

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2016/2214****av den 8 december 2016****om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 <sup>(2)</sup> 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 den förteckningen. Relevant information har även lämnats av tredjeländer och internationella organisationer. Förteckningen 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 avgörande 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 förteckningen.
- (4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in och inkomma med skriftliga synpunkter och lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den kommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 <sup>(3)</sup> (nedan kallad *flygsäkerhetskommittén*).
- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 <sup>(4)</sup>, med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i Afghanistan, Benin, Indien, Indonesien, Iran, Kazakstan, Kirgizistan, Libyen, Moçambique och Thailand. Kommissionen har också lämnat uppgifter till flygsäkerhetskommittén om luftfartssäkerheten i Demokratiska Republiken Kongo, Dominikanska republiken, Filippinerna, Irak, Kamerun, Libanon, Nepal och Sudan, samt om de tekniska samråden 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 Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen. Medlemsstaterna uppmanades i detta sammanhang att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag med licens i stater där Icao har konstaterat allvarliga säkerhetsproblem (*Significant Safety Concerns, SSC*) eller där Easa har konstaterat att det finns betydande brister i systemet för säkerhetstillsyn. Som komplement till de samråd som kommissionen hållit enligt förordning (EG) nr 2111/2005 kommer prioriteringen av rampinspektioner att göra det möjligt att få fram ytterligare information om säkerhetsnivån hos lufttrafikföretag med licens i dessa stater.

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

<sup>(2)</sup> 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).

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

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

- (7) Easa har också informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om resultaten av den analys av rampinspektioner som gjorts inom programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet) i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012<sup>(1)</sup>.
- (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 planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet, i syfte att bidra till att åtgärda varje bristfälligt uppfyllande av tillämpliga internationella normer för civil luftfart. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa. Kommissionen underströk i detta sammanhang nyttan av att ge information till det internationella luftfartssamfundet, i synnerhet genom Icaos Scan-databas (*Safety Collaborative Assistance Network*), om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och 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 lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud.

### EU-lufttrafikföretag

- (10) Till följd av Easas analys av information från rampinspektioner som gjorts på luftfartyg tillhörande EU-lufttrafikföretag eller från standardiseringsinspektioner som utförts av Easa, samt från specifika inspektioner och granskningar som utförts av nationella luftfartsmyndigheter, har flera medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om dessa. Grekland informerade kommissionen och flygsäkerhetskommittén om vilka åtgärder landet hade vidtagit med avseende på lufttrafikföretaget *Olympus Airways*.
- (11) Medlemsstaterna upprepade 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 Afghanistan

- (12) I en skrivelse av den 10 januari 2016 informerade Islamiska republiken Afghanistans civila luftfartsmyndighet (*Civil Aviation Authority of the Islamic Republic of Afghanistan*, nedan kallad ACAA) kommissionen om framstegen med genomförandet av Afghanistans lagstiftning på luftfartsområdet, Afghanistans lagstiftning på området för civil luftfart, ACAA:s organisation, inbegripet rekrytering av personal och utbildning av inspektörer, förfarandet för certifiering av lufttrafikföretag, resultaten av säkerhetstillsynen av de lufttrafikföretag som certifierades i Afghanistan för 2014 och 2015, inrapporterade säkerhetsrelaterade händelser och haveriundersökningarna avseende den senaste tidens olyckor.
- (13) Detta visar att ett grundläggande system för säkerhetstillsyn har upprättats i Afghanistan, men att det krävs ytterligare utveckling när det gäller den faktiska tillämpningen av samtliga internationella säkerhetsnormer för den civila luftfarten. Informationen från ACAA om säkerhetstillsynen är ytlig. ACAA visade att man vid granskningar och inspektioner diskuterar brister och iakttagelser, dock har myndigheten inte lagt fram några bevis avseende avhjälpandet av dessa brister, däribland en orsaksanalys och lämplig uppföljning från de berörda lufttrafikföretagens sida.
- (14) ACAA meddelade att lufttrafikföretaget *Pamir Airlines* inte längre innehar något drifttillstånd och att passagerarlufttrafikföretagen *Afghan Jet International Airlines* (drifttillstånd 008) och *East Horizon Airlines* (drifttillstånd 1013) har certifierats av ACAA. ACAA lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av dessa två lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (15) 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 *Pamir Airlines* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och *Afghan Jet International Airlines* och *East Horizon Airlines* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

<sup>(1)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

### Luftrafikföretag från Benin

- (16) I en skrivelse av den 20 juli 2016 informerade den civila luftfartsmyndigheten i Benin (*Agence Nationale de l'Aviation Civile of Benin*, nedan kallad ANAC Benin) kommissionen om att drifttillstånden för luftrafikföretagen *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia Jet*, *Benin Littoral Airways* och *Africa Airways* har återkallats.
- (17) I en skrivelse av den 18 november 2016 informerade ANAC Benin kommissionen om att ett nytt luftrafikföretag, nämligen *Air Taxi Benin* (drifttillstånd BEN 004 ATB-5), hade certifierats sedan den senaste uppdateringen till kommissionen. ANAC Benin lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av detta luftrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (18) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapens förteckning över luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Air Taxi Benin* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia Jet*, *Benin Littoral Airways* och *Africa Airways* stryks från den bilagan.

### Luftrafikföretag från Indien

- (19) Den 8 november 2016 hölls tekniska samråd mellan kommissionen, Easa, en medlemsstat och företrädare för Indiens generaldirektorat för civil luftfart (*Directorate-General of Civil Aviation of India*, nedan kallat *Indiens DGCA*) och luftrafikföretaget *Air India*, som är certifierat i Indien. Dessa samråd hölls inom ramen för en tidigare överenskommelse med Indiens DGCA om att, i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006, hålla tekniska samråd med kommissionen för att diskutera Indiens DGCA:s skyldigheter när det gäller certifiering och övervakning av luftrafikföretag som har certifierats av dem.
- (20) Vid samråden lämnade Indiens DGCA information, bland annat analyser gjorda av sin rampinspektionsenhet, om de indiska luftrafikföretagens, inklusive *Air Indias*, resultat inom ramen för Safa-programmet. I synnerhet lämnade Indiens DGCA detaljerad information om sin samverkan med *Air India* och andra luftrafikföretag som är certifierade i Indien, inom ramen för sina certifierings- och övervakningsskyldigheter. I detta sammanhang tillhandahöll Indiens DGCA en översikt över sin övervakningsverksamhet, med en sammanfattning av uppgifter avseende 2015 och 2016. Indiens DGCA lämnade även aktuell information om programmet för utveckling av databashantering.
- (21) *Air India* lämnade aktuell information om sitt Safa-program, bland annat särskilda uppgifter om hur företaget hanterar återkommande trendinformation inom Safa. När det gäller *Air Indias* säkerhets- och kvalitetsledningssystem rapporterade luftrafikföretaget om sin interna mötes- och organisationsstruktur samt om hur flygsäkerhetsinformation sprids och om sina förbindelser med interna och externa aktörer.
- (22) Under samråden upprepade kommissionen ett antal omständigheter för Indiens DGCA avseende deras certifierings- och övervakningsskyldigheter. I synnerhet, med beaktande av det transparenta sätt på vilket Indiens DGCA har tillhandahållit kommissionen säkerhetsrelaterad information, att det föreligger ett fortsatt behov av ett föregripande synsätt från Indiens DGCA:s sida när det gäller vidareutvecklingen av dess interna förfaranden för certifiering och övervakning, inbegripet hur man följer och övervakar säkerhetstillsynen liksom hur man följer upp resultaten.
- (23) När det gäller *Air India* upprepade kommissionen att hållbara förbättringar inom ramen för Safa-programmet behöver förbli starkt prioriterade, samtidigt som den noterade den detaljrika informationen från *Air India* och det transparenta sätt på vilket informationen tillhandahölls.
- (24) Kommissionen noterar informationen från Indiens DGCA och från *Air India*. På grundval av den information som för närvarande finns, inbegripet de detaljerade uppgifter som tillhandahållits av både Indiens DGCA och av *Air India* vid det tekniska samrådet den 8 november 2016, liksom det faktum att Easa har gett flera luftrafikföretag som är certifierade i Indien, inbegripet *Air India*, auktorisation som operatörer från tredjeland i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 452/2014<sup>(1)</sup>, anses det i nuläget inte finnas någon anledning att införa några verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner för luftrafikföretag som är certifierade i Indien.

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

- (25) 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 förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Indien.
- (26) Kommissionen ämnar fortsätta sina formella samråd med Indiens DGCA i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006, i synnerhet för att fortlöpande diskutera de säkerhetsåtgärder som genomförs både av Indiens DGCA och de lufttrafikföretag som är certifierade i Indien, inklusive *Air India*.
- (27) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos indiska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (28) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### **Lufttrafikföretag från Indonesien**

- (29) Samråden med generaldirektoratet för civil luftfart i Indonesien (*Directorate General of Civil Aviation of Indonesia*, nedan kallat *Indonesiens DGCA*) fortsätter i syfte att övervaka de framsteg som gjorts av Indonesiens DGCA när det gäller att säkerställa att systemet för säkerhetstillsyn av den civila luftfarten anpassas så att det överensstämmer med de internationella säkerhetsnormerna. I detta sammanhang lämnade Indonesiens DGCA ytterligare information till kommissionen i en skrivelse av den 15 november 2016.
- (30) Skrivelsen innehöll information om Förenta staternas luftfartsmyndighets (FAA) beslut av den 15 augusti 2016 att uppgradera Indonesiens status till kategori 1 i FAA:s internationella flygsäkerhetsbedömning. Indonesiens DGCA räknar med att framstegen kommer att bekräftas vid Icaos samordnade valideringsbesök 2017. Kommissionens bedömning av den information som tillhandahölls av Indonesiens DGCA visar att det faktiska genomförandet av internationella säkerhetsnormer fortfarande ligger på en låg nivå och att Indonesiens DGCA behöver fortsätta att arbeta med genomförandet av korrigerande åtgärder.
- (31) Genom skrivelsen informerade Indonesiens DGCA också kommissionen om att fyra nya lufttrafikföretag hade certifierats sedan den senaste uppdateringen från Indonesiens DGCA till kommissionen: drifttillstånd 135-037 utfärdades till *Tri M.G. Intra Asia Airlines* den 11 november 2015, drifttillstånd 135-054 utfärdades till *AMA* den 29 december 2015, drifttillstånd 135-057 utfärdades till *Indo Star Aviation* den 29 juni 2016 och drifttillstånd 135-058 till *Spirit Aviation Sentosa* den 7 mars 2016. Indonesiens DGCA lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av dessa lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (32) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretagen *Tri M.G. Intra Asia Airlines*, *AMA*, *Indo Star Aviation* och *Spirit Aviation Sentosa* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (33) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Indonesien, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

#### **Lufttrafikföretag från Iran**

- (34) Mellan den 8 oktober 2014 och den 16 december 2015 skrev Easa vid fem tillfällen till den civila luftfartsorganisationen i Islamiska republiken Iran (*Civil Aviation Organisation of the Islamic Republic of Iran*, nedan kallad *CAO-IRI*) med anledning av de säkerhetsproblem som kan sättas i relation till resultaten av rampinspektionen av lufttrafikföretaget *Iran Aseman Airlines* inom ramen för Safa-programmet. Safa-uppgifterna tyder på ett stort antal återkommande brister som påverkar *Iran Aseman Airlines* säkerhetsnivå.
- (35) Den 15 oktober 2014 lämnade *Iran Aseman Airlines* in en ansökan om auktorisation för operatörer från tredjeland till Easa. Easa bedömde ansökan i enlighet med kraven i kommissionens förordning (EU) nr 452/2014.

- (36) Vid Easas säkerhetsbedömning av *Iran Aseman Airlines* inom ramen för auktorisationen av operatörer från tredjeland uttryckte Easa principiella farhågor eftersom *Iran Aseman Airlines* inte kunde visa att de tillämpliga kraven är uppfyllda. Easa drog därför slutsatsen att en fortsatt bedömning inte skulle resultera i någon auktorisation för operatörer från tredjeland för *Iran Aseman Airlines* och att företaget inte uppfyller de tillämpliga kraven i kommissionens förordning (EU) nr 452/2014. Därför avslog Easa den 3 augusti 2016 ansökan om auktorisation för operatörer från tredjeland av säkerhetsskäl.
- (37) Den 8 november 2016 begärde kommissionen information från CAO-IRI om de åtgärder som vidtagits med anledning av avslaget på ansökan om auktorisation för operatörer från tredjeland från *Iran Aseman Airlines*. Eftersom säkerhetsproblemen inte var lösta inbjöds både CAO-IRI och *Iran Aseman Airlines* till en utfrågning inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 22 november 2016, i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.
- (38) Vid detta tillfälle lämnade CAO-IRI information till kommissionen och flygsäkerhetskommittén om utvecklingen av sin organisation, genomförandet av nya bestämmelser, säkerhetstillsynen och de verkställighetsåtgärder som vidtagits med anledning av bristerna hos iranska lufttrafikföretag i allmänhet och *Iran Aseman Airlines* i synnerhet. CAO-IRI lämnade även information om de åtgärder som vidtagits för att främja säkerheten.
- (39) *Iran Aseman Airlines* lämnade information till kommissionen och flygsäkerhetskommittén om de korrigerande åtgärder som inletts sedan säkerhetsbedömningen inom ramen för auktorisationen av operatörer från tredjeland, bland annat om de korrigerande åtgärderna på området för flygbesättningens utbildning och kvalifikationer, flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningarna, kontrollen av luftvärdighet och underhåll, säkerhets- och kvalitetsledningssystemet, utbildningen av personal och åtgärderna med anledning av Safa-resultaten. Den information som lämnats innehöll dock inte tillräckligt detaljerade bevis för att förbättringar skett på dessa områden, särskilt när det gäller luftvärdighetsförvaltningen på *Iran Aseman Airlines* och hur företagets säkerhets- och kvalitetsledningssystem fungerar.
- (40) Den information som föreligger och som grundar sig på resultaten av Safa-inspektionen och säkerhetsbedömningen inom ramen för auktorisationen av operatörer från tredjeland, i kombination med den information som presenterades av *Iran Aseman Airlines*, visar att det finns styrkta bevis på allvarliga säkerhetsbrister hos *Iran Aseman Airlines* och att *Iran Aseman Airlines* inte är i stånd att åtgärda dessa säkerhetsbrister, vilket bland annat bevisas av den oändamålsenliga och otillräckliga plan med korrigerande åtgärder som lagts fram med anledning av de brister som framkom vid säkerhetsbedömningen inom ramen för auktorisationen av operatörer från tredjeland.
- (41) 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 *Iran Aseman Airlines* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (42) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Iran, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (43) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### **Lufttrafikföretag från Kazakstan**

- (44) Sedan juli 2009 är alla lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, utom ett, *Air Astana*, belagda med fullständigt verksamhetsförbud, främst på grund av att den myndighet som ansvarar för säkerhetstillsynen av de lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, kommittén för civil luftfart i Kazakstan (*Civil Aviation Committee of Kazakhstan*, nedan kallad CAC), är oförmögen att genomföra och tillämpa gällande internationella säkerhetsnormer. *Air Astana* ströks från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 i december 2015 och tillåts för närvarande att bedriva flygverksamhet i unionen.
- (45) Icao gjorde ett samordnat valideringsbesök i Kazakstan i april 2016. Vid detta besök kunde Icao fastställa att det faktiska genomförandet av de internationella säkerhetsnormerna har förbättrats till 74 %. Den 20 april 2016 bekräftade Icao att den certifiering av lufttrafikföretag som återstod inte längre utgör ett allvarligt säkerhetsproblem.
- (46) Unionen genomförde ett utvärderingsbesök på plats i Kazakstan den 19–23 september. Experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna deltog i besöket. Under besöket visade CAC att man har gjort

betydande framsteg de senaste åren. CAC har fokuserat på genomförandet av Icaos normer och rekommenderad praxis. CAC har en traditionell attityd till flygsäkerhet som har sin grund i en lydnadskultur, och man började nyligen införa moderna metoder för hanteringen av flygsäkerheten, bland annat ett statligt flygsäkerhetsprogram (*State Safety Programme*). CAC har även gjort ansträngningar för att rekrytera och utbilda ytterligare inspektörer för tillsynen av flygbranschen i Kazakstan. CAC:s ledning besitter sakkunskap på hög nivå och CAC:s personal är i allmänhet kunnig. CAC:s system för säkerhetstillsyn grundar sig på kontroller av efterlevnaden av de bestämmelser som är tillämpliga i Kazakstan, men man använder sig av en ganska stelbent arbetsmetod som bygger på en checklista.

- (47) Belägg finns för att det allmänna genomförandet av CAC:s uppgifter uppfyller Icaos normer, att CAC har en gransknings- och övervakningsplan för genomförandet av säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, att CAC genomför denna gransknings- och övervakningsplan och att CAC utför rampinspektioner.
- (48) För att man skulle få ett relevant urval av lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, besöktes två lufttrafikföretag under unionens utvärderingsbesök på plats. Dessa lufttrafikföretag var de två största som vid tidpunkten för utvärderingsbesöket fortfarande var uppförda i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006. Syftet med besöket var att kontrollera i vilken grad 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 eller någon bristande förmåga att ta itu med säkerhetsbrister.
- (49) Den 23 november 2016 informerade CAC kommissionen och flygsäkerhetskommittén om de åtgärder som vidtagits i Kazakstan för att förbättra flygsäkerheten. I huvudsak har följande åtgärder vidtagits: landets lagstiftning i fråga om civil luftfart och de stödjande bestämmelserna har ändrats, förbättringar har gjorts när det gäller CAC:s organisation och personal, antalet inspektörer har ökats och systemet för hantering av behörighet för och utbildning av inspektörer har uppdaterats, vilket omfattar ytterligare inledande, återkommande och arbetsplatsanknuten utbildning för inspektörerna. Dessutom förklarade CAC att man har utarbetat ytterligare förfaranden och checklistor samt ett program för säkerhetstillsyn, utfört säkerhetstillsynsverksamhet och infört en mekanism för att avhjälpa säkerhetsproblem. Förbättringarna av systemet för säkerhetstillsyn illustrerades av de verkställighetsåtgärder som vidtagits av CAC under 2015 och 2016.
- (50) CAC tillhandahöll en sammanfattning av sin plan med korrigerande åtgärder avseende de iakttagelser som gjordes under unionens utvärderingsbesök på plats. De korrigerande åtgärder som föreslagits inbegriper uppdatering av flera förfaranden och checklistor i syfte att förbättra säkerhetstillsynsverksamheten, införande av en elektronisk databas för att stödja tillsynsförfarandet, införande av ett system för frivillig rapportering av tillbud, utarbetande av ett nytt utbildningsprogram för 2017 och ytterligare utbildning i syfte att fler inspektörer ska bli behöriga att genomföra rampinspektioner avseende farligt gods.
- (51) Den 23 november 2016 höll lufttrafikföretaget *Aircompany SCAT*, som valts ut för man skulle få ett relevant urval av lufttrafikföretag, en presentation för kommissionen och flygsäkerhetskommittén om sin utveckling, inbegripet sin historia, sitt nätverk och sin flotta samt sina perspektiv och planer för framtiden. *Aircompany SCAT* tillhandahöll även information om sin organisation av underhåll och utbildning. Företaget tillhandahöll specifika uppgifter om sitt säkerhetsledningssystem och om inspektionerna och granskningarna som företaget har varit föremål för. *Aircompany SCAT* visade att företaget är Iosa-registrerat (*International Air Transport Association Operational Safety Audit Program*) och att underhållsorganisationen har ett certifikat för godkännande av underhållsorganisation från Easa.
- (52) På grundval av all tillgänglig information, inklusive resultaten från unionens utvärderingsbesök på plats och de uppgifter som lämnats vid utfrågningen den 23 november 2016, kan slutsatsen dras att CAC har gjort varaktiga förbättringar under en sammanhängande tidsperiod. Det kan också konstateras att CAC har visat sig villig att löpande samverka med kommissionen och CAC erkänner öppet att ansträngningarna för att vidareutveckla sina tillsynsskyldigheter och avhjälpa säkerhetsproblem behöver fortsätta. Bedömningen är att CAC har förmåga att fullgöra sitt ansvar med avseende på tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan. Under utfrågningen åtog sig CAC att medverka fullt ut i en fortlöpande säkerhetsdialog med kommissionen, bland annat genom ytterligare möten om och när kommissionen anser det vara nödvändigt.
- (53) När det gäller *Aircompany SCAT*, det företag som är certifierat i Kazakstan och som hade inbjudits till utfrågningen för att man skulle få ett relevant urval av lufttrafikföretag, ansågs den information som lämnades den 23 november 2016 vara tillfredsställande. I synnerhet tillhandahöll företaget specifika uppgifter om det säkerhetsledningssystem som det hade inrättat.

- (54) Resultaten av unionens utvärderingsbesök på plats i Kazakstan, som innefattade besök på CAC och två lufttrafikföretag, samt CAC:s och lufttrafikföretaget *Aircompany SCAT*:s presentation styrker att CAC och de lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan efterlever de tillämpliga internationella flygsäkerhetsnormerna och följer rekommenderad praxis.
- (55) 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 certifierade i Republiken Kazakstan stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (56) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att alla lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan uppfyller gällande internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (57) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### **Lufttrafikföretag från Republiken Kirgizistan**

- (58) En granskning inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen av Kirgizistans civila luftfart ägde rum den 25 januari–5 februari 2016. På grundval av resultaten av granskningen identifierade Icao ett allvarligt säkerhetsproblem när det gäller certifiering och utbildning av personal, närmare bestämt utfärdandet av flygcertifikat och behörigheter i Kirgizistan. Den 30 juni 2016 meddelade Icao att Kirgizistan hade genomfört korrigerande åtgärder och att det allvarliga säkerhetsproblemet när det gäller certifiering av personal hade åtgärdats. Det allvarliga säkerhetsproblem avseende certifieringsförfarandet för utfärdandet av drifttillstånd som identifierades av Icao den 16 juli 2015 kvarstår dock fortfarande.
- (59) Den 8 juli 2016 hölls samråd mellan kommissionen och företrädare för Kirgizistans civila luftfartsmyndighet. Vid dessa samråd meddelade dessa företrädare att Kirgizistan vill samverka med kommissionen och tillhandahålla tekniska uppdateringar om framstegen när det gäller landets internationella skyldigheter i fråga om flygsäkerhet.
- (60) På grundval av den begränsade mängd information som tillhandahållits av Kirgizistans civila luftfartsmyndighet är framstegen med förbättringarna av genomförandet av internationella säkerhetsnormer när det gäller Kirgizistans civila luftfartsmyndighets certifierings- och övervakningsskyldigheter för närvarande otillräckliga, detta trots Kirgizistans berömvärda åtagande att samverka med kommissionen.
- (61) 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 Republiken Kirgizistan.

#### **Lufttrafikföretag från Libyen**

- (62) Den 27 juli 2016 hölls tekniska samråd mellan kommissionen och Libyens civila luftfartsmyndighet (*Libyan Civil Aviation Authority*, nedan kallad LYCAA), i synnerhet om det verksamhetsförbud som för närvarande gäller alla lufttrafikföretag från Libyen i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.
- (63) Under samrådet lämnade LYCAA detaljerade uppgifter om sina utvecklingsplaner för sina certifierings- och övervakningsskyldigheter avseende Libyens lufttrafikföretag. LYCAA rapporterade att myndigheten, i den mån den utmanande operativa miljön tillåter, har för avsikt att genomföra sina internationella skyldigheter när det gäller flygsäkerhet.
- (64) Kommissionen välkomnar ansträngningarna från ledningen vid LYCAA och det faktum att LYCAA har åtagit sig att hålla kommissionen uppdaterad om läget när det gäller myndighetens certifierings- och övervakningsskyldigheter.

- (65) Kommissionen noterar dock att den utmanande operativa miljön i Libyen och dess konsekvenser för LYCAA:s möjligheter att fullgöra sina skyldigheter när det gäller säkerhetstillsyn kvarstår som ett mycket angeläget problem eftersom detta förhindrar begränsningen av de flygsäkerhetsrisker som ledde till beslutet att föra upp alla lufttrafikföretag som är certifierade i Libyen på unionsförteckningen. På grundval av den tillgängliga informationen anses det att Libyen i nuläget inte kan uppfylla sina internationella skyldigheter när det gäller flygsäkerhet.
- (66) 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 Moçambique

- (67) Den senaste tiden har kommissionen och Easa fortsatt att ge tekniskt stöd till de behöriga myndigheterna i Moçambique. Den 10 november 2016 informerade (*Instituto de Aviação Civil de Moçambique*, nedan kallad IACM) kommissionen om att man nyligen har genomfört ett avsevärt antal åtgärder för att förbättra sina bestämmelser samt sin infrastruktur och organisation liksom sin tillsynskapacitet på området för flygstandarder och flygplatser. Dessutom bekräftade IACM att myndigheten har rekryterat personal och att regelbunden utbildning har tillhandahållits på alla tekniska områden.
- (68) IACM:s förmåga att övervaka den civila luftfartsverksamheten i Moçambique uppfyller dock i detta skede inte helt internationella säkerhetsnormer. Det finns därför inte tillräckligt stöd för ett beslut om att anpassa verksamhetsförbudet för alla lufttrafikföretag som är certifierade i Moçambique.
- (69) Även om förbättringarna inte räcker för att motivera en anpassning av det nuvarande förbudet är situationen tillräckligt lovande för att motivera att unionen gör ytterligare en utvärderingsbesök på plats under de närmaste månaderna.
- (70) Enligt den förteckning som tillhandahölls av IACM den 16 november 2016 har två nya lufttrafikföretag blivit certifierade i Moçambique, nämligen *Archipelago Charters Lda* (drifttillstånd MOZ-25) som ägnar sig åt kommersiell helikoptertrafik och *Solenta Aviation Mozambique SA* (drifttillstånd MOZ-23) som ägnar sig åt kommersiell trafik med flygplan. IACM informerade även kommissionen om att drifttillståndet för lufttrafikföretaget SAM – *Solenta Aviation Mozambique SA* (drifttillstånd MOZ-10), som ägnar sig åt affärstrafik med flygplan, har återkallats.
- (71) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att gemenskapsförteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretagen *Archipelago Charters Lda* och *Solenta Aviation Mozambique SA* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att lufttrafikföretaget SAM – *Solenta Aviation Mozambique SA* stryks från den bilagan.

#### Lufttrafikföretag från Ryska federationen

- (72) Kommissionen, Easa och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna har den senaste tiden fortsatt att uppmärksamt övervaka säkerheten hos de lufttrafikföretag som är certifierade i Ryska federationen och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom att prioritera rampinspektioner hos vissa ryska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (73) Den 28 oktober 2016 höll kommissionen, biträdd av Easa, ett möte med företrädare för ryska federala lufttransportmyndigheten (*Federal Air Transport Agency*, nedan kallad Fata). Syftet med mötet var att granska säkerheten hos ryska lufttrafikföretag på grundval av rampinspektionsrapporter inom ramen för Safa för perioden 18 oktober 2015–17 oktober 2016 och identifiera fall som behöver särskild uppmärksamhet.
- (74) Under mötet granskade kommissionen mer ingående Safa-resultaten för sex lufttrafikföretag som är certifierade i Ryska federationen. Fata informerade kommissionen om att man hade vidtagit verkställighetsåtgärder mot ett av dessa lufttrafikföretag genom att belägga det med verksamhetsförbud avseende flygtrafik till unionen.



- (75) Baserat på tillgänglig information drogs slutsatsen att det inte var nödvändigt med en utfrågning inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av lufttrafikföretag som är certifierade i Ryska federationen.
- (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 förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att inbegripa lufttrafikföretag från Ryska federationen.
- (77) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Ryska federationen uppfyller gällande internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (78) 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 Ryska federationen i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

### **Lufttrafikföretag från Thailand**

- (79) Den 13 september 2016 hölls ett tekniskt möte med kommissionen, Easa och Thailands civila luftfartsmyndighet (*Civil Aviation Authority of Thailand*, nedan kallad CAAT). Vid detta möte lämnade CAAT uppdaterad information till kommissionen om genomförandet av den plan med korrigerande åtgärder som CAAT hade utarbetat för att avhjälpa de brister och det allvarliga säkerhetsproblem som identifierades av Icao vid granskningen i januari 2015. I synnerhet tillhandahöll CAAT information om de förbättringar som genomförts sedan maj 2016 avseende sin finansiering, utvecklingen av organisationen, inbegripet antalet tillgängliga inspektörer, de nyligen utnämnda cheferna, införandet av ett informationshanteringssystem, förbättringen av primärlagstiftningen på luftfartsområdet, uppdateringen av driftsbestämmelserna och de interna handledningarna, utbildningen av inspektörer och nystarten för säkerhetstillsynsverksamheten i Thailand.
- (80) CAAT arbetar för närvarande med att omcertifiera de lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand varvid man använder sig av det systematiska tillvägagångssättet i fem steg. Projektet inleddes den 12 september 2016 och när det gäller de 25 lufttrafikföretag som flyger internationellt ska projektet enligt planerna vara avslutat i september 2017. Enligt CAAT finns det tillräckligt många inspektörer och har man tillräckligt med stöd från leverantörer av tekniskt stöd för att genomföra projektet. I detta sammanhang är det viktigt att notera att CAAT fortfarande inte tar emot ansökningar om drifttillstånd från nya flygbolag och att de befintliga lufttrafikföretagen är begränsade när det gäller att utöka sin verksamhet. Detta bidrar till att göra arbetsbelastningen i samband med certifieringsprojektet hanterlig och säkerställer att inga nya säkerhetsrisker införs.
- (81) På grundval av den information som lades fram vid mötet var det tydligt att man ligger efter med det dagliga arbetet med tillsyn och övervakning av luftfarten trots att CAAT har angett att detta är en prioriterad fråga. Inspektionerna avser huvudsakligen luftvärdighet och inte flygverksamheten. Enligt CAAT kommer det dagliga arbetet med tillsyn och övervakning av luftfarten att gradvis utvecklas i takt med att nya inspektörer rekryteras och utbildas och att det automatiska övervakningssystemet införs fullt ut.
- (82) Den 14 november 2016 lämnade CAAT ytterligare information om framstegen med genomförandet av de korrigerande åtgärderna och detaljerade uppgifter om nyligen genomförd tillsyns- och övervakningsverksamhet. Informationen visar att driftsinspektioner genomförs av CAAT, att bristerna diskuteras och att de berörda lufttrafikföretagen har infört förfaranden för att avhjälpa bristerna och genomföra korrigerande åtgärder som sedan godtas av CAAT.
- (83) Den thailändska regeringen och CAAT visar en tydlig vilja att förbättra systemet för säkerhetstillsyn i Thailand och att CAAT har kunnat styrka att relevanta framsteg har gjorts under de senaste sex månaderna. Tillgängliga uppgifter om säkerheten hos de lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand ger inte stöd för något beslut att införa förbud eller driftrestriktioner. För att situationen ska kunna övervakas noggrant bör samråden med de thailändska myndigheterna fortsätta i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.

- (84) 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 förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Thailand.
- (85) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (86) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.
- (87) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (88) 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 texten i bilaga I till den här förordningen.
2. Bilaga B ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen.

#### *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 8 december 2016.

*På kommissionens vägnar  
För ordföranden  
Violeta BULC  
Ledamot av kommissionen*

## BILAGA I

## ”BILAGA A

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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamiska republiken Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Islamiska republiken Afghanistan</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av TAAG Angola Airlines, som förts upp i bilaga B, inklusive</b>			<b>Republiken Angola</b>
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

<sup>(1)</sup> Luftrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-lease*) från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

(1)	(2)	(3)	(4)
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Benins tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Benin</b>
AIR TAXI BENIN	BEN 004 ATB-5	Okänd	Republiken Benin
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Kongo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC06-014	Okänd	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC06-001	TSG	Republiken Kongo

(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongo tillsynsmyndighet, inklusive</b>			<b>Demokratiska republiken Kongo</b>
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Djibouti
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Ekvatorialguinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Okänt	Okänd	Ekvatorialguinea
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, in- klusive</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive</b>			<b>Republiken Gabon</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	Republiken Gabon

(1)	(2)	(3)	(4)
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag av Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transpor- tasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air och Batik Air, in- klusive</b>			<b>Republiken Indonesien</b>
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 DIRGANTARA	135-012	Okänd	Republiken Indonesien
AMA	135-054	Okänd	Republiken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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
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

(1)	(2)	(3)	(4)
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
HEVILIFT AVIATION	135-042	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiken Indonesien
INDO STAR AVIATION	135-057	Okänd	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 AVIATION	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Okänd	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
MARTA BUANA ABADI	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
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



(1)	(2)	(3)	(4)
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Okänd	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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiken Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Okänd	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
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Kirgizistan</b>
AIR BISHKEK (tidigare EASTOK AVIA)	15	EAA	Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter</b>			<b>Liberia</b>
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Libyens tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Libyen</b>
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Moçambiques tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Moçambique</b>
ARCHIPELAGO CHARTERS LDA	MOZ-25	Okänd	Republiken Moçambique
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Okänd	Republiken Moçambique
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	TTA	Republiken Moçambique
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Okänd	Republiken Moçambique
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Okänd	Republiken Moçambique
CPY – CROSPRAYERS	MOZ-06	Okänd	Republiken Moçambique
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Okänd	Republiken Moçambique

(1)	(2)	(3)	(4)
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
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Okänd	Republiken Moçambique
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE SA.	MOZ-01	LAM	Republiken Moçambique
MAKOND, LDA	MOZ-20	Okänd	Republiken Moçambique
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republiken Moçambique
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Okänd	Republiken Moçambique
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Okänd	Republiken Moçambique
SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA	MOZ-23	Okänd	Republiken Moçambique
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Nepals tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Nepal</b>
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive</b>			<b>São Tomé och Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Okänt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänt	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänt	Okänd	Sierra Leone
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Sudan</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republiken Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republiken Sudan

(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiken Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Okänd	Republiken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiken Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republiken Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republiken Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republiken Sudan”

## BILAGA II

## "BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER  
I UNIONEN <sup>(1)</sup>

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
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen Boeing B737-700, luftfartyg av typen Boeing B777-200, luftfartyg av typen Boeing B777-300 och luftfartyg av typen Boeing B777-300ER.	Hela flottan förutom: luftfartyg i Boeing B737-700-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B777-200-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B777-300-flottan, så som anges i drifttillståndet, och luftfartyg i Boeing B777-300ER-flottan, så som anges i drifttillståndet.	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 <sup>(1)</sup>	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, och 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

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

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Alla luftfartyg av typen Fokker F100 och av typen Boeing B747.	Luftfartyg av typen Fokker F100, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg av typen Boeing B747, så som anges i drifttillståndet.	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

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