

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/830

av den 15 maj 2017

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner 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⁽¹⁾, särskilt artikel 4.2, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EG) nr 474/2006⁽²⁾ upprättas en förteckning 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 ett 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 förteckningarna i bilaga A och B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (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⁽³⁾ (nedan kallad *flygsäkerhetskommittén*).
- (5) Flygsäkerhetskommittén har fått uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 473/2006⁽⁴⁾, med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag i Benin, Bolivia, Indien, Indonesien, Libyen, Moçambique, Nigeria, Pakistan, Saint Vincent och Grenadinerna, Thailand, Ukraina och Zimbabwe. Kommissionen har också lämnat uppgifter till flygsäkerhetskommittén om luftfartssäkerheten i Afghanistan, Angola, Ekvatorialguinea, Georgien, Kazakstan, Libanon och Nepal 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 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 tillhandahålla ytterligare information om säkerhetsnivån hos lufttrafikföretag med licens i dessa tredjeländer.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

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

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

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

- (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⁽¹⁾.
- (8) Easa informerade dessutom kommissionen och flygsäkerhetskommittén om de projekt för tekniskt bistånd som genomförts i tredjeländer som påverkas av de åtgärder eller de övervakningskrav som fastställs i 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 bristfälligt uppfyllande av tillämpliga internationella normer för civil luftfart. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa. I detta sammanhang upprepade kommissionen nyttan av att ge information till det internationella luftfartssamfundet, särskilt genom Icaos Scan-databas (*Safety Collaborative Assistance Network*), om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och medlemsstaterna 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. Förenade kungariket informerade kommissionen och flygsäkerhetskommittén om vilka åtgärder landet hade vidtagit med avseende på lufttrafikföretaget *Blu Halkin Ltd*.
- (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 Benin

- (12) Unionen genomförde ett utvärderingsbesök på plats i Benin den 29–31 mars 2017. Experter från kommissionen, Easa och en medlemsstat deltog i besöket. Under detta besök visade den civila luftfartsmyndigheten i Benin (nedan kallad *ANAC Benin*) att den har gjort stora framsteg under de senaste åren med att genomföra Icaos standarder och rekommenderade praxis.
- (13) ANAC Benin inrättades genom Benins luftfartslag som antogs 2013 som en civil luftfartsmyndighet med ekonomisk och funktionell autonomi. Det finns bevis på att ANAC Benin är i stånd att upprätthålla och stärka ett sunt regelverk och det verkar som om den nationella lagstiftningen uppdateras kontinuerligt när ändringar av Icaos standarder och rekommenderade praxis antas. Under besöket identifierades dock vissa områden som behövde förbättras, särskilt vad gäller den tid som krävs för att slutföra förfarandet med att ändra den nationella lagstiftningen. ANAC Benin har bevisat att den har inrättat ett robust förfarande för rekrytering och utbildning av personal. Eftersom det finns fler fullt kvalificerade inspektörer än vad som behövs mot bakgrund av den aktuella nivån på luftfartsaktiviteter i Benin, har ANAC Benin ingått utbytesprogram för sina inspektörer med grannländerna.
- (14) Under besöket lade ANAC Benin fram bevis på att certifieringen av lufttrafikföretag utförs i enlighet med Icaos förfarande och att all verksamhet dokumenteras väl. Även om det finns bevis på att ANAC Benin är i stånd att utöva tillsyn över luftfartsverksamheten i Benin, skulle denna tillsynsverksamhet kunna bli ännu effektivare om den grundades på resultaten av en gedigen bedömning av säkerhetsriskerna.

⁽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).

- (15) Den 26 april 2017 lade ANAC Benin fram för kommissionen och flygsäkerhetskommittén vilka korrigerande åtgärder som vidtagits för att ta itu med de iakttagelser som gjordes vid unionens utvärderingsbesök på plats. ANAC Benin informerade även om ett antal åtgärder som vidtagits för att ytterligare förbättra luftfartssäkerheten i Benin. Dessa åtgärder omfattar en förstärkning av genomförandet av de kritiska aspekterna av säkerhetstillsynen samt ingåendet av ett antal samarbetsavtal med myndigheter i andra länder för att tillhandahålla ytterligare inspektörer om trafiknivån skulle kräva detta.
- (16) På grundval av all information som finns tillgänglig i dagsläget, inklusive resultaten från besöket i mars 2017, anser kommissionen att ANAC Benin har gjort varaktiga förbättringar under en sammanhängande tidsperiod. Det konstateras också att ANAC Benin inte saknar vilja att ha kontinuerliga kontakter med kommissionen. Den tillgängliga informationen leder till slutsatsen att ANAC Benin har förmåga att fullgöra sitt ansvar med avseende på tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Benin.
- (17) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 bedömer därför kommissionen att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att alla lufttrafikföretag som är certifierade i Benin stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (18) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Benin, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (19) 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 Bolivia

- (20) Inga större säkerhetsproblem har under de senaste åren identifierats vid lufttrafikföretag som är registrerade i Bolivia. Olyckan med lufttrafikföretaget *LaMia* den 29 november 2016 som hade dödlig utgång väckte dock oro över det sätt på vilket de bolivianska myndigheterna utför säkerhetstillsyn av de lufttrafikföretag som de ansvarar för.
- (21) Den 23 mars 2017 hölls ett tekniskt samråd mellan företrädare för kommissionen, Easa, en medlemsstat och högre företrädare för Generaldirektoratet för civil luftfart i Bolivia (DGAC). Under detta möte redogjorde DGAC för ändringarna i fråga om omorganisation och planer på att genomföra en gedigen säkerhetskultur, utarbeta ett heltäckande och sektorsövergripande säkerhetssystem, skapa en övergripande säkerhetsdatabas för att fokusera på risker och förbättra tillsynsförfarandena och utbildningen av personalen.
- (22) DGAC förklarade att redan innan *LaMia*-olyckan ägde rum hade den bolivianska regeringen antagit beslut om att förbättra ledningsstrukturen i DGAC i syfte att stärka den civila karaktären hos DGAC gentemot den tidigare militära inriktningen. Regeringen investerar också för närvarande i mekanismer för att förbättra säkerhetstillsynen och ändra den nationella rättsliga ramen så att DGAC vid behov bättre ska kunna vidta effektiva verkställighetsåtgärder. Dessa åtgärder visar att de bolivianska myndigheterna är villiga att stärka sin kapacitet avseende säkerhetstillsynen även om deras effektivitet är beroende av att de genomförs, och det finns ett betydande utrymme för de bolivianska myndigheterna att ytterligare stärka DGAC:s kapacitet avseende säkerhetstillsynen.
- (23) På kommissionens begäran och för att följa upp det tekniska samrådet lämnade DGAC användbara upplysningar om sin licensierings-, certifierings- och tillsynsverksamhet och om kvalifikationerna hos och utbildningen av den personal som är ansvarig för säkerhetstillsynen. DGAC lämnade också uppgifter om olyckor och allvarliga tillbud som inträffade under 2016 och 2017.
- (24) På grundval av den information som för närvarande finns tillgänglig, inklusive de uppgifter som lämnats under och efter det tekniska samrådet den 23 mars 2017, görs bedömningen att DGAC Bolivia för närvarande varken saknar förmåga eller vilja att åtgärda säkerhetsbrister.
- (25) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför 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 Bolivia.

- (26) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Bolivia, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (27) 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 Indien

- (28) Den 28 mars 2017 hölls ett tekniskt samråd mellan kommissionen, Easa, medlemsstaterna och företrädare för Generaldirektoratet för civil luftfart i Indien (*Indiens DGCA*). Detta 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 lufttrafikföretag som har certifierats av dem.
- (29) Under samrådet informerade Indiens DGCA om sin analys av resultaten inom ramen för Safa-programmet avseende lufttrafikföretag som är certifierade i Indien, inbegripet en jämförelse av resultaten från 2016 och 2017 och specifik information om övervakningen av lufttrafikföretaget *Air India* som certifierats i Indien. Indiens DGCA informerade också om utvecklingen när det gäller dess övervakningskapacitet, bland annat utveckling av en "rampinspektionsdatabas".
- (30) Under samrådet upprepade kommissionen ett antal omständigheter för Indiens DGCA avseende deras certifierings- och övervakningsskyldigheter. Samtidigt som kommissionen noterade att Indiens DGCA hade lämnat säkerhetsrelaterade uppgifter på ett öppet sätt till kommissionen, betonades vikten av att kontinuerligt utveckla Indiens DGCA:s certifierings- och övervakningskapacitet, inklusive rekrytering och utbildning av teknisk personal, samt behovet av att utveckla verktyg som möjliggör en systematisk spårning och övervakning av säkerhetstillsynen.
- (31) På grundval av den information som för närvarande finns tillgänglig, inklusive de uppgifter som lämnats av Indiens DGCA under och efter det tekniska samrådet den 28 mars 2017, görs bedömningen att Indiens DGCA för närvarande varken saknar förmåga eller vilja att åtgärda säkerhetsbrister.
- (32) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför 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.
- (33) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Indien, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (34) 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

- (35) Samråden mellan kommissionen och generaldirektoratet för civil luftfart i Indonesien (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 genom en skrivelse av den 16 mars 2017 och en uppdatering av statusen för den indonesiska luftfartens säkerhetstillsyn.
- (36) Indonesiens DGCA lämnade information för perioden mellan november 2016 och mars 2017 om de lufttrafikföretag som är certifierade i Indonesien, tillsynen över dessa lufttrafikföretag, de verkställighetsåtgärder som har vidtagits av Indonesiens DGCA, utvecklingen av den indonesiska luftfartslagstiftningen, en förteckning över de allvarliga tillbud som inträffat under denna period och det tekniska bistånd som lämnats till DGCA Indonesien.

- (37) Under perioden mellan november 2016 och mars 2017 certifierades inga nya lufttrafikföretag och inga drifttillstånd återkallades av Indonesiens DGCA. Indonesiens DGCA förklarade i en skrivelse av den 16 mars 2017 att dess främsta prioritet är att förbereda sig för Icaos samordnade valideringsbesök som kommer att äga rum i oktober 2017. Resultatet av detta valideringsbesök förväntas ge en god indikation på utvecklingen av systemet för säkerhetstillsyn i Indonesien. Indonesiens DGCA tillhandahöll inte några bevis på att säkerhetstillsynen av de lufttrafikföretag som för närvarande ingår i den förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (38) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att ta med eller stryka lufttrafikföretag från Indonesien.
- (39) 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 Libyen

- (40) Den 6 mars 2017 hölls ett tekniskt samråd med kommissionen, Easa, en medlemsstat och Libyens civila luftfartsmyndighet (nedan kallad LYCAA).
- (41) Vid detta samråd lämnade LYCAA uppgifter om sin tillsynsverksamhet, bland annat planerna vad gäller rekryteringen och utbildningen av teknisk personal och den strategiska metoden för den tekniska utvecklingen inom ramen för luftfartssäkerhetens kapacitetsuppbyggnad. LYCAA upprepade att myndigheten, i den mån den utmanande operativa miljön gör det möjligt, har för avsikt att genomföra sina internationella skyldigheter när det gäller flygsäkerhet.
- (42) Kommissionen noterar de insatser som gjorts av LYCAA:s ledning och det faktum att LYCAA har åtagit sig att samarbeta med kommissionen för att tillhandahålla uppdateringar om läget när det gäller myndighetens övervakningsskyldigheter.
- (43) Kommissionen noterar emellertid att den operativa miljön fortsatt är utmanande i Libyen och att det har konsekvenser för LYCAA när det gäller myndighetens förmåga att fullgöra skyldigheterna avseende säkerhetstillsynen. På grundval av den tillgängliga informationen anser kommissionen därför att Libyen i nuläget inte kan uppfylla sina internationella skyldigheter när det gäller flygsäkerhet.
- (44) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det för närvarande 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

- (45) Unionen genomförde ett utvärderingsbesök på plats i Moçambique den 6–10 februari 2017. Experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna deltog i besöket. Under besöket visade Institutet för civil luftfart i Moçambique (nedan kallat IACM) att man har gjort betydande framsteg de senaste åren. IACM har fokuserat på genomförandet av Icaos normer och rekommenderad praxis. IACM följer en traditionell strategi i förhållande till flygsäkerhet som grundas på efterlevnad, men man har börjat genomföra och använda modern teknik för hanteringen av flygsäkerheten, bland annat ett statligt flygsäkerhetsprogram.
- (46) Efter unionens senaste utvärderingsbesök på plats i april 2015 har betydande framsteg gjorts i och med att en ny luftfartslag införts i Moçambique och IACM fått nya stadgar. Efter antagandet av den nya luftfartslagen uppdateras nu många kompletterande bestämmelser och krav samt handböcker och förfaranden för att de ska följa den nya luftfartslagen och de senaste ändringarna av de internationella säkerhetsnormerna. Personalen vid IACM har blivit bättre och det finns fler fullt kvalificerade inspektörer för att övervaka luftfartsverksamheten i Moçambique. Fler inspektörer utbildas och den nuvarande personalplanen är tillräcklig för luftfartsverksamheten i Moçambique. IACM:s faciliteter har också förbättrats. IACM har inrättats som en civil luftfartsmyndighet med administrativ, finansiell, ekonomisk och funktionell autonomi.

- (47) Det finns bevis på att IACM har kapacitet att övervaka luftfartsverksamheten i Moçambique och upprätthålla ett sunt regelverk och att IACM genomför och verkställer befintlig luftfartslagstiftning, i syfte att ta itu med säkerhetsbrister. Systemet för säkerhetstillsyn i Moçambique är väletablerat även om det fortfarande pågår verksamhet för att ytterligare förbättra systemet och se till att det är förenligt med de senaste ändringarna av internationella säkerhetsnormer.
- (48) Genom ett relevant urval besöktes tre lufttrafikföretag som är certifierade i Moçambique under unionens utvärderingsbesök på plats, nämligen de två största lufttrafikföretagen i Moçambique och ett lufttrafikföretag som bedriver verksamhet med helikoptrar. Efter besöken vid de tre lufttrafikföretagen konstaterades det att de har utvecklat kvalitets- och säkerhetsledningssystem, har kontroll över underhållet och den fortsatta luftvärdigheten och driver verksamhet i enlighet med tillämplig lagstiftning i Moçambique. Internationella säkerhetsnormer genomförs av lufttrafikföretagen och lufttrafikföretagen har förmåga och visade vilja att ta itu med säkerhetsbrister.
- (49) Den 17 mars 2017 hölls ett tekniskt samråd mellan kommissionen, Easa och företrädare för IACM. IACM gav kommissionen en uppdatering om de framsteg som gjorts sedan unionens utvärderingsbesök på plats och man enades om att IACM skulle lämna ytterligare information om de korrigerande åtgärder som vidtagits med avseende på de noteringar som gjordes under besöket. IACM förklarade att den använde dessa noteringar för att ta upp iakttagelserna med de berörda lufttrafikföretagen och att den begärde att operatörerna skulle vidta korrigerande åtgärder.
- (50) Den 21 april 2017 informerade IACM om sin plan med korrigerande åtgärder och planen för de tre lufttrafikföretag som besöktes under unionens utvärderingsbesök på plats, inklusive åtgärdandet av de iakttagelser som IACM tagit upp. Planen med korrigerande åtgärder hanterar på ett tillfredsställande sätt de noteringar som gjordes under besöket och innehåller realistiska tidsfrister. Den styrkande bevisning som tillhandahållits är relevant för att åtgärda iakttagelserna.
- (51) IACM och det största registrerade lufttrafikföretaget i Moçambique, *Linhas Aéreas de Moçambique*, gavs tillfälle att höras inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 26 april 2017, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005.
- (52) Under utfrågningen uttryckte företrädaren för regeringen i Moçambique ett starkt engagemang från regeringen att förbättra transportsäkerheten i Moçambique i allmänhet och i synnerhet att kontinuerligt förbättra genomförandet av internationella flygsäkerhetsnormer.
- (53) Under utfrågningen informerade IACM om luftfartssektorn i Moçambique och om IACM:s kapacitet som en autonom civil luftfartsmyndighet. I denna information ingick uppgifter om organisationen, finansieringsmekanismerna, antalet inspektörer för säkerhetstillsynen, utvecklingen av lagar och andra författningar och den framtida planeringen för IACM.
- (54) Under utfrågningen informerade *Linhas Aéreas de Moçambique* om den nuvarande flottan och målen för de kommande åren. Företaget förklarade att man koncentrerar sig på att utveckla rutterna inom den inhemska och den regionala marknaden. *Linhas Aéreas de Moçambique* lämnade också uppgifter om sitt säkerhetsledningssystem.
- (55) På grundval av all tillgänglig information, inklusive resultaten från unionens utvärderingsbesök på plats och de uppgifter som lämnats vid utfrågningen den 26 april 2017, kan slutsatsen dras att IACM har gjort varaktiga förbättringar under en sammanhängande tidsperiod. Det konstateras också att IACM har visat sig villig att löpande samverka med kommissionen. Bedömningen är att IACM har förmåga att fullgöra sitt ansvar med avseende på tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Moçambique. Under utfrågningen åtog sig Moçambiques regering att medverka fullt ut i en fortlöpande säkerhetsdialog med kommissionen, bland annat genom ytterligare möten om och när kommissionen anser det vara nödvändigt.
- (56) 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 alla lufttrafikföretag som är certifierade i Moçambique stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (57) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Moçambique, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

- (58) 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.

Luftrafikföretag från Nigeria

- (59) Den 25 november 2015 ansökte luftrafikföretaget *Med-View Airline* som certifierats i Nigeria hos Easa om auktorisation som operatör från tredjeland. Easa bedömde ansökan i enlighet med kraven i kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 och uttryckte principiella farhågor eftersom *Med-View Airline* inte kunde visa att de tillämpliga krav som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) nr 452/2014 är uppfyllda. Easa drog därför slutsatsen att en fortsatt bedömning inte skulle resultera i någon auktorisation för operatörer från tredjeland för *Med-View Airline* eftersom dessa krav inte var uppfyllda. Den 17 november 2016 avslog därför Easa ansökan av säkerhetsskäl.
- (60) Den 24 februari 2017 begärde kommissionen information från Nigerias civila luftfartsmyndighet (nedan kallad NCAA) om de åtgärder som vidtagits med anledning av Easas avslag på *Med-View Airlines* ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland. I sin skrivelse av den 22 mars 2017 till kommissionen tillhandahöll NCAA inte den information som krävs för att säkerställa att de åtgärder som vidtagits var lämpliga för att från NCAA:s sida bemöta de farhågor som framförts av Easa vid bedömningen av *Med-View Airlines* ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland.
- (61) Den 10 och 24 april 2017 överlämnade *Med-View Airline* information till kommissionen om de korrigerande åtgärder som vidtagits för att bemöta de farhågor som framförts av Easa.
- (62) Både NCAA och *Med-View Airline* gavs tillfälle att höras inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 25 april 2017, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005.
- (63) Under denna utfrågning lämnade NCAA endast begränsad information om exempelvis datum för dess inrättande, resultatet av Icaos granskningar år 2006 och i mars 2016, dess status i enlighet med FAA:s program för internationella flygsäkerhetsbedömningar, antalet inspektörer för flygverksamhet och luftvärdighet och antalet innehavare av drifttillstånd i Nigeria. De svar som NCAA gett på frågor om dess förmåga att identifiera och övervaka säkerhetsbrister tyder på att denna förmåga är bristande. Det anses att NCAA kommer att behöva vidta åtgärder för att förbättra den kvalitet som krävs avseende säkerhetstillsynen av de luftrafikföretag som den ansvarar för.
- (64) Med utgångspunkt i den information som tidigare hade lämnats informerade *Med-View Airline* kommissionen och flygsäkerhetskommittén under utfrågningen om de korrigerande åtgärder som vidtagits för att ta itu med de allvarliga problem som Easa identifierat som en del av säkerhetsbedömningen av en operatör från tredjeland. Exempel på detta var flygverksamhet som inte omfattas av det godkända drifttillståndet och tillhörande driftspecifikationer, kontroll av luftvärdighet och underhåll, genomförandet och övervakningen av luftvärdighetsdirektiven och säkerhets- och kvalitetsledningssystemen. *Med-View Airline* visade dock tydligt en bristande medvetenhet om och förståelse för hur allvarliga de säkerhetsproblem som Easa lyft fram är. Dessutom visar de åtgärder som vidtagits av *Med-View Airline* att de grundläggande orsakerna inte har analyserats ordentligt och att det saknas en lämplig plan för korrigerande åtgärder för att förhindra att samma eller liknande överträdelser inträffar igen.
- (65) Den information som föreligger och som grundar sig på Easas säkerhetsbedömning av auktorisationen av operatörer från tredjeland, i kombination med den information som tillhandahållits av NCAA och *Med-View Airline* visar att det finns bevis på allvarliga säkerhetsbrister hos *Med-View Airline*. Denna information visar också att *Med-View Airline* 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 för auktorisation av operatörer från tredjeland.
- (66) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att luftrafikföretaget *Med-View Airline* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (67) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos luftrafikföretag som är certifierade i Nigeria, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

- (68) 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.

Luftrafikföretag från Pakistan

- (69) Genom en skrivelse av den 23 januari 2017 begärde kommissionen att Pakistans civila luftfartsmyndighet (nedan kallad PCAA) skulle tillhandahålla information om vilka uppföljningsåtgärder den vidtagit avseende olyckan som inträffade den 7 december 2016 med ATR-flygplanet tillhörande luftrafikföretaget *Pakistan International Airlines Corporation Ltd* som certifierats i Pakistan. I denna skrivelse erinrade kommissionen också om att Easa den 13 januari 2016 av säkerhetsskäl hade avslagit den ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland som gjorts av fraktföretaget *AHS International (Pvt) Ltd* som också certifierats i Pakistan. Dessutom angav kommissionen i denna skrivelse att den inleder formella samråd med PCAA i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (70) Den 18 april 2017 hölls ett tekniskt samråd mellan kommissionen, Easa, en medlemsstat och företrädare för PCAA. Under detta samråd informerade PCAA bland annat om en översikt över dess certifierings- och tillsynsskyldigheter och lämnade en sammanfattning av inspektionsuppgifterna för perioden 2011–2016. I synnerhet diskuterades PCAA:s ansvar när det gäller säkerhetstillsynen av *Pakistan International Airlines Corporation Ltd* under detta samråd.
- (71) Under samrådet meddelade kommissionen ett antal omständigheter till PCAA avseende deras certifierings- och övervakningsskyldigheter. Kommissionen har beaktat att PCAA har lämnat säkerhetsrelaterade uppgifter på ett öppet sätt till kommissionen, men man betonade särskilt att PCAA måste ta vederbörlig hänsyn till att kontinuerligt förbättra sina säkerhetssystem. Dessutom meddelade kommissionen PCAA att myndigheten förväntas vara fullt medveten om kraven i kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 och de därmed tillhörande följderna för luftrafikföretag som har certifierats i Pakistan.
- (72) På grundval av den information som för närvarande finns tillgänglig, inklusive de uppgifter som lämnats av PCAA under och efter det tekniska samrådet den 18 april 2017, görs bedömningen att PCAA för närvarande varken saknar förmåga eller vilja att åtgärda säkerhetsbrister.
- (73) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att ta med luftrafikföretag från Pakistan.
- (74) Medlemsstaterna ska kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos luftrafikföretag som är certifierade i Pakistan, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (75) 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.

Luftrafikföretag från Ryssland

- (76) Kommissionen, Easa och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna har under de senaste sex månaderna fortsatt att uppmärksamt övervaka säkerheten hos de luftrafikföretag som är certifierade i Ryssland och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom att prioritera rampinspektioner hos vissa ryska luftrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (77) Den 17 mars 2017 höll företrädare för kommissionen, Easa och en medlemsstat ett möte med företrädare för ryska federala lufttransportmyndigheten (nedan kallad *Fata*). Syftet med mötet var att granska säkerheten hos luftrafikföretag som certifierats i Ryssland på grundval av rampinspektionsrapporter under perioden den 11 mars 2016–10 mars 2017 och identifiera ärenden där *Fatas* tillsynsverksamhet måste stärkas.

- (78) Under mötet granskade kommissionen mer detaljerat Safa-resultaten för rampinspektioner hos sex lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland. Även om inga säkerhetsproblem konstaterades informerade Fata kommissionen om att på grund av det begränsade antalet inspektioner som genomförts hos vissa lufttrafikföretag, kommer ytterligare inspektioner att genomföras under nästa kvartal vid två av dessa lufttrafikföretag.
- (79) På grundval av den information som för närvarande finns tillgänglig, inklusive de uppgifter som lämnats av Fata under och efter det tekniska samrådet den 17 mars 2017 görs bedömningen att Fata för närvarande varken saknar förmåga eller vilja att åtgärda säkerhetsbrister. På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att det inte var nödvändigt att anordna en utfrågning inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av något lufttrafikföretag som är certifierat i Ryssland.
- (80) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen för att ta med lufttrafikföretag från Ryssland.
- (81) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (82) Skulle dessa kontroller visa på en överhängande säkerhetsrisk på grund av bristande efterlevnad av de relevanta säkerhetsnormerna kan kommissionen tvingas vidta åtgärder mot lufttrafikföretag från Ryssland i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Saint Vincent och Grenadinerna

- (83) Den 16 april 2015 ansökte lufttrafikföretaget *Mustique Airways*, som är registrerat i Saint Vincent och Grenadinerna, hos Easa om auktorisation som tredjelandsoperatör. Easa bedömde ansökan i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014 och uttryckte principiella farhågor eftersom *Mustique Airways* inte kunde visa att de tillämpliga krav som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) nr 452/2014 är uppfyllda. Easa drog därför slutsatsen att en fortsatt bedömning inte skulle resultera i någon auktorisation för operatörer från tredjeland för *Mustique Airways* eftersom dessa krav inte var uppfyllda. Den 4 oktober 2016 avslog därför Easa ansökan av säkerhetsskäl.
- (84) Den 30 januari 2017 begärde kommissionen information från den behöriga myndigheten i Saint Vincent och Grenadinerna, civila luftfartsmyndigheten för östra Karibien (nedan kallad ECCAA) om de åtgärder som vidtagits med anledning av Easas avslag på *Mustique Airways* ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland. Den 24 februari 2017 informerade ECCAA kommissionen om att *Mustique Airways* på nytt hade ansökt hos Easa om auktorisation som operatör från tredjeland den 2 februari 2017, eftersom de säkerhetsproblem som lett till Easas avslag enligt *Mustique Airways* hade lösts på ett tillfredsställande sätt.
- (85) Eftersom varken *Mustique Airways* eller ECCAA lade fram någon bevisning på en lösning av de säkerhetsproblem som följde av Easas säkerhetsbedömning avseende auktorisationen som operatör från tredjeland, gavs både ECCAA och *Mustique Airways* tillfälle att höras den 26 april 2017 av kommissionen och flygsäkerhetskommittén i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005.
- (86) Myndigheten svarade inte på inbjudan att höras och deltog inte i utfrågningen. Likaså lämnade ECCAA ingen information om de åtgärder som vidtagits med avseende på resultaten vad gäller auktorisationen som operatör från tredjeland för *Mustique Airways* eller dess tillsynsverksamhet.
- (87) Den 24 april 2017 höll Easa ett tekniskt samråd med *Mustique Airways* för att diskutera den nya ansökan. Med hänsyn till den korta tidsfristen mellan detta samråd och utfrågningen var det inte möjligt för Easa att genomföra en fullständig bedömning av den nya ansökan. Easa hade dock möjlighet att bekräfta till kommissionen och flygsäkerhetskommittén att de främsta grundläggande orsakerna till de allvarliga och upprepade säkerhetsbrister som Easa hade identifierat vid den första bedömningen av auktorisationen som operatör från tredjeland kvarstod.

- (88) Under utfrågningen den 26 april 2017 informerade *Mustique Airways* om företagets verksamhet och anläggningar, men endast i begränsad omfattning om säkerhetsrelaterade aspekter. Den information som lämnats av *Mustique Airways* om de framsteg som har gjorts när det gäller utvecklingen av dess säkerhets- och kvalitetsledningssystem tydde på att de inte är tillräckligt utvecklade. Man välkomnade *Mustique Airways* villighet att inleda en mer ändamålsenlig dialog med Easa om *Mustique Airways* nya ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland, men det konstaterades att det saknades väsentliga säkerhetsaspekter, såsom ett grundläggande säkerhetsstyrningssystem. Dessutom visade *Mustique Airways* en bristande medvetenhet om och förståelse för hur allvarliga de slutsatser som Easa lyft fram är. Slutligen var det uppenbart att säkerhetskulturen vid lufttrafikföretaget har en reaktiv snarare än en proaktiv karaktär.
- (89) Den information som för närvarande finns tillgänglig, inbegripet de uppgifter som lämnats av Easa vad gäller avslaget på *Mustique Airways* ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland och den pågående nya ansökan, samt all information som lufttrafikföretaget *Mustique Airways* har lämnat visar att det finns bevis på allvarliga säkerhetsbrister vid *Mustique Airways*. *Mustique Airways* har för närvarande inte tillräcklig kapacitet att ta itu med säkerhetsbristerna. I själva verket befinner sig de pågående säkerhetsåtgärderna i stor utsträckning i utvecklingsstadiet, och den plan för korrigerande åtgärder som *Mustique Airways* har lagt fram som respons på de brister som identifierades vid säkerhetsbedömningen för auktorisationen av operatörer från tredjeland är inte tillräckligt gedigen, i synnerhet när det gäller den nödvändiga analysen av de grundläggande orsakerna.
- (90) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Mustique Airways* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (91) 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 Saint Vincent och Grenadinerna.
- (92) 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 Thailand

- (93) Den 17 mars 2017 hölls ett tekniskt samråd med kommissionen, Easa och Thailands civila luftfartsmyndighet (nedan kallad CAAT). Under detta samråd informerade CAAT kommissionen om vilka framsteg som gjorts sedan september 2016, särskilt när det gäller lufttransportssystemet i Thailand, CAAT:s färdplan mot efterlevnad samt det nuvarande läget för genomförande av planen med korrigerande åtgärder.
- (94) Det viktigaste framsteget har varit Thailands nya lag om civil luftfart som väntas träda i kraft under det sista kvartalet år 2017, ändringen av CAAT:s bestämmelser, den uppdaterade organisationen, hållbara finansieringsmekanismer och det förbättrade personal- och utbildningsprogrammet för dess inspektörer. CAAT:s inspektionsförfaranden, handledningar och verktyg, inbegripet it-systemet, har förbättrats och dess program för säkerhetstillsynen har uppdaterats för att säkerställa en fullständig och löpande tillsyn av lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand. CAAT har också inrättat en avdelning för kvalitetssäkring som har i uppgift att kontrollera att CAAT uppfyller internationella och nationella flygsäkerhetsnormer.
- (95) CAAT lämnade också information om utvecklingen av det statliga säkerhetsprogrammet och situationen avseende de slutsatser som Icao lyfte fram under sin granskning i januari 2015, bland annat det allvarliga säkerhetsproblemet vad gäller certifieringen av lufttrafikföretag som grundades på dessa slutsatser. CAAT lämnade också information om framsteg som gjorts vad gäller dess hållbarhetsplan och det internationella samarbete som CAAT bedriver.
- (96) En viktig del av CAAT:s plan för korrigerande åtgärder är en omcertifiering av lufttrafikföretagen i Thailand där man följer Icaos systematiska tillvägångssättet i fem steg för certifiering av lufttrafikföretag. I februari 2017 omcertifierades det första av de lufttrafikföretag som bedriver internationell verksamhet och fram till slutet av juni 2017 planerar CAAT att omcertifiera tolv andra lufttrafikföretag som utför internationella lufttransporter. Under omcertifieringsförfarandet har CAAT vidtagit verkställighetsåtgärder avseende vissa sökande av omcertifiering.

- (97) Den thailändska regeringen och CAAT visar en tydlig vilja att förbättra systemet för säkerhetsinsyn i Thailand. CAAT har styrkt att det har gjorts relevanta framsteg under det senaste halvåret. Den tillgängliga säkerhetsinformationen vad gäller lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand ger inte stöd för ett beslut om förbud eller driftsrestriktioner. 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.
- (98) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Thailand.
- (99) 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.
- (100) 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 Ukraina

- (101) Den 29 augusti 2014 ansökte lufttrafikföretaget *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* som är certifierat i Ukraina, hos Easa om auktorisation som operatör från tredjeland. Easa bedömde ansökan i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014 och uttryckte principiella farhågor eftersom *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* inte kunde visa att de tillämpliga krav som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) nr 452/2014 är uppfyllda. Easa drog därför slutsatsen att en fortsatt bedömning inte skulle resultera i någon auktorisation som operatör från tredjeland för *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* eftersom dessa krav inte var uppfyllda. Den 15 september 2016 avslag därför Easa ansökan av säkerhetsskäl.
- (102) Den 15 februari 2016 ansökte lufttrafikföretaget *Air Company "Black Sea Airlines" LLC*, som är registrerat i Ukraina, hos Easa om auktorisation som operatör från tredjeland. Easa bedömde ansökan i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014 och uttryckte principiella farhågor eftersom *Air Company "Black Sea Airlines" LLC* inte kunde visa att de tillämpliga krav som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) nr 452/2014 är uppfyllda. Easa drog därför slutsatsen att en fortsatt bedömning inte skulle resultera i någon auktorisation för operatörer från tredjeland för *Air Company "Black Sea Airlines" LLC* eftersom dessa krav inte var uppfyllda. Den 13 oktober 2016 avslag därför Easa ansökan av säkerhetsskäl.
- (103) Den 6 mars 2017 begärde kommissionen upplysningar från den statliga luftfartsmyndigheten i Ukraina (nedan kallad SAAU) om de åtgärder som vidtagits med anledning av Easas avslag på ansökan från *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* och *Air Company "Black Sea Airlines" LLC* om auktorisation som operatör från tredjeland. Genom den skrivelsen inleddes formella samråd med SAAU i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006. Eftersom de säkerhetsproblem som framkommit vid Easas säkerhetsbedömning av auktorisationen som operatör från tredjeland inte var lösta, gavs SAAU, *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* och *Air Company "Black Sea Airlines" LLC* tillfälle att höras den 25 april 2017 av kommissionen och flygsäkerhetskommittén i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005.
- (104) Den 3 april 2017 återkallade SAAU *Air Company "Black Sea Airlines" LLC*'s drifttillstånd. Genom detta beslut avslutades det officiella samråd som hade inletts den 6 mars 2017 avseende lufttrafikföretaget.
- (105) SAAU och *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* hördes av kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 25 april 2017. Bland annat rapporterade SAAU om att tillsynen av lufttrafikföretag i Ukraina justeras i enlighet med Safa-resultaten samt all den information som härrör från auktorisationsförfarandet som operatör från tredjeland. SAAU informerade också om antagandet av eventuella kortsiktiga åtgärder såsom indragning, begränsning eller återkallande av lufttrafikföretags drifttillstånd till följd av Easas avslag på en ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland. Dessutom informerade SAAU om långsiktiga åtgärder i syfte att förbättra de interna förfarandena för certifiering och tillsyn av lufttrafikföretag som är certifierade i Ukraina.

- (106) Med utgångspunkt i den information som tidigare hade lämnats informerade *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* under utfrågningen om de korrigerande åtgärder som vidtagits för att ta itu med de allvarliga problem som Easa identifierat som en del av säkerhetsbedömningen av en operatör från tredjeland. t.ex. den fortsatta kontrollen av luftvärdighet och genomförandet av underhållsåtgärder. Lufttrafikföretaget rapporterade också om en ytterligare granskning som genomfördes i mars 2017 av en privat enhet för att fastställa huruvida det i nuläget uppfyller de internationella flygsäkerhetsnormerna. Under denna granskning bekräftades de systematiska brister som Easa tidigare identifierat i lufttrafikföretagets befintliga dokumentationssystem.
- (107) Under den muntliga utfrågningen förklarade också *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* att det den 19 april 2017 på nytt hade ansökt om auktorisation som operatör från tredjeland. Kommissionen och flygsäkerhetskommittén noterade detta och välkomnade bekräftelsen från både lufttrafikföretaget och Easa av att behandlingen av denna nya ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland kommer att uppmärksammas vederbörligen inom ramen för förordning (EU) nr 452/2014.
- (108) Den information som för närvarande finns tillgänglig, och som grundas på Easas säkerhetsbedömning av en operatör från tredjeland avseende *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* tillsammans med den information som tillhandahållits av SAAU och *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"*, visar att genomförandet av de korrigerande åtgärder för att ta itu med de säkerhetsproblem som lyfts fram av Easa ännu inte har slutförts. Informationen visar också att lufttrafikföretaget för närvarande inte är i stånd att själv identifiera brister i alla sina förfaranden och all sin verksamhet.
- (109) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (110) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Ukraina, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (111) 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 Zimbabwe

- (112) Den 12 april 2016 ansökte lufttrafikföretaget *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, som är registrerat i Zimbabwe, hos Easa om auktorisation som operatör från tredjeland. Easa bedömde ansökan i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014 och uttryckte principiella farhågor eftersom *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* inte kunde visa att de tillämpliga krav som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) nr 452/2014 är uppfyllda. Easa drog därför slutsatsen att en fortsatt bedömning inte skulle resultera i någon auktorisation som operatör från tredjeland för *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* eftersom dessa krav inte var uppfyllda. Den 7 november 2016 avslog därför Easa ansökan av säkerhetsskäl.
- (113) Den 3 mars 2017 begärde kommissionen upplysningar från den civila luftfartsmyndigheten i Zimbabwe (nedan kallad CAAZ) om de åtgärder som vidtagits med anledning av Easas avslag på ansökan från *Air Zimbabwe Pvt Ltd* om auktorisation som operatör från tredjeland. Genom den skrivelsen inleddes offentliga samråd med CAAZ i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006. Eftersom de säkerhetsproblem som framkommit vid Easas säkerhetsbedömning av auktorisationen av *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* som operatör från tredjeland inte var lösta, gavs både CAAZ och *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* tillfälle att höras inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 26 april 2017, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005.
- (114) Under utfrågningen informerade CAAZ bland annat om sina skyldigheter avseende säkerhetstillsynen i förhållande till *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. CAAZ tillhandahöll en sammanfattning av de åtgärder den hade vidtagit på grund av Easas avslag av säkerhetsskäl på den ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland som gjorts av *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Easa lämnade information om de allvarliga säkerhetsproblem som utgjorde grunden för avslaget på ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland.

- (115) Under denna utfrågning informerade *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* om de korrigerande åtgärder som hade inletts och som pågått efter Easas avslag på ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland som gjorts av lufttrafikföretaget. Den information som *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* lämnat, bland annat de begränsade framsteg som gjorts avseende utvecklingen av säkerhets- och kvalitetsledningssystemen, var inte tillräcklig för att skingra de problem som lyfts fram.
- (116) Den tillgängliga informationen, inbegripet informationen om Easas säkerhetsbedömning av auktorisationen som operatör från tredjeland av *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, tillsammans med den information som lämnats av CAAZ och *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, visar tydligt att det finns allvarliga säkerhetsbrister hos *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Det anses att *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* i nuläget inte är i stånd att åtgärda dessa säkerhetsbrister. I själva verket befinner sig *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*s pågående säkerhetsåtgärder i stor utsträckning enbart i utvecklingsstadiet, och den plan för korrigerande åtgärder som *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* har lagt fram som respons på de brister som identifierades vid säkerhetsbedömningen för auktorisationen av operatörer från tredjeland är inte gedigen, i synnerhet när det gäller den nödvändiga analysen av de grundläggande orsakerna.
- (117) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (118) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Zimbabwe, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (119) 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.
- (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 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 15 maj 2017.

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) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamiska republiken Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Saint Vincent och Grenadinerna
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY "URGA"	UK 012	URG	Ukraina
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Alla luftrafikföretag som godkänts av Afghanistanens tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska republiken Afghanistan
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
Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av TAAG Angola Airlines, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänt	Republiken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiken Angola

⁽¹⁾ 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.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
AIR NAVE	017	Okänt	Republiken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänt	Republiken Angola
DIEXIM	007	Okänt	Republiken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Okänt	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänt	Republiken Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Okänt	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänt	Republiken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänt	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänt	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	Okänd	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Okänt	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänt	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	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Ecuador
DAALLO AIRLINES	Okänt	DAO	Ecuador
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	Okänt	Ekvatorialguinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänt	Ekvatorialguinea
TANGO AIRWAYS	Okänt	Okänt	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiken Gabon
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiken Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänt	Republiken Gabon

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag av Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air och Batik Air, inklusive			Republiken Indonesien
AIR BORN INDONESIA	135-055	Okänt	Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Okänt	Republiken Indonesien
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Okänt	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Okänt	Republiken Indonesien
AMA	135-054	Okänt	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	Okänt	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	Okänt	Republiken Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Okänt	Republiken Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Okänt	Republiken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Okänt	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiken Indonesien
HEVILIFT AVIATION	135-042	Okänt	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Okänt	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiken Indonesien
INDO STAR AVIATION	135-057	Okänt	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Okänt	Republiken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Okänt	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiken Indonesien
MARTA BUANA ABADI	135-049	Okänt	Republiken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Okänt	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135-007	Okänt	Republiken Indonesien
MY INDO AIRLINES	121-042	Okänt	Republiken Indonesien
NAM AIR	121-058	Okänt	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Okänt	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republiken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Okänt	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Okänt	Republiken Indonesien
PURA WISATA BARUNA	135-025	Okänt	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Okänt	Republiken Indonesien
SMAC	135-015	SMC	Republiken Indonesien
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Okänt	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Okänt	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	Okänt	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
UNINDO	135-040	Okänt	Republiken Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Okänt	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
AIR BISHKEK (tidigare EASTOK AVIA)	15	EAA	Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Republiken Kirgizistan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan
S GROUP INTERNATIONAL (tidigare S GROUP AVIATION)	45	IND	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republiken Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter.			Liberia
Alla lufttrafikföretag 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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Nepals tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänt	Republiken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Okänt	Republiken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänt	Republiken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Okänt	Republiken Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Okänt	Republiken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänt	Republiken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Okänt	Republiken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänt	Republiken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Okänt	Republiken Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiken Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänt	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänt	Republiken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiken Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänt	Republiken Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänt	Republiken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiken Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icao-flygbolagskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			São Tomé och Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	OKÄNT	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	OKÄNT	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	OKÄNT	Okänt	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	Okänt	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republiken Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republiken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiken Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Okänt	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 B

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och 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: 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 ⁽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; och TR-AFR.	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: ett luftfartyg av typen Challenger CL-601, ett luftfartyg av typen HS-125-800.	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG.	Republiken Gabon, Republiken Sydafrika
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

⁽¹⁾ Lufttrafikföretag 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 lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och 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 KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: två luftfartyg av typen TU-204.	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Demokratiska folkrepubliken Korea

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