och tillämpa gällande internationella säkerhetsnormer. Ett partiellt undantag gjordes för luftrafikföretaget *Air Astana*. *Air Astana* togs upp i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 och tilläts att bedriva flygverksamhet i unionen med en del av dess flotta, och begränsat till den verksamhet företaget hade vid denna tidpunkt.
- (52) Under 2014, efter förbättrade Safa-resultat, tilläts *Air Astana* öka antalet flygningar till unionen, men endast med den typ av luftfartyg som den hade tillåtits att bedriva flygverksamhet med i unionen sedan 2009.
- (53) *Air Astana* omcertifierades av CAC i april 2015 och Iosa-certifierades (IATA Operational Safety Audit Programme) i maj 2015. Luftrafikföretaget tillhandahåller regelbundna uppdateringar om flygverksamhet, utbildning och underhåll till kommissionen. Vid den inspektion av *Air Astana* som EASA utförde i oktober 2015 inom ramen för Del-TCO framkom inget som tydde på bristande överensstämmelse med internationella standarder. *Air Astana* befanns vara välbemannat och effektivt förvaltad av en kompetent internationell ledningsgrupp, och med lokal personal. Organisationen har utvecklat en stark och trovärdig säkerhetskultur. EASA:s revisionsgrupp rekommenderade därför att Auktorisering enligt TCO skulle utföras för *Air Astana* utan anmärkningar.
- (54) I syfte att tillhandahålla uppdaterad information om säkerhetstillsynen i Kazakstan bjöds CAC in att höras vid flygsäkerhetskommitténs möte den 24 november 2015. CAC angav att ett antal åtgärder pågår för att ta itu med de brister som upptäckts av ICAO under 2014 inom ramen för det samordnade valideringsbesöket, inklusive de allvarliga säkerhetsproblemen inom flygverksamheten. Dessa åtgärder omfattar upprättandet av ett utbildningsprogram för luftfartssäkerhetsinspektörer och förbättring av förfarandena för certifiering av luftrafikföretag och för utfärdande av specifika tillstånd. Med beaktande av de allvarliga säkerhetsproblemen uppgav CAC att de inte väntas kunna lösas förrän tidigast i slutet av 2015. I november 2015 undertecknade Kazakstans behöriga myndigheter ett samförståndsavtal med ett samförståndsavtal med en rådgivande tjänsteleverantör, i syfte att höja nivån på det konkreta genomförandet av relevanta säkerhetsnormer i Kazakstan. CAC uppgav också att sammanlagt 12 operatörer som står under deras tillsyn omcertifierades under 2015 och att fem drifttillstånd hade återkallats. Samtidigt som detta är en positiv utveckling återstår en betydande osäkerhet beträffande graden av efterlevnad av certifierings- och godkännandeförfaranden samt effektiviteten i de kontrollåtgärder som tillämpas för att hantera de allvarliga säkerhetsproblemen.
- (55) *Air Astana* inbjöds också att till flygsäkerhetskommitténs möte den 24 november 2015. *Air Astana* tillhandahöll bevis för att det har en stabil och effektiv process för säkerhetshantering och kan hantera säkerhetsrisker och utföra grundorsaksanalyser, och att det främjar en säkerhetskultur inom organisationen. Luftrafikföretaget har visat förmåga att hantera förändringar i räckvidden och omfattningen av sin verksamhet på ett säkert och effektivt sätt. Dessutom har *Air Astana* säkerställt att tillsynen av flottan utförs i enlighet med tillämpliga internationella säkerhetsnormer.
- (56) Luftrafikföretaget SCAT JSC, som certifierats i Kazakstan, begärde att få framföra sina synpunkter till flygsäkerhetskommittén. Detta skedde den 24 november 2015. Luftrafikföretaget har med framgång genomgått en Iosa-certifiering. Enligt de uppgifter som lämnats av SCAT JSC är flera av företagens luftfartyg av typen Boeing B-737 och B-757 registrerade i Litauen. Samtidigt som kommissionen erkänner de framsteg som gjorts av SCAT JSC kunde luftrafikföretaget inte bevisa att dess flygverksamhet och luftfartygens löpande luftvärdighet och underhåll utförs i enlighet med gällande säkerhetsstandarder.
- (57) På grundval av den information som kommissionen har tillgång till, inklusive den som tillhandahölls under förhandlingen den 24 november 2015, dras slutsatsen att projektet för rättsliga reformer i Kazakstan på området civil luftfart långsamt framskrider. Som bevis för mer djupgående framsteg bör emellertid de olösta allvarliga säkerhetsproblemen när det gäller flygdrift lösas innan en väsentlig uppmjukning av de restriktioner som för närvarande gäller för luftrafikföretag under CAC:s tillsyn, förutom *Air Astana*, skulle kunna övervägas.

- (58) På grundval av den information som kommissionen har tillgång till, de positiva resultaten av TCO-inspektionen av *Air Astana* och företagets förklaringar under förhandlingen i flygsäkerhetskommittén, anser kommissionen att villkoren för att behålla ett partiellt förbud för *Air Astana* inte längre är uppfyllda.
- (59) Vad beträffar *SCAT JSC* avser kommissionen att utreda denna fråga ytterligare, i syfte att se till att en framtida potentiell uppmjukning av verksamhetsförbudet för *SCAT JSC* inte kommer att innebära säkerhetsrisker för flygningar till unionen.
- (60) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Air Astana* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (61) 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

- (62) Samråd med de behöriga myndigheterna i Libanon, den libanesiska civila luftfartsmyndigheten (nedan kallad *libanesiska CAA*) fortsätter i syfte att bekräfta att Libanon håller på att genomföra den plan för korrigerande åtgärder som utarbetades som svar på de rön och allvarliga säkerhetsproblem som framkom vid det samordnade valideringsbesöket i december 2012.
- (63) Den 4 november 2015 samlades representanter från libanesiska CAA och lufttrafikföretagen *Middle East Airlines* och *Wings of Lebanon* i ett tekniskt möte i Bryssel, med kommissionen och EASA, för att uppdatera uppgifterna om libanesiska CAA:s framsteg, främst i fråga om åtgärdandet av allvarliga säkerhetsproblem, inrättandet av en civil luftfartsmyndighet och åtskillnad av säkerhetstillsyn från tillhandahållandet av tjänster, som för närvarande båda utförs av libanesiska CAA.
- (64) Libanesiska CAA hade lämnat ytterligare uppgifter till ICAO om de allvarliga säkerhetsproblemen, och presenterade denna information under det tekniska mötet. Libanesiska CAA har nyligen uppmanat ICAO att kontrollera de korrigerande åtgärderna, men detta har ännu inte skett. Det nämndes att flygsäkerhetsdirektoratet, som ansvarar för certifiering och tillsyn av lufttrafikföretag, har en mer oberoende ställning inom libanesiska CAA, även om detta inte styrktes av tydliga belägg under det tekniska mötet.
- (65) Lufttrafikföretaget *Middle East Airlines* redogjorde för sin verksamhet och säkerhetshantering och lufttrafikföretaget verkade ha kontroll över sina processer i säkerhetskritiska områden som flygdrift, luftvärdighet, besättningens utbildning och kvalitets- och säkerhetsledning. EASA upplyste om att ett möte nyligen med *Middle East Airlines* inom ramen för dess ansökan om auktorisering enligt TCO har gett positiva resultat. Lufttrafikföretaget organiserar regelbundet revisioner utförda av tredje part i syfte att åtgärda avsaknaden av säkerhetstillsyn från den egna myndighetens sida och förbättra genomförandet av internationella säkerhetsnormer ytterligare.
- (66) Lufttrafikföretaget *Wings of Lebanon* presenterade sin verksamhet med endast ett luftfartyg och de säkerhetsförfaranden som gäller. Nyligen ersattes de viktigaste cheferna inom detta lufttrafikföretag, vilket har lett till en förbättring av de operativa förfarandena inom lufttrafikföretaget och gett en god grund för utveckling av ett säkerhetsstyrningssystem.
- (67) Förbättringarna av systemet för säkerhetstillsyn går stegvis, och är i kombination med de åtgärder som *Middle East Airlines* vidtagit för att åtgärda problemen och den tillgängliga säkerhetsinformation en, i detta skede inte tillräckliga för att motivera ett beslut om att införa ett förbud eller operativa begränsningar för lufttrafikföretag som är certifierade i Libanon. I syfte att noga övervaka situationen måste samråden med de libanesiska myndigheterna fortsätta i enlighet med artikel 3.2 i förordning nr 473/2006.
- (68) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Libanon.

- (69) 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.

Luftrafikföretag från Madagaskar

- (70) Kommissionen har fortsatt samråden med den civila luftfartsmyndigheten i Madagaskar, *Aviation civile de Madagaskar* (ACM). På begäran av ACM ägde ett möte rum i Bryssel den 2 oktober 2015 mellan å ena sidan kommissionen, EASA och medlemsstaterna och å andra sidan the ACM och luftrafikföretaget *Air Madagascar*.
- (71) Under detta möte tillhandahöll ACM och *Air Madagascar* information om de framsteg båda organisationer gjort med avseende på deras respektive planer för korrigerande och förebyggande åtgärder, som införts för att ta itu med de säkerhetsbrister som nämns i skälen 66–74 i genomförandeförordning (EU) nr 390/2011. Både ACM och *Air Madagascar* anser att dessa säkerhetsbrister har åtgärdats på lämpligt sätt. ACM begärde omprövning av de operativa begränsningar som ålagts *Air Madagascar*.
- (72) De framsteg som rapporterats av ACM när det gäller åtgärdande av de brister som upptäckts av ICAO, samt de uppgifter som lämnats av ACM och luftrafikföretaget *Air Madagascar* om deras respektive korrigerande och förebyggande åtgärdsplaner noterades av kommissionen. De framsteg som uppnåtts av ACM och luftrafikföretaget *Air Madagascar* ska erkännas, men även mot bakgrund av de ytterligare framsteg som förväntas kan villkoren för en uppmjukning av det gällande partiella förbudet mot *Air Madagascar* ännu inte anses uppfyllda. Det behövs fortfarande kontroll av det faktiska genomförandet av internationella säkerhetsstandarder. ACM måste konsolidera sina erfarenheter av de nya processer det har infört. I detta sammanhang kan unionens utvärderingsbesök i Madagaskar övervägas för första kvartalet 2016. Dessutom finns det för närvarande inte tillräcklig bevisning för att motivera avsteg från de operativa begränsningarna för luftrafikföretag från Madagaskar.
- (73) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på luftrafikföretag från Madagaskar.

Luftrafikföretag från Moçambique

- (74) Vid unionen utvärderingsbesök, som ägde rum i april 2015, kunde kommissionen konstatera att medan de behöriga myndigheterna för civil luftfart i Moçambique, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), visade stora framsteg i fråga om genomförandet av internationella säkerhetsstandarder, kvarstod betydande brister i systemet för säkerhetsstillsyn i Moçambique. Det beslöts därför att kommissionen, med stöd från EASA, skulle tillhandahålla tekniskt bistånd till IACM, i syfte att åtgärda återstående brister och slutföra den interna kapacitetsuppbyggnad som krävs för att uppnå hållbarhet.
- (75) Ett långvarigt tekniskt stödprojekt inleddes den 12 oktober 2015 och kommer att pågå till början av juni 2016. Den första fasen av projektet har gett vissa inledande resultat. En grundlig översyn av den rättsliga ramen och de tillämpliga luftfartsbestämmelserna har lett till fastställandet av korrigeringar och förbättringar för senare antagande. Just nu överväger man hur principerna i och strukturen för ett antal rättsakter i unionslagstiftningen om civil luftfart kan anpassas till särdragen i Moçambiques luftfartssystem. En målinriktad insats pågår för att systematiskt åtgärda alla olösta brister som uppdagades vid ICAO:s USOAP-granskning, i syfte att betydligt förbättra den faktiska genomförandegraden. En rad kontakter med alla befintliga luftrafikföretag har ägt rum och en översyn av deras certifieringsstatus genomförts. Ett antal samarbetsprotokoll övervägs i syfte att förstärka vissa av de mest sårbara aspekterna av IACM. En identifiering av alla IACM:s interna förfaranden och processer som kräver en omfattande översyn har inletts.
- (76) Ett kortvarigt tekniskt stödprojekt inleddes den 14 september 2015 och avslutades den 13 november 2015. Det gav utbildning på arbetsplatsen och vägledning om flygplatscertifiering och övervakning, med särskild inriktning på den nya *Nacala International Airport* och den befintliga *Beira international airport*.
- (77) IACM:s förmåga att övervaka civil luftfartsverksamhet i Moçambique har emellertid 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 luftrafikföretag som certifieras i Moçambique.

- (78) Enligt en förteckning som IACM tillhandahållit den 5 november 2015 har tre nya lufttrafikföretag certifierats i Moçambique, nämligen *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) och *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). IACM kunde dock inte lämna några bevis för att säkerhetstillsynen av dessa två lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Genom samma förteckning underrättade IACM kommissionen om att drifttillstånden för lufttrafikföretagen *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) och *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), som tidigare tillfälligt upphävts under omcertifieringen, nu hade återkallats på grund av företagets misslyckande med att slutföra denna process.
- (79) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* och *Inaer Aviation Mozambique Lda* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och så att *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* och *Unique Air Charter Lda* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Nepal

- (80) Kommissionen har fortsatt samråden med den civila luftfartsmyndigheten i Nepal (nedan kallad CAAN) för att fastställa dess förmåga att på ett tillfredsställande sätt genomföra och tillämpa relevanta internationella säkerhetsnormer.
- (81) Kommissionen och EASA besökte CAAN den 5–9 oktober 2015. EASA:s syfte med besöket var att tillhandahålla tekniskt bistånd i form av en bedömning av de framsteg som CAAN gjort i fråga om ICAO:s granskningsresultat, och se över färdplanen för att införa och tillhandahålla rekommendationer om hur de kvarstående frågorna kan lösas. Kommissionen deltog i detta besök på plats för att se vilka framsteg som CAAN gjort i fråga om de brister som lett till verksamhetsförbudet för nepalesiska flygbolag i december 2013.
- (82) Besöket bekräftade att CAAN har gjort goda framsteg med genomförandet av internationella säkerhetsnormer. Enligt ICAO tar planen för avhjälpanande åtgärder som utarbetats av CAAN till fullo upp alla dessa brister, inklusive dem som ledde till de allvarliga säkerhetsproblem som konstaterats av ICAO. Genomförandet av åtgärderna kunde emellertid inte kontrolleras vid besöket på plats. Det allvarliga säkerhetsproblemet i fråga om lufttransporter är fortfarande olöst. CAAN förutser ett besök av ICAO:s regionala säkerhetskontor i december 2015 för en inledande bedömning av genomförandet av de korrigerande åtgärderna, med sikte på ett samordnat valideringsbesök under första kvartalet 2016. Under detta kontrollbesök ska ICAO kontrollera det konkreta genomförandet av de avhjälpanande åtgärderna. CAAN tillämpar ett regelbundet revisionsprogram för samtliga flygbolag och andra tjänsteleverantörer som står under dess tillsyn. Inspektionsprogrammet behöver dock utvecklas ytterligare.
- (83) Under ett möte med Nepals minister för turism, kultur och civil luftfart betonades det CAAN måste få fullständiga befogenheter att fungera oberoende från den politiska nivån i sina säkerhetsrelaterade uppgifter och vara tillräckligt bemannat med kvalificerad personal om luftfartstillsynen i Nepal ska kunna förbättras. Ministern meddelade att ytterligare ändringar av den nepalesiska lagen om civil luftfart är under utarbetande, i syfte att åtgärda institutionella problem och uppnå oberoende säkerhetstillsyn genom tjänsteleverantörerna. Dessutom ska CAAN få fullt stöd när det gäller uppföljningen av alla konstaterade brister.
- (84) Den 7 och 8 oktober 2015 besökte kommissionen och EASA lufttrafikföretagen *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* och *Nepal Airlines Corporation* (registrerade i Nepal), i syfte att kontrollera utvecklingen sedan det föregående besöket i februari 2014. Alla fyra lufttrafikföretag har omcertifierats i enlighet med tillvägagångssättet i fem steg, och CAAN utför regelbunden tillsyn. Utvecklingen av systemen för säkerhetshantering och säkerhetskulturen inom dessa lufttrafikföretag befinner sig i olika utvecklingsskeden, och även om några av dem har kommit klart längre än andra, uppfyller inget av lufttrafikföretagen för närvarande gällande internationella säkerhetsnormer.
- (85) CAAN tillhandahöll också information om att två nya lufttrafikföretag hade certifierats. *Saurya Airlines* hade erhållit drifttillstånd med nummer 083/2014 den 13 november 2014 och *Himalaya Airlines* hade erhållit drifttillstånd med nummer 084/2015 den 09 mars 2015. CAAN kunde dock inte lämna några bevis för att säkerhetstillsynen av dessa två lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.

- (86) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Saurya Airlines* och *Himalaya Airlines* inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Filippinerna

- (87) Kommissionen, EASA och medlemsstaterna har nära övervakat säkerheten hos lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom att prioritera rampinspektioner av filippinska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (88) Före flygsäkerhetskommitténs möte lämnade den civila luftfartsmyndigheten i Filippinerna (nedan kallad CAAP) viss teknisk information till kommissionen om deras säkerhetstillsyn av lufttrafikföretag som är certifierade i Filippinerna. Enligt den informationen finns för närvarande 38 verksamma innehavare av drifttillstånd i Filippinerna. CAAP:s ledningsgrupp, som hittills bidragit till de positiva förbättringarna inom Filippinernas civila luftfart, kommer att finnas kvar och har förpliktat sig att genomföra sitt program för kontinuerliga förbättringar. CAAP:s information och en analys av tillgängliga upplysningar om olyckor och incidenter visar inte på några oroväckande tendenser för filippinska certifierade lufttrafikföretag.
- (89) *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* och *Cebu Pacific Air* har alla varit föremål för Safa-rampinspektioner under senare tid. Rapporterna visar att det inte finns några negativa tendenser ifråga om dessa Safa-rampinspektioner.
- (90) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Filippinerna.
- (91) Medlemsstaterna måste emellertid fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Filippinerna uppfyller gällande internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (92) Kommissionen, EASA och medlemsstaterna har fortsatt att nära övervaka säkerheten hos lufttrafikföretag som är certifierade i Ryska federationen och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom att prioritera rampinspektioner av vissa ryska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (93) Den 23 oktober 2015 höll kommissionen, biträdd av EASA och medlemsstaterna, ett möte med företrädare för ryska Federal Air Transport Agency (nedan kallad *Fata*). Syftet med mötet var att granska säkerheten hos ryska lufttrafikföretag på grundval av Safa-rampinspektionsrapporter för perioden 20 september 2014–19 oktober 2015 och identifiera fall som behöver särskild uppmärksamhet.
- (94) Vid mötet påpekade kommissionen att vissa operatörer med 2 eller fler Safa-anmärkningar inte gör en ordentlig analys av grundläggande orsaker. *Fata* uppgav att resultaten vid Safa-kontrollerna analyseras regelbundet och att man kontinuerligt övervakar huruvida operatörernas korrigerande åtgärder är verksamma. *Fata* förband sig att följa upp de fall där brister i efterlevnaden ännu inte åtgärdats på ett korrekt sätt och att förse kommissionen med uppdaterade uppgifter om statusen för dessa fall. *Fata* informerade även om de senaste fallen av upphävande och återkallande av drifttillstånd för lufttrafikföretag som omfattas av deras tillsyn.
- (95) Baserat på tillgänglig information drogs slutsatsen att en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland inte var nödvändig. Man enades emellertid om att fortsätta med de regelbundna säkerhetsexpertmötena mellan kommissionen och de ryska myndigheterna, minst en gång före varje möte i flygsäkerhetskommittén.

- (96) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Ryssland.
- (97) 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.
- (98) Skulle dessa kontroller visa på en överhängande säkerhetsrisk på grund av bristande efterlevnad av de relevanta säkerhetsnormerna, kan kommissionen bli skyldig att vidta åtgärder mot lufttrafikföretag från Ryssland i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Sudan

- (99) Den sudanska civila luftfartsmyndigheten (nedan kallad SCAA) har upprätthållit regelbundna kontakter med kommissionen, särskilt när det gäller bedömningen av lufttrafikföretag som är registrerade i Sudan. SCCA:s tillsynsverksamhet har förbättrats när det gäller ett antal lufttrafikföretag. Trots att SCAA hade bekräftat att man var redo att ta emot ett utvärderingsbesök på plats i oktober 2015 bad man sedan att besöket skulle skjutas upp till 2016, så att SCAA och lufttrafikföretagen skulle få mer tid på sig för att genomföra internationella säkerhetsnormer.
- (100) En säkerhetsinspektion från unionen ska dock göras för att fastställa om de internationella säkerhetsnormerna är uppfyllda av SCAA och de lufttrafikföretag som certifierats i Sudan.
- (101) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Sudan.

Lufttrafikföretag från Taiwan

- (102) Med beaktande av de två dödsolyckor som drabbat lufttrafikföretaget *TransAsia Airways (TNA)* under de senaste 18 månaderna, inledde kommissionen formella samråd med de civila luftfartsmyndigheterna i Taiwan (nedan kallade CAA) i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i kommissionens förordning (EG) nr 473/2006. CAA och lufttrafikföretaget TNA inbjöds i samband med detta till ett tekniskt möte i Bryssel den 19 oktober 2015 med kommissionen och EASA för att diskutera det system för säkerhetstillsyn som införts av CAA samt TNAs säkerhetsnivå.
- (103) CAA meddelade vid mötet att deras system för säkerhetstillsyn bygger på ICAO:s standarder och rekommenderade praxis och förklarade, med hänvisning till ICAO:s åtta kritiska punkter, hur myndigheten fullgör sina skyldigheter ifråga om säkerhetstillsynen. CAA informerade mer utförligt om de åtgärder som inletts efter tillbudet och olyckorna rörande lufttrafikföretaget TNA under de senaste två åren. I enlighet med Taiwans föreskrifter frös CAA också nivån på den flygdrift som utförs av lufttrafikföretaget TNA under ett år från och med den dag då den andra olyckan inträffade. CAA betonade slutligen att man har för avsikt att genomföra ICAO:s bilaga 19 och meddelade att man kommer att göra en utvärdering av systemet för säkerhetsledning vad gäller alla lufttrafikföretag som är certifierade i Taiwan fram till slutet av 2017.
- (104) Vid samma möte informerade lufttrafikföretaget TNA kommissionen om att man efter dödsolyckorna 2014 och 2015 utarbetat och genomfört en handlingsplan för förbättrad flygsäkerhet på följande områden: förbättrad företagskultur, vidareutveckling av organisationen, införande av ett system för säkerhetsledning, utbildning och bedömning. Man rapporterade att betydande förändringar av lufttrafikföretagets organisation genomförts under 2015, bl.a. genom personalförändringar i företagsledningen, inrättande av en avdelning för kvalitetssäkring, inrättande av en flygsäkerhetskommitté för formulering och främjande av säkerhetspolicy samt förnyelse av flottan, så att genomsnittsåldern på flottan skulle vara fyra år 2016. Särskilda åtgärder hade också vidtagits för att förbättra flygbesättningarnas utbildning. Utöver den tillsyn som utövas av CAA genomförde ATR och Flight Safety Foundation utvärderingsbesök under 2015 med understöd av Airbus och Bureau Veritas. Båda utvärderingsbesöken på plats ledde till ett antal rekommendationer som ska genomföras genom en korrigerande handlingsplan som därefter utarbetats av lufttrafikföretaget TNA.

- (105) Vid mötets slut upprepade CAA att alla aspekter av luftfarten i Taiwan är i linje med de internationella standarder som fastställts ICAO och man förpliktade sig att fortsätta att noggrant övervaka säkerheten vad gäller lufttrafikföretaget TNA och genomförandet av de korrigerande och förebyggande handlingsplanerna.
- (106) På grundval av den information som kommissionen förfogar över bedömdes det att CAA och lufttrafikföretaget TNA inte behöver inställa sig inför flygsäkerhetskommittén och att det inte är nödvändigt med ett verksamhetsförbud för lufttrafikföretag från Taiwan. CAA och lufttrafikföretaget TNA enades dock om ytterligare tekniska samråd för att kommissionen ska kunna följa genomförandet av respektive korrigerande och förebyggande handlingsplaner och möjliggöra fortlöpande diskussioner om säkerhetsrelaterade frågor.
- (107) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Taiwan.
- (108) 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 Taiwan.

Lufttrafikföretag från Thailand

- (109) Genom en skrivelse av den 14 oktober 2015 har den civila luftfartsmyndigheten i Thailand (nedan kallad CAA i Thailand) lämnat uppgifter till kommissionen om framsteg i genomförandet av de korrigerande åtgärderna för att ta itu med de allvarliga säkerhetsproblem som konstaterats av ICAO och andra brister som påpekats av ICAO och Federal Aviation Administration. Det noterades att regeringen i Thailand på bara några månader kunna omorganisera f.d. direktoratet för civil luftfart till en autonom luftfartsmyndighet i Thailand. CAA i Thailand har rekryterat nya tekniska specialister och ytterligare inspekterande personal och håller på att ytterligare stärka sin personalstyrka.
- (110) Den 9–12 november 2015 genomförde EASA ett besök i Thailand, bl.a. hos CAA i Thailand, för att granska den bristande efterlevnad som upptäckts av ICAO, mot bakgrund av TCO-ansökningarna från två thailändska lufttrafikföretag. EASA:s iakttagelser stämmer överens med ICAO:s slutsatser. EASA fann att CAA i Thailand var relativt svagt och överbelastat, men noterade även en positiv utveckling. För en vidare positiv utveckling krävs politiskt stöd och tillräckliga och realistiska tidsramar för att genomföra korrigerande åtgärder på ett långsiktigt stabilt sätt.
- (111) På begäran av regeringen i Thailand hölls ett tekniskt möte den 23 november 2015 i närvaro av kommissionen, EASA, högt uppsatta tjänstemän från den thailändska regeringen, tjänstemän från CAA i Thailand och företrädare för lufttrafikföretaget *Thai Airways International*. Deltagarna vid detta möte bedömde att den information som lämnades om förbättringarna av det thailändska civila luftfartssystemet även var relevant för flygsäkerhetskommittén.
- (112) Thailands delegation bjöds därför in till en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén den 25 november. CAA i Thailand redogjorde för de organisatoriska förbättringar och de korta, medelfristiga och långsiktiga handlingsplaner som bör råda bot på ICAO:s slutsatser och lösa de allvarliga säkerhetsproblemen. Vad beträffar tidsfristerna förklarade CAA i Thailand att man anser att det är viktigare att tillhandahålla ett högkvalitativt flygsäkerhetssystem än att lägga fast tidsfrister som det skulle vara orealistiskt att hålla. CAA i Thailand har för avsikt att genomföra europeiska flygsäkerhetsbestämmelser och håller på att ingå avtal med EASA och andra europeiska partner till stöd för detta genomförande. *Thai Airways* förklarade hur lufttrafikföretaget utvecklats och hur internationella säkerhetsnormer och säkerhetsledning i verksamheten genomförts.
- (113) Även om det effektiva genomförandet av internationella säkerhetsnormer ligger på en låg nivå, vilket framgår av resultaten av ICAO:s granskning i februari 2015, visar regeringen och CAA i Thailand ett tydligt engagemang för att förbättra säkerhetstillsynen i Thailand och man har lagt fram uppgifter som styrker att goda framsteg redan

gjorts på kort tid. Tillgängliga uppgifter om säkerheten hos lufttrafikföretagen från Thailand ger inte stöd för ett beslut att införa ett förbud eller driftrestriktioner. För att situationen ska kunna övervakas noggrant ska samråden med de thailändska myndigheterna fortsätta i enlighet med artikel 3.2 i förordning nr 473/2006.

- (114) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Thailand.
- (115) 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.
- (116) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen bli skyldig att vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Zambia

- (117) Den 4 september 2015 lade Zambias civila luftfartsmyndighet (nedan kallad ZCAA) fram en uppdatering om det arbete som avser de zambiska säkerhetshandlingsplanen inför kommissionen. Denna uppdatering visar att goda framsteg har gjorts. Vissa åtgärder är dock fortfarande i sitt slutskede och ännu inte helt slutförda. I samförstånd mellan kommissionen och ZCAA beslutades det att skjuta upp ett utvärderingsbesök från EU till början av 2016.
- (118) ZCAA förväntas fortsätta att arbeta med genomförandet av internationella säkerhetsnormer. Kommissionen har för avsikt att fortsätta förbereda ett utvärderingsbesök på plats i början av 2016 för att kontrollera genomförandet av dessa normer i Zambia.
- (119) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Zambia.
- (120) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (121) 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 offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel den 10 december 2015.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Violeta BULC
Ledamot av kommissionen

BILAGA A

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

Luftrafikföretagets 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
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alla luftrafikföretag som godkänts av Afghani-stans 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 luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag för TAAG Angola Airlines, som uppförts i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	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 luftrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-leased*) från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-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 luftrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Benin
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiken Benin
AFRICA AIRWAYS	Okänd	AFF	Republiken Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiken Benin
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiken Benin
Alla luftrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Okänd	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
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
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

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
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
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av 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

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
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
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiken Indonesien
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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Republiken Indonesien
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Republiken Indonesien
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Okänd	Republiken Indonesien
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Okänd	Republiken Indonesien
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Okänd	Republiken Indonesien
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Okänd	Republiken Indonesien
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Republiken Indonesien
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Okänd	Republiken Indonesien
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Republiken Indonesien
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Okänd	Republiken Indonesien
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Republiken Indonesien
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Republiken Indonesien
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Republiken Indonesien
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Republiken Indonesien
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Okänd	Republiken Indonesien
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Republiken Indonesien
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Republiken Indonesien
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Okänd	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
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
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
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

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
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135-040	Okänd	Republiken Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kazakstans tillsynsmyndigheter, med undantag för Air Astana, inklusive			Republiken Kazakstan
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republiken Kazakstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republiken Kazakstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republiken Kazakstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiken Kazakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republiken Kazakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republiken Kazakstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republiken Kazakstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republiken Kazakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republiken Kazakstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republiken Kazakstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republiken Kazakstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republiken Kazakstan

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republiken Kazakstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republiken Kazakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiken Kazakstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republiken Kazakstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republiken Kazakstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republiken Kazakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republiken Kazakstan
Alla luftrafikföretag 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
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan

Luftrafikföretagets 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 luftrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter.			Liberia
Alla luftrafikföretag som godkänts av Libyens tillsynsmyndigheter, inklusive			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURQA 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 luftrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Moçambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	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
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Okänd	Republiken Moçambique
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Okänd	Republiken Moçambique
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Okänd	Republiken Moçambique
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Okänd	Republiken Moçambique
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republiken Moçambique

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republiken Moçambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Okänd	Republiken Moçambique
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republiken Moçambique
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Okänd	Republiken Moçambique
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Okänd	Republiken Moçambique
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Okänd	Republiken Moçambique
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republiken Moçambique
Alla luftrafikföretag 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
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	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
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänd	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Republiken Nepal

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
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 luftrafikföretag 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 luftrafikföretag 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 luftrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republiken Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republiken Sudan
BADR 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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat
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 luftrafikföretag som godkänts av Zambias tillsynsmyndigheter, inklusive			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BILAGA B

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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Drifttillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbo-lagskod	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 B777 och 4 luftfartyg av typen B737-700.	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 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 ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900.	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republiken Gabon
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 ⁽²⁾	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Hela flottan förutom: 10 luftfartyg av typen Airbus A300 och 2 luftfartyg av typen Airbus A310.	Hela flottan förutom: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Islamiska republiken Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204.	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Demokratiska folkrepubliken Korea

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Drifttillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icao-flygbo-lagskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
AIR MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Madagaskar	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen Boeing B737, luftfartyg av typen ATR 72/42 och 3 luftfartyg av typen DHC 6-300.	Hela flottan förutom: 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-MGF.	Republiken Madagaskar

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

(²) 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.