# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/2322

## af 10. december 2015

## om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF ([1]), særlig artikel 4, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ([2]) er der opstillet en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.

(2) En række medlemsstater og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (»EASA«) har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af denne liste, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Visse tredjelande har også forelagt relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør fællesskabslisten ajourføres.

(3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud over for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på fællesskabslisten.

(4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber lejlighed til at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 ([3]) (»Udvalget for Luftfartssikkerhed«).

(5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og forordning (EF) nr. 473/2006 ([4]) med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaberne i Botswana, Republikken Guinea, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Kasakhstan, Libanon, Madagaskar, Mozambique, Nepal, Filippinerne, Sudan, Taiwan, Thailand og Zambia. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen om luftfartssikkerhedssituationen i Georgien, Libyen, São Tomé og Príncipe, Tadsjikistan og Yemen og om de tekniske drøftelser med Den Russiske Føderation.

(6) Udvalget for Luftfartssikkerhed og Kommissionen har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analysen af auditrapporterne fra Organisationen for International Civil Luftfart (»ICAO«) inden for rammerne af ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (»USOAP«). Medlemsstaterne opfordres i den

([1]) EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.
([2]) Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).
([3]) Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).
([4]) Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 8).

forbindelse til at prioritere rampeinspektioner for luftfartsselskaber med licens fra stater, over for hvilke ICAO har påpeget betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, eller over for hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres sikkerhedstilsynssystem. Ud over Kommissionens høringer i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005 giver prioriteringen af rampeinspektionerne mulighed for at skaffe yderligere oplysninger om sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaberne med licens fra disse stater.

(7) EASA har også oplyst Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om resultaterne af analyserne af rampeinspektioner, der er udført som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (»SAFA«) i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([1]).

(8) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed har desuden hørt redegørelser fra EASA om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i stater, som er berørt af foranstaltninger eller overvågning i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005. EASA har fremlagt oplysninger om sine planer for og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre de civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med henblik på at afhjælpe en eventuel manglende overholdelse af gældende internationale standarder for civil luftfart. Medlemsstaterne opfordres i den forbindelse til at reagere på sådanne anmodninger på et bilateralt grundlag og koordinere med Kommissionen og EASA. I den forbindelse understreger Kommissionen nytten af at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem ICAO's SCAN-database (Safety Collaborative Assistance Network), om teknisk bistand, der ydes af Unionen og dens medlemsstater for at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

(9) Udvalget for Luftfartssikkerhed og Kommissionen har modtaget en ajourføring fra Eurocontrol om status for SAFA's alarmfunktion og de aktuelle statistikker over alarmmeldinger for luftfartsselskaber med driftsforbud.

**EU-luftfartsselskaber**

(10) Efter EASA's analyse af oplysninger fremkommet ved rampeinspektioner for luftfartøjer, der tilhører EU-luftfartsselskaber eller ved standardiseringsinspektioner, der er udført af EASA, såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har adskillige medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Malta har underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om visse foranstaltninger, der er truffet vedrørende en række maltesiske luftfartsselskaber, og Estland har redegjort for situationen vedrørende luftfartsselskabet *AS Avies*. Grækenland har inden Udvalget for Luftfartssikkerheds møde oplyst om visse foranstaltninger, som er truffet vedrørende en række græske luftfartsselskaber.

(11) Medlemsstaterne har gentaget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt, hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af passende sikkerhedsstandarder.

**Luftfartsselskaber fra Botswana**

(12) Botswanas civile luftfartsmyndighed (»CAAB«) har ved brev af 27. august 2015 fremlagt oplysninger om de fremskridt, der er gjort for at afhjælpe de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og andre ICAO-anmærkninger. CAAB har påvist, at den har gjort yderligere fremskridt med hensyn til gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder. CAAB samarbejder med det regionale ICAO-kontor for at opnå yderligere bistand i forbindelse med at afhjælpe de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og andre mangler. CAAB har opfordret ICAO til at gennemføre et ICVM (ICAO Coordinated Validation Mission) inden udgangen af 2015 for at kontrollere, om de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder er afhjulpet.

(13) Den forbedrede gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandarder og de foreliggende sikkerhedsoplysninger understøtter ikke en beslutning om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger for luftfartsselskaber, der er certificeret i Botswana. Kommissionen mener dog, at situationen fortsat bør følges nøje.

(14) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Botswana.

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

**Luftfartsselskaber fra Republikken Guinea**

(15) Som aftalt på det tekniske møde med Kommissionen, der blev afholdt i januar 2013 i Bruxelles, har de kompetente myndigheder i Republikken Guinea, Direction nationale de l'aviation civile (»DNAC«), jævnligt givet Kommissionen oplysninger om den igangværende gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, der blev godkendt af ICAO i december 2012, såvel som om alle de aktiviteter, der er knyttet til den.

(16) Den seneste statusrapport, der blev indgivet af DNAC og modtaget af Kommissionen den 10. august 2015, indeholder de seneste aktiviteter og den seneste udvikling med hensyn til gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, som på nuværende tidspunkt er koncentreret om status for certificering af luftfartsselskaber og registrering af luftfartøjer. Alle tidligere gældende AOC'er (Air Operator's Certificate) blev suspenderet ved udgangen af marts 2013. Den fuldstændige ICAO-certificering (fem faser) af luftfartsselskaberne *Eagle Air* og *PROBIZ Guinée* er gennemført, og de pågældende luftfartsselskaber har fået deres AOC henholdsvis den 10. april 2015 (AOC nr. 1/DNAC/2015) og den 4. august 2015 (AOC nr. 2/DNAC/2015). Fire andre luftfartsselskaber, nemlig *Konair, Sahel Aviation Guinée, Fly Nimba Airlines* og *Ijet Aviation*, har også indledt certificeringsprocessen.

(17) Registreringen af luftfartøjer skrider frem, og DNAC har oplyst, at fem nye luftfartøjer er tilføjet til luftfartøjsregistret.

(18) Den gradvise gennemførelse af planen for afhjælpende foranstaltninger, i overensstemmelse med hvad der blev godkendt af ICAO i december 2012, og de tilgængelige sikkerhedsoplysninger berettiger på nuværende tidspunkt ikke en beslutning om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger over for luftfartsselskaber, der er certificeret i Republikken Guinea. Situationen bør dog fortsat følges nøje.

(19) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Republikken Guinea.

(20) Kommissionen kan være nødsaget til at træffe foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af en manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.

**Luftfartsselskaber fra Indien**

(21) Der blev den 20. oktober 2015 afholdt tekniske høringer mellem Kommissionen, EASA, medlemsstater og repræsentanter fra det indiske generaldirektorat for civil luftfart (»Indiens DGCA«) og luftfartsselskabet *Air India*. Indiens DGCA oplyste nærmere om de igangværende bæredygtighedsforanstaltninger, som det har iværksat med henblik på at forbedre sit tilsyn med luftfartssikkerheden. De tekniske høringer gav også mulighed for en dialog med Indiens DGCA om, hvordan indiske luftfartsselskaber forholder sig til SAFA-programmet.

(22) Af høringerne blev det klart, at selv om Indiens DGCA har gennemført visse foranstaltninger med henblik på at vurdere, om de allerede opnåede forbedringer inden for luftfartssikkerheden er holdbare, er der identificeret et behov for yderligere tiltag på en række områder. På den anden side benytter Indiens DGCA SAFA-databasen til at overvåge de indiske luftfartsselskabers resultater inden for SAFA-programmet. Dette kan blandt andet dokumenteres ved, at Indiens DGCA har rapporteret, at det i juni 2015 mødtes med *Air India* for at drøfte selskabets nuværende procedurer for håndtering af dets resultater inden for SAFA-programmet.

(23) *Air India* gav en oversigt over sit sikkerhedsstyringssystem, et resumé af statistisk information fra SAFA pr. flåde, eksempler på sit sikkerhedsstyringsprogram, sin kommunikationsstrategi og nærmere oplysninger om den SAFA-procedure, som det har indført med henblik på fortsatte forbedringer.

(24) Som opfølgning på de tekniske høringer gentog Kommissionen i brev af 29. oktober 2015 en række anbefalinger over for Indiens DGCA, herunder at de indiske luftfartsselskabers SAFA-resultater er et anliggende, som det anbefales at overvåge nøje. Kommissionen har også påpeget over for *Air India*, at fremskridt med hensyn til SAFA-processtyringen skal dokumenteres gennem dets resultater inden for SAFA-programmet. Både Indiens

DGCA og *Air India* blev gjort opmærksom på, at EASA i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 ([1]) (del-TCO) har ansvaret for at foretage sikkerhedsvurderinger af tredjelandsoperatører, og at resultaterne inden for SAFA-programmet er et af de nøgleelementer, som EASA tager i betragtning, når den foretager de pågældende vurderinger.

(25) Kommissionen har noteret sig de oplysninger, som blev forelagt af Indiens DGCA og *Air India*. Det er blevet vurderet, at der ved denne lejlighed ikke er behov for et driftsforbud eller driftsbegrænsninger for luftfartsselskaber, der er certificeret i Indien, men at det fortsat vil være nødvendigt med tekniske høringer for at sikre, at sikkerhedsspørgsmål kan drøftes løbende.

(26) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Indien.

(27) Kommissionen har til hensigt at fortsætte sine formelle samråd med Indiens DGCA i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(28) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for indiske luftfartsselskaber i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

**Luftfartsselskaber fra Indonesien**

(29) Drøftelserne med Indonesiens kompetente myndigheder, Indonesiens generaldirektorat for civil luftfart (»Indonesiens DGCA«), videreføres med henblik på at overvåge de fremskridt, som Indonesiens DGCA har gjort for at sikre, at sikkerhedstilsynet for alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, bringes i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Efter ICAO's audit i maj 2014 har Indonesiens DGCA færdiggjort sin plan for afhjælpende foranstaltninger og er ved at afslutte de afhjælpende foranstaltninger deri. Efter anmodning fra Indonesiens DGCA blev der den 29. oktober afholdt et teknisk møde mellem Kommissionen, EASA, visse medlemsstater og Indonesiens DGCA samt luftfartsselskaberne *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air*. Dette møde viste, at de nødvendige korrigerende foranstaltninger, der skal afhjælpe manglerne fra tidligere audit, er under udvikling, men at disse foranstaltninger stadig kun befinder sig på forskellige stadier i gennemførelsen. Den primære svaghed, der blev konstateret, vedrører udførelsen af inspektioner i luftfartsselskaber og luftfartøjer. De nødvendige procedurer til udførelsen af dette arbejde er på plads, men de følges ikke altid i praksis. Antallet af anmærkninger under inspektioner er fortsat lavt, og indberetningen af resultaterne til de virksomheder, der kontrolleres, foregår ikke altid efter de gældende procedurer. Der mangler tilstrækkelige procedurer for opfølgningen på anmærkningerne, og den faktiske opfølgning på anmærkningerne er fortsat ringe, og fristerne overholdes ikke eller håndhæves ikke konsekvent. Indonesiens DGCA håndterer ca. 59 AOC'er, og en række af disse luftfartsselskaber er i kraftig vækst. Det er afgørende, at Indonesiens DGCA følger med denne udvikling.

(30) Luftfartsselskabet *Citilink* gav en præsentation af udviklingen af virksomheden og dets sikkerhedsledelse. Virksomheden vokser fortsat med ca. otte nye luftfartøjer pr. år, og systemerne og procedurerne virker stabile. Analysen af flyvedata er forbedret, og virksomheden er opmærksom på operationelle farer. Der er oprettet et sikkerhedsstyringssystem, men det skal modnes yderligere, blandt andet hvad angår den lave indberetningsfrekvens af hændelser og episoder.

(31) *Lion Air* og *Batik Air* holdt en fælles præsentation, da begge er medlemmer af *Lion Air*-koncernen. De to luftfartsselskaber oplever fortsat betydelig vækst og vil efter planen hver især modtage ca. 10 nye luftfartøjer i 2016 og et tilsvarende antal luftfartøjer i de følgende år. De største udfordringer for de pågældende luftfartsselskaber er rekruttering og uddannelse af tilstrækkeligt personale på alle områder. Begge luftfartsselskaber har fremlagt deres planer for uddannelse af flybesætninger og ansættelse og uddannelse af andet personale. Minimumskravene til de kvalifikationer, som nyansatte piloter skal være i besiddelse af, og kravene for at blive forfremmet til kaptajn i *Lion Air* er relativt lave i forhold til de ofte udfordrende arbejdsforhold. Som følge heraf og på grund af luftfartsselskabets hastige vækst er der et stort antal forholdsvis uerfarne piloter i *Lion Air*. Der kan her være en forbindelse til et stort antal tilfælde, hvor luftfartøjet ikke er stabiliseret i anflyvningen, og en høj risiko for landingshændelser (hårde landinger eller afkørsler af banen). Et eksempel herpå er den afkørsel af banen, som

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).

*Batik Air* oplevede den 6. november 2015. Hvad angår denne specifikke hændelse har Indonesiens DGCA og *Batik Air* truffet øjeblikkelige foranstaltninger for at undersøge hændelsen på passende vis og træffe afbødende foranstaltninger. Desuden er systemet til overvågning af flyvedata blevet forbedret, hvilket har givet nyttige resultater og forbedringer af sikkerheden. Sikkerhedsstyringssystemet ser ud til at være veludviklet, og på det seneste er indberetningen af hændelser og episoder også blevet bedre, selv om den faktiske gennemførelse og identifikation af farer skal modnes yderligere. På baggrund af mødet står det klart, at truslerne mod *Lion Air* og *Batik Air* er den hurtige vækst og flybesætningernes relative mangel på erfaring.

(32) Indonesiens DGCA blev inviteret til at deltage i en høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 25. november 2015. Indonesiens DGCA gentog de argumenter, der allerede var blevet fremlagt på det tekniske møde den 29. oktober 2015. De omhandlede det vedvarende overvågningsprogram og styringssystemet vedrørende anmærkninger. Der blev fremlagt resultater af tilsynet med de fire indonesiske luftfartsselskaber, der på nuværende tidspunkt er undtaget fra det generelle forbud over for indonesiske luftfartsselskaber, samt de tre luftfartsselskaber, der var til stede under høringen. Indonesiens DGCA gav også en oversigt over udviklingen af sikkerhedsrisikostyringssystemet. Indonesiens DGCA opfordrede Kommissionen til at foretage et kontrolbesøg på stedet. Et sådant besøg vil give mulighed for at gøre status over de fremskridt, der er gjort, og vurdere, i hvor høj grad de internationale sikkerhedsstandarder rent faktisk er gennemført hos myndigheden og luftfartsselskaberne.

(33) Luftfartsselskaberne *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* gav en præsentation af deres udvikling og gennemførelse af sikkerhedsstyringen, hvilket hovedsagelig var i overensstemmelse med deres præsentation på det tekniske møde den 29. oktober.

(34) Ved brev af 22. oktober 2015 meddelte Indonesiens DGCA Kommissionen, at to nye luftfartsselskaber var blevet certificeret siden den seneste ajourføring: AOC nr. 135-054 er udstedt til *Alda Trans Papua* og AOC nr. 135-059 er udstedt til *Weststar Aviation Indonesia*. Indonesiens DGCA har dog ikke fremlagt nogen dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. I samme brev oplyste Indonesiens DGCA Kommissionen om, at AOC'erne for luftfartsselskaberne *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, udelukkende indenlandske lasteoperationer), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) og *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022) er blevet tilbagekaldt.

(35) Selv om der er gjort fremskridt siden ICAO's audit i maj 2014 og også siden det tekniske møde i oktober, er en kontrol af fremskridtene en forudsætning for at give den tiltro til sikkerheden, der skal til, før der kan overvejes en yderligere lempelse af driftsforbuddet for indonesiske luftfartsselskaber. Der vil derfor blive arrangeret et EU-vurderingsbesøg i 2016 for at indsamle de nødvendige oplysninger. På nuværende tidspunkt er der imidlertid ikke tilstrækkelig dokumentation til støtte for en beslutning om yderligere lempelser af driftsforbuddet for luftfartsselskaber fra Indonesien, herunder *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air*.

(36) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Alda Trans Papua* og *Weststar Aviation* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. *Pacific Royale Airways, Manunggal Air Service, Nusantara Buana Air, Survai Udara Penas* og *Asconusa Air Transport* bør udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

**Luftfartsselskaber fra Iran**

(37) Luftfartsselskabet *Iran Air*, der er certificeret af Den Islamiske Republik Irans civile luftfartsorganisation (»CAOIRI«), blev opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 den 30. marts 2010. Efter et kontrolbesøg på stedet blev driftsbegrænsningerne for *Iran Airs* flåde yderligere specificeret den 5. juli 2010.

(38) *Iran Air* har henvendt sig til Kommissionen med oplysninger om selskabets aktuelle flåde med relevante støttedokumenter. Luftfartsselskabet har anmodet om, at alle luftfartøjer af typen A320 undtages fra driftsbegrænsningerne, så *Iran Air* også kan anvende sine nye luftfartøjer af typen A320 i Unionen. Ifølge oplysningerne fra *Iran Air* er gennemsnitsalderen på *Iran Airs* A320-flåde lavere end gennemsnitsalderen for de luftfartøjer, som har tilladelse til at beflyve Unionen. *Iran Air* hævder også, at luftfartøjerne er driftssikre. Da det imidlertid ikke har været muligt at verificere den fremsendte dokumentation, er det på basis af de oplysninger, som Kommissionen har til rådighed, ikke muligt at tilføje nye luftfartøjer til listen over luftfartøjer, som *Iran Air* kan anvende til at beflyve Unionen.

(39) I henhold til *Iran Airs* AOC er der sket et fald i antallet af luftfartøjer af de typer, der har tilladelse til at beflyve Unionen. Listen over undtagne luftfartøjer, som er opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006, bør derfor ændres.

(40) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at ajourføre listen, så den afspejler *Iran Airs* nuværende luftfartøjsflåde, der er omfattet af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.

**Luftfartsselskaber fra Irak**

(41) EASA har ved fire forskellige lejligheder fra den 13. juni 2014 til den 16. marts 2015 skrevet til den irakiske civile luftfartsmyndighed (»ICAA«) om sikkerhedsmæssige betænkeligheder vedrørende *Iraqi Airways*' resultater inden for SAFA-programmet. For så vidt angår de pågældende betænkeligheder, viser SAFA-dataene, at der mangler en tilstrækkelig årsagsanalyse fra *Iraqi Airways*' side.

(42) *Iraqi Airways* har den 20. august 2014 EASA anmodet om en tredjelandsoperatørgodkendelse (»TCO«). EASA har vurderet *Iraqi Airways*' TCO-ansøgning i overensstemmelse med kravene i del-TCO.

(43) EASA har i sin sikkerhedsvurdering af *Iraqi Airways* i forbindelse med TCO-godkendelsen fremsat grundlæggende sikkerhedsmæssige betænkeligheder vedrørende *Iraqi Airways*' manglende evne til at reagere på de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som er blevet forelagt dem, og til rettidigt at fremsende sikkerhedsdokumentation. EASA har derfor konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at der bliver udstedt en godkendelse til *Iraqi Airways*, og at luftfartsselskabet derfor ikke opfylder de gældende krav i Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014. EASA har således den 16. juli 2015 afslået *Iraqi Airways*' TCO-ansøgning af de ovenfor beskrevne klare sikkerhedsmæssige årsager.

(44) Den 28. september 2015 skrev Kommissionen til ICAA. Brevet indledte formelle samråd med de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Irak, i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006. Kommissionen har i dette brev forklaret, at grundlaget for at indlede disse formelle samråd vedrører sikkerhedsforholdene hos *Iraqi Airways* i SAFA-programmets regi samt den negative beslutning truffet af EASA med hensyn til *Iraqi Airways*' ansøgning om TCO-godkendelse.

(45) Kommissionen skrev den 27. oktober 2015 til ICAA og *Iraqi Airways* for at meddele begge parter, at *Iraqi Airways*' sag var sat på dagsordenen til Udvalget for Luftfartssikkerheds møde den 24.-26. november 2015, og at både ICAA og *Iraqi Airways* ville få mulighed for at blive hørt i Udvalget for Luftfartssikkerhed i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

(46) Den 3. november 2015 blev der afholdt et videomøde mellem Kommissionen, EASA, medlemsstaterne og repræsentanter fra både ICAA og *Iraqi Airways*. ICAA fremlagde under videomødet en oversigt over sine funktioner, herunder de grundlæggende principper i sin håndtering af sikkerhedstilsynet. Andre oplysninger fra ICAA omfattede en oversigt over de tilsyn, der gælder for *Iraqi Airways*, samt hvordan ICAA følger op på oplysninger i forbindelse med SAFA-programmet. *Iraqi Airways*' præsentation under opkaldet omfattede blandt andet kun en meget generel oversigt over oplysninger vedrørende dets sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem og andre sikkerhedsrelaterede processer.

(47) ICAA og *Iraqi Airways* blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 25. november 2015. ICAA oplyste blandt andet, at den har ansvaret for tilsynet med syv AOC-indehavere, herunder *Iraqi Airways*. ICAA gav også et resumé af de planlagte foranstaltninger, der har til formål at styrke dens kapacitet. EASA oplyste om de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som lå til grund for sin negative TCO-beslutning.

(48) *Iraqi Airways* gav en præsentation af flere emner, herunder oplysninger om sin SAFA-analyse og opfølgningen derpå. Præsentationen indeholdt ikke tilstrækkelig dokumentation for, hvordan *Iraqi Airways*' sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem fungerer. De oplysninger, som *Iraqi Airways* har fremlagt, var ikke tilstrækkelige til fuldt ud at afhjælpe de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som lå til grund for EASA's beslutning om at afslå *Iraqi Airways*' TCO-ansøgning.

(49) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Iraqi Airways* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(50) Da denne opførelse er en direkte konsekvens af EASA's negative beslutning om TCO-godkendelse, agter Kommissionen at genoverveje den pågældende opførelse, hvis og når EASA meddeler Kommissionen, at betingelserne for, at EASA kan træffe en positiv beslutning i henhold til del-TCO, er opfyldt for så vidt angår *Iraqi Airways*.

**Luftfartsselskaber fra Kasakhstan**

(51) Siden 2009 har alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, på nær ét, været omfattet af et totalt driftsforbud, hvilket hovedsageligt skyldes, at myndigheden med ansvar for sikkerhedstilsynet med luftfartsselskaber certificeret i Kasakhstan, Kasakhstans udvalg for civil luftfart (»CAC«), ikke har været i stand til at gennemføre og håndhæve de gældende internationale sikkerhedsstandarder. Der blev gjort en delvis undtagelse for luftfartsselskabet *Air Astana*. *Air Astana* blev opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 og fik tilladelse til at flyve til Unionen med en del af sin flåde, hvilket var begrænset til det daværende antal flyveoperationer.

(52) Efter forbedrede SAFA-resultater fik *Air Astana* i 2014 tilladelse til at øge antallet af flyveoperationer til Unionen, men kun med den type luftfartøj, som den har haft tilladelse til at flyve til Unionen med siden 2009.

(53) *Air Astana* fik foretaget en fornyet certificering under CAC i april 2015 og under den internationale luftfartssammenslutnings (»IATA«) driftssikkerhedsaudit (»IOSA«) i maj 2015. Derudover gav luftfartsselskabet jævnlige ajourføringer om sine flyveoperationer og uddannelses- og vedligeholdsaktiviteter. EASA's audit af *Air Astana* i oktober 2015 inden for rammerne af del-TCO fandt ingen beviser for en manglende overholdelse af de internationale standarder. Det blev konstateret, at *Air Astana* er velbemandet og forvaltet effektivt af et kompetent internationalt ledelsesteam kombineret med lokalt personale. Organisationen har udviklet en stærk og troværdig sikkerhedskultur. EASA-auditteamet anbefalede derfor *Air Astana* til en TCO-godkendelse uden anmærkninger.

(54) CAC blev inviteret til at blive hørt på mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 24. november 2015 for at give ajourførte oplysninger om tilsynet med sikkerheden i Kasakhstan. CAC oplyste, at en række foranstaltninger er undervejs for at afhjælpe de mangler, som ICAO havde konstateret i 2014 under ICVM-besøget, herunder de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder i forbindelse med flyveoperationer. Disse foranstaltninger omfatter oprettelsen af et uddannelsesprogram for luftfartssikkerhedsinspektører og forbedringer af procedurer i forbindelse med certificeringen af luftfartsselskaber og udstedelsen af specifikke godkendelser. Hvad angår de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder oplyste CAC, at en løsning ikke ventes før tidligst i slutningen af 2015. Derudover undertegnede Kasakhstans kompetente myndigheder i november 2015 et aftalememorandum med en tjenesteudbyder som konsulent med henblik på at øge den effektive gennemførelse af de relevante sikkerhedsstandarder i Kasakhstan. CAC oplyste også, at i 2015 har i alt 12 operatører under deres tilsyn gennemgået en fornyet certificering, og 5 AOC'er er blevet tilbagekaldt. Selv om udviklingen er positiv, er der fortsat en væsentlig usikkerhed i forbindelse med niveauet for overholdelsen af procedurerne til certificering af luftfartsoperatører og godkendelser, samt effektiviteten af de lovgivningsmæssige foranstaltninger, der gennemføres for at følge op på de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(55) *Air Astana* blev også inviteret til at blive hørt på mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 24. november 2015. *Air Astana* fremlagde dokumentation for, at det har indført en stabil og effektiv sikkerhedsstyringsproces for at afhjælpe sikkerhedsrisici, foretage årsagsanalyser og fremme en sikkerhedskultur inden for sin organisation. Luftfartsselskabet har vist sig i stand til at håndtere ændringer i rækkevidden og omfanget af sine aktiviteter på en sikker og effektiv måde. Derudover har *Air Astana* sikret, at tilsynet med dets flåde foretages i overensstemmelse med de gældende internationale sikkerhedsstandarder.

(56) Luftfartsselskabet *SCAT JSC*, der er certificeret i Kasakhstan, anmodede om at blive hørt i Udvalget for Luftfartssikkerhed ved et møde, som fandt sted den 24. november 2015. Luftfartsselskabet har fuldført en vellykket IOSA-certificering. Ifølge oplysningerne fra *SCAT JSC* er flere af dets luftfartøjer af typen Boeing B-737 og B-757 registreret i Litauen. Kommissionen anerkender de fremskridt, som *SCAT JSC* har gjort, men luftfartsselskabet har ikke formået at fremlægge dokumentation for, at dets flyveoperationer såvel som den fortsatte luftdygtighed og vedligeholdelse af dets luftfartøjer foretages i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsstandarder.

(57) Det konkluderes ud fra de oplysninger, som foreligger Kommissionen, herunder de oplysninger, der blev fremlagt under høringen den 24. november 2015, at reformen af Kasakhstans civile luftfart langsomt skrider fremad. Som bevis på, at der er gjort mere omfattende fremskridt, bør der imidlertid findes løsninger med hensyn til de udestående betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder i forbindelse med flyveoperationer, før der kan overvejes en væsentlig lempelse af de restriktioner, som i øjeblikket finder anvendelse for luftfartsselskaber, der er underlagt CAC's tilsyn, med undtagelse af Air Astana.

(58) På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen har til rådighed, de positive resultater af *Air Astanas* TCO-audit og dets forklaringer under høringen i Udvalget for Luftfartssikkerhed, vurderes det, at betingelserne for at opretholde et delvist forbud for *Air Astana* ikke længere er til stede.

(59) Hvad angår *SCAT JSC*, agter Kommissionen at undersøge sagen yderligere for at sikre, at enhver fremtidig lempelse af driftsforbuddet for *SCAT JSC* ikke udgør en sikkerhedsrisiko for flyveoperationer til Unionen.

(60) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Air Astana* udgå af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(61) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for *Air Astanas* luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

**Luftfartsselskaber fra Libanon**

(62) Drøftelserne med Libanons kompetente myndigheder, den libanesiske myndighed for civil luftfart (»den libanesiske CAA«), fortsætter med henblik på at bekræfte, at Libanon gennemfører den plan for afhjælpende foranstaltninger, der er udarbejdet som svar på ICAO's anmærkninger og de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som er konstateret på baggrund af det ICVM-besøg, der fandt sted i december 2012.

(63) Repræsentanter fra den libanesiske CAA og luftfartsselskaberne *Middle East Airlines* og *Wings of Lebanon* deltog den 4. november 2015 i et teknisk møde med Kommissionen og EASA i Bruxelles for at give en ajourføring af de fremskridt, som den libanesiske CAA har gjort, særlig hvad angår de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, oprettelsen af en civil luftfartsstyrelse og adskillelsen af sikkerhedstilsynsfunktioner og tjenesteydelsesfunktioner, som i øjeblikket begge er organiseret inden for den libanesiske CAA.

(64) Den libanesiske CAA havde givet yderligere oplysninger til ICAO om de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og forelagde disse oplysninger på det tekniske møde. Den libanesiske CAA opfordrede for nyligt ICAO til at kontrollere de afhjælpende foranstaltninger, men dette er endnu ikke sket. Det blev nævnt, at direktoratet for luftfartssikkerhed, som er det direktorat, der er ansvarligt for certificering af og tilsyn med luftfartsselskaber, har en mere uafhængig stilling i den libanesiske CAA, selv om dette ikke blev underbygget med klare beviser på det tekniske møde.

(65) Luftfartsselskabet *Middle East Airlines* gav en præsentation af sine operationer og sin sikkerhedsstyring, og luftfartsselskabet lod ud til at have kontrol med sine procedurer på de sikkerhedskritiske områder flyveoperationer, uddannelse af besætning, styring af luftdygtighed og kvalitets- og sikkerhedsstyring. EASA oplyste, at et nyligt møde med *Middle East Airlines* i forbindelse med dets ansøgning om en TCO-godkendelse har givet positive resultater. Luftfartsselskabet arrangerer regelmæssige audits foretaget af tredjeparter for at råde bod på sin egen myndigheds manglende sikkerhedstilsyn og forbedre gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder yderligere.

(66) Luftfartsselskabet *Wings of Lebanon* gav en præsentation af sine operationer med kun et luftfartøj og sine eksisterende sikkerhedsprocedurer. Dette luftfartsselskabs vigtigste stillingsindehavere er for nylig blevet udskiftet, hvilket har ført til en forbedring af de operationelle procedurer inden for luftfartsselskabet og givet et godt udgangspunkt for udviklingen af et sikkerhedsstyringssystem.

(67) De gradvise forbedringer af sikkerhedstilsynssystemet, kombineret med de afbødende foranstaltninger truffet af *Middle East Airlines* og de tilgængelige sikkerhedsoplysninger, berettiger på nuværende tidspunkt ikke en beslutning om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger for luftfartsselskaber, der er certificeret i Libanon. For at overvåge situationen nøje vil samrådet med de libanesiske myndigheder imidlertid fortsætte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(68) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Libanon.

(69) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af en manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaber fra Madagaskar**

(70) Kommissionen har videreført sine drøftelser med Madagaskars civile luftfartsmyndighed, Aviation Civile de Madagascar (»ACM«). Efter anmodning fra ACM blev der den 2. oktober 2015 afholdt et møde i Bruxelles mellem Kommission, EASA og en medlemsstat på den ene side og ACM og luftfartsselskabet *Air Madagascar* på den anden side.

(71) Under dette møde oplyste ACM og *Air Madagascar* om de fremskridt, som begge organisationer har gjort med hensyn til deres respektive handlingsplaner for afhjælpende og forebyggende foranstaltninger, som er blevet iværksat med henblik på de sikkerhedsmangler, der er omhandlet i betragtning 66 til 74 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2011. Både ACM og *Air Madagascar* er af den opfattelse, at sikkerhedsmanglerne er blevet afhjulpet på passende vis. ACM anmodede om en revurdering af de driftsmæssige begrænsninger, der er pålagt *Air Madagascar*.

(72) Kommissionen noterede sig de fremskridt, som ACM rapporterede, med hensyn til at afhjælpe de af ICAO konstaterede mangler, så vel som oplysningerne fra ACM og luftfartsselskabet *Air Madagascar* om deres respektive planer for afhjælpende og forebyggende foranstaltninger. Selv om de fremskridt, som ACM og luftfartsselskabet *Air Madagascar* har gjort, bør anerkendes, og på trods af at der forventes yderligere fremskridt, er betingelserne for en lempelse af det nuværende delvise forbud mod *Air Madagascar* imidlertid ikke opfyldt. Det er fortsat nødvendigt at kontrollere den faktiske gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandarder. ACM bør konsolidere erfaringerne med de nye procedurer, den har gennemført. Et EU-vurderingsbesøg kan i den forbindelse forventes i Madagaskar i første kvartal af 2016. Desuden er der i øjeblikket ikke tilstrækkelig dokumentation til at berettige en lempelse af de driftsmæssige begrænsninger for luftfartsselskaber fra Madagaskar.

(73) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, for så vidt angår luftfartsselskaber fra Madagaskar.

**Luftfartsselskaber fra Mozambique**

(74) På baggrund af EU-vurderingsbesøget i april 2015 nåede Kommissionen til den konklusion, at skønt Mozambiques kompetente civile luftfartsmyndighed, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (»IACM«), havde gjort fremskridt med gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder, var der stadig væsentlige mangler i Mozambiques sikkerhedstilsynssystem. Det blev derfor besluttet, at Kommissionen med støtte fra EASA skulle levere teknisk bistand til IACM med henblik på at afhjælpe de resterende mangler og afslutte den interne kapacitetsopbygning, der er en forudsætning for at opnå den nødvendige bæredygtighed.

(75) Et længerevarende projekt for teknisk bistand blev påbegyndt den 12. oktober 2015 og løber indtil begyndelsen af juni 2016. Projektets første fase har givet de første resultater. En grundig gennemgang af de retlige rammer og de gældende luftfartsforskrifter har ført til identificering af korrektioner og forbedringer med henblik på senere vedtagelse. Det overvejes, om principperne for og strukturen af en række af Unionens retsakter om civil luftfart skal tilpasses de særlige forhold i Mozambiques luftfartssystem. Der gøres en målrettet indsats for systematisk at finde løsninger med hensyn til de åbne ICAO USOAP-protokolanmærkninger, således at der kan opnås en væsentlig forbedring af den faktiske gennemførelsesgrad. En række konsultationer med alle de eksisterende luftfartsselskaber har fundet sted, og der er blevet foretaget en gennemgang af deres certificeringsstatus. Der overvejes en række samarbejdsprotokoller med henblik på at styrke nogle af IACM's mest sårbare områder. En undersøgelse er blevet iværksat med henblik på at finde alle de interne procedurer og processer i IACM, som kræver en omfattende revision.

(76) Fra den 14. september til den 13. november 2015 gennemførtes et korterevarende projekt for teknisk bistand. Projektet bestod i uddannelse på arbejdsstedet og vejledning i flyvepladscertificering og -overvågning med særligt fokus på den nye internationale lufthavn i Nacala og den eksisterende internationale lufthavn i Beira.

(77) IACM's evne til at føre tilsyn med de civile luftfartsaktiviteter i Mozambique i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder er imidlertid ikke på et tilstrækkeligt niveau på nuværende tidspunkt. Der er derfor ikke tilstrækkelig dokumentation til at berettige en beslutning om at lempe driftsforbuddet for alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Mozambique.

(78) Ifølge en liste forelagt af IACM den 5. november 2015 er tre nye luftfartsselskaber blevet certificeret i Mozambique, nemlig *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) *og Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). IACM var dog ikke i stand til at fremlægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Via samme liste informerede IACM Kommissionen om, at AOC'erne for luftfartsselskaberne *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) og *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), der tidligere var blevet suspenderet i forbindelse med processen med henblik på fornyet certificering, nu er blevet tilbagekaldt, fordi de ikke havde fuldført processen.

(79) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre luftfartsselskaberne *Ambassador Lda, Everett Aviation Lda* og *Inaer Aviation Mozambique Lda*. i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 og for at lade luftfartsselskaberne *Aero-Serviços Sarl, Emílio Air Charter Lda* og *Unique Air Charter Lda* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

**Luftfartsselskaber fra Nepal**

(80) Kommissionen har videreført sine drøftelser med Nepals civile luftfartsmyndighed (»CAAN«) for at fastslå, om myndigheden har tilstrækkelig kapacitet til at gennemføre og håndhæve de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(81) Kommissionen og EASA besøgte CAAN fra den 5. til den 9. oktober 2015. Formålet med besøget på stedet var, at EASA skulle yde teknisk bistand i form af en vurdering af de fremskridt, som CAAN havde gjort set i forhold til de mangler, der blev konstateret ved ICAO's audit, og at EASA skulle revidere køreplanen til at omfatte anbefalinger med henblik på at afhjælpe de resterende problemer. Kommissionen deltog i dette besøg for at vurdere de fremskridt, som CAAN havde gjort med hensyn til de fejl og mangler, som førte til det forbud mod nepalesiske luftfartsselskaber, der blev indført i december 2013.

(82) Besøget bekræftede, at CAAN har gjort fremskridt med gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder. Ifølge ICAO tager den plan for afhjælpende foranstaltninger, som CAAN har udarbejdet, fuldt ud højde for de konstaterede mangler, herunder de mangler, der medførte betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder fra ICAO's side. Gennemførelsen af foranstaltningerne kunne imidlertid ikke bekræftes i forbindelse med besøget. De betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder vedrørende flyveoperationer gælder fortsat. CAAN har planlagt et besøg af et sikkerhedshold fra ICAO's regionale kontor i december 2015 for at få en indledende vurdering af gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger med sigte på et muligt ICVM i første kvartal af 2016. Under denne ICVM skal ICAO kontrollere den faktiske gennemførelse af de afhjælpende foranstaltninger. CAAN anvender et regelmæssigt kontrolprogram for alle luftfartsselskaber og alle øvrige leverandører af tjenesteydelser, der er underlagt myndighedens tilsyn. Inspektionsprogrammet bør imidlertid videreudvikles.

(83) Ved et møde med den nepalesiske minister for turisme, kultur og civil luftfart blev det understreget, at en fuld bemyndigelse af CAAN, som sikrer funktionel uafhængighed af det politiske niveau i dets sikkerhedsrelaterede funktioner, og dets bemanding med kvalificeret personale er en nødvendighed for at kunne forbedre tilsynet med luftfarten i Nepal. Ministeren oplyste, at yderligere ændringer til Nepals lov om civil luftfart er undervejs med henblik på at afhjælpe de institutionelle problemer og sikre sikkerhedstilsynsfunktionens uafhængighed af tjenesteyderne, samt at CAAN støttes fuldt ud med hensyn til at afhjælpe alle mangler.

(84) Den 7. og 8. oktober 2015 aflagde Kommissionen og EASA besøg hos luftfartsselskaberne *Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air* og *Nepal Airlines Corporation*, der er registreret i Nepal, for at foretage en evaluering af udviklingen siden det seneste besøg i februar 2014. Alle fire luftfartsselskaber har gennemgået en fornyet certificering i overensstemmelse med fem-fasetilgangen, og CAAN foretager regelmæssige tilsyn. Disse luftfartsselskaber befinder sig på forskellige stadier med hensyn til udvikling af sikkerhedsstyringssystemer og sikkerhedskultur, og selv om nogle af dem klart er nået længere end andre, opfylder ingen af luftfartsselskaberne på nuværende tidspunkt de gældende internationale sikkerhedsstandarder.

(85) CAAN fremlagde også oplysninger om, at to nye luftfartsselskaber var blevet certificeret. *Saurya Airlines* havde fået udstedt et AOC med nummer 083/2014 den 13. november 2014 og *Himalaya Airlines* et AOC med nummer 084/2015 den 9. marts 2015. CAAN var dog ikke i stand til at fremlægge dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med disse luftfartsselskaber finder sted i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(86) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Saurya Airlines* og *Himalaya Airlines* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

**Luftfartsselskaber fra Filippinerne**

(87) Kommissionen, EASA og medlemsstaterne har nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne og beflyver Unionen, bl.a. ved at prioritere de rampeinspektioner, som udføres for filippinske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

(88) Forud for mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed forelagde Filippinernes myndigheder for civil luftfart (»CAAP«) Kommissionen visse tekniske oplysninger vedrørende dets sikkerhedsmæssige tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne. Af de forelagte oplysninger fremgik det, at der for øjeblikket er 38 aktive AOC-indehavere i Filippinerne. Det CAAP-ledelsesteam, som indtil nu har bidraget til de positive forbedringer i Filippinernes civile luftfart, har stadig ansvaret og er fortsat engageret i sit program for løbende forbedringer. Hertil kommer, at CAAP's oplysninger og analysen af de tilgængelige oplysninger om ulykker og hændelser ikke peger i retning af, at der skulle være bekymrende tendenser i forbindelse med certificerede filippinske luftfartsselskaber.

(89) *Philippine Airlines, Air Philippines' Corporation* og *Cebu Pacific Air* har alle været genstand for SAFA-rampeinspektioner i den seneste tid. Rapporterne viser, at der ikke er nogen negative tendenser i forbindelse med disse SAFA-rampeinspektioner.

(90) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Filippinerne.

(91) Medlemsstaterne vil dog fortsat skulle kontrollere Filippinernes luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

**Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation**

(92) Kommissionen, EASA og medlemsstaterne er fortsat med nøje at overvåge sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation og beflyver Unionen, herunder gennem prioritering af rampeinspektioner, som udføres for visse russiske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

(93) Den 23. oktober 2015 mødtes Kommissionen bistået af EASA og en medlemsstat med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (»FATA«). Formålet med mødet var at gennemgå sikkerhedsresultaterne for russiske luftfartsselskaber på grundlag af SAFA-rampeinspektionsrapporter for perioden 20. september 2014 til 19. oktober 2015 og at identificere sager, der kræver særlig opmærksomhed.

(94) Under mødet påpegede Kommissionen, at nogle operatører med en SAFA-kvotient på 2 eller højere manglede at foretage tilstrækkelige årsagsanalyser. FATA oplyste, at der regelmæssigt foretages analyser af mangler, der konstateres ved SAFA-kontroller, og at operatørernes afhjælpende foranstaltninger løbende overvåges. FATA gav tilsagn om at følge op på de tilfælde af manglende overholdelse, som endnu ikke var korrekt afhjulpet, og at opdatere Kommissionen om status herfor. Desuden gav FATA en opdatering af de seneste tilfælde af suspension og tilbagekaldelse af AOC'er for luftfartsselskaber, der er underlagt myndighedens tilsyn.

(95) Ud fra de disponible oplysninger blev det konkluderet, at der ikke er behov for en høring af de russiske luftfartsmyndigheder eller af luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation, i Udvalget for Luftfartssikkerhed. Det blev imidlertid aftalt, at de regelmæssige møder mellem sikkerhedseksperter fra Kommissionen og de russiske myndigheder, som finder sted mindst én gang før hvert møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed, skal fortsætte.

(96) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation.

(97) Medlemsstaterne vil dog fortsat skulle kontrollere Den Russiske Føderations luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

(98) Hvis disse inspektioner peger i retning af en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe foranstaltninger mod luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaber fra Sudan**

(99) Sudans civile luftfartsmyndighed (»SCAA«) har haft jævnlig kontakt med Kommissionen, navnlig i forbindelse med vurderingen af luftfartsselskaber, som er registreret i Sudan. SCAA's tilsynsaktiviteter er blevet bedre med hensyn til en række luftfartsselskaber. Selv om SCAA havde bekræftet, at den var parat til at modtage et vurderingsbesøg på stedet i oktober 2015, anmodede den senere om, at besøget blev udskudt til 2016 for at give SCAA og luftfartsselskaberne mere tid til at gennemføre de internationale sikkerhedsstandarder.

(100) Der skal foretages et EU-sikkerhedsvurderingsbesøg for at fastslå, hvorvidt SCAA og luftfartsselskaber, der er certificeret i Sudan, overholder de internationale sikkerhedsstandarder.

(101) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Sudan.

**Luftfartsselskaber fra Taiwan**

(102) Under henvisning til de to dødsulykker, som har ramt luftfartsselskabet *TransAsia Airways (»TNA«)* inden for de sidste 18 måneder, indledte Kommissionen formelle samråd med Taiwans civile luftfartsmyndighed (»CAA«) i henhold til bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006. CAA og luftfartsselskabet *TNA* blev i denne sammenhæng indbudt til et teknisk møde med Kommissionen og EASA den 19. oktober 2015 i Bruxelles for at drøfte det sikkerhedstilsynssystem, som CAA har indført, samt *TNA's* sikkerhedsforhold.

(103) Under dette møde meddelte CAA, at dens sikkerhedstilsynssystem bygger på ICAO's standarder og anbefalet praksis, og forklarede, under henvisning til ICAO's otte kritiske elementer, hvordan den varetager sine sikkerhedstilsynsopgaver. CAA oplyste mere udførligt om de foranstaltninger, der blev iværksat efter de hændelser og ulykker, som TNA har været involveret i de seneste to år. I overensstemmelse med Taiwans forskrifter begrænsede CAA også antallet af flyveoperationer, som *TNA* måtte foretage, for en periode på et år fra datoen for ulykken. Endelig understregede CAA sin vilje til at gennemføre ICAO's bilag 19 og meddelte, at den vil foretage en vurdering af sikkerhedsstyringssystemet (SMS) for alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Taiwan, inden udgangen af 2017.

(104) På samme møde oplyste luftfartsselskabet *TNA* Kommissionen om, at det efter dødsulykkerne i 2014 og 2015 havde udarbejdet og iværksat en handlingsplan til styrkelse af sikkerheden, som dækker følgende områder: forbedring af virksomhedskultur, organisation, teknik, SMS-gennemførelse, undervisning og måling. Luftfartsselskabet rapporterede, at der var foretaget betydelige ændringer i luftfartsselskabets organisation i 2015, herunder personaleændringer i luftfartsselskabets øverste ledelse, oprettelse af en afdeling for kvalitetssikring, etablering af et luftfartssikkerhedsudvalg med henblik på udformning af sikkerhedspolitik og fremme af sikkerheden samt en fornyelse af flåden, således at flådens gennemsnitsalder vil være 4 år i 2016. Der blev også truffet specifikke foranstaltninger for at forbedre uddannelsen af flybesætningerne. Ud over de tilsynsaktiviteter, der udførtes af CAA, gennemførte ATR og luftfartssikkerhedsorganisationen Flight Safety Foundation i 2015 vurderingsbesøg med bistand fra Airbus og Bureau Veritas. Begge vurderingsbesøg førte til en række anbefalinger, som blev omsat i en plan for afhjælpende foranstaltninger, der efterfølgende blev udarbejdet af luftfartsselskabet *TNA*.

(105) Ved mødets afslutning konkluderede CAA ved at gentage, at alle aspekter af luftfartssektoren i Taiwan er i overensstemmelse med de af ICAO fastlagte internationale standarder og forpligtede sig til fortsat nøje at overvåge sikkerhedsforholdene hos *TNA* og gennemførelsen af de afhjælpende og forebyggende handlingsplaner.

(106) På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen havde til rådighed, blev det vurderet, at der ikke er behov for at høre CAA og luftfartsselskabet *TNA* i Udvalget for Luftfartssikkerhed, og at det ikke er nødvendigt med et driftsforbud for luftfartsselskaber fra Taiwan. CAA og luftfartsselskabet *TNA* indvilligede i at føre yderligere tekniske drøftelser med henblik på at give Kommissionen mulighed for at følge gennemførelsen af planerne for henholdsvis afhjælpende og forebyggende foranstaltninger og muliggøre løbende drøftelser af sikkerhedsrelaterede spørgsmål.

(107) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Taiwan.

(108) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012 skal udføres for luftfartsselskaber, der er certificeret i Taiwan.

**Luftfartsselskaber fra Thailand**

(109) Ved brev af den 14. oktober 2015 oplyste den civile luftfartsmyndighed i Thailand (»Thailands CAA«) Kommissionen om de fremskridt, der var gjort med gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger med hensyn til ICAO's betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og andre anmærkninger fra ICAO og Federal Aviation Administration. Det blev bemærket, at det i løbet af få måneder var lykkedes regeringen i Thailand at omdanne det tidligere direktorat for civil luftfart til en selvstændig civil luftfartsmyndighed. Thailands CAA har ansat nye tekniske specialister og yderligere inspektionspersonale og er i færd med at styrke sin arbejdsstyrke yderligere.

(110) Fra den 9. til den 12. november 2015 gennemførte EASA et besøg i Thailand, bl.a. hos Thailands CAA, for at gennemgå de af ICAO påpegede sikkerhedsmangler i lyset af to thailandske luftfartsselskabers TCO-ansøgninger. EASA's observationer stemmer overens med ICAO's anmærkninger. EASA fandt, at Thailands CAA var relativt svag og overbebyrdet, men bemærkede også lovende fremskridt. Yderligere fremskridt kræver politisk opbakning og en tilstrækkelig og realistisk tidsramme, således at afhjælpende foranstaltninger kan gennemføres på en bæredygtig måde.

(111) Efter anmodning fra Thailands regering blev der den 23. november 2015 afholdt et teknisk møde med deltagelse af Kommissionen, EASA, højtstående embedsmænd fra den thailandske regering, embedsmænd fra Thailands CAA og repræsentanter fra luftfartsselskabet *Thai Airways International*. De oplysninger, som under mødet blev fremlagt om forbedringerne i det civile luftfartssystem i Thailand, blev også anset for at være af betydning for Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(112) Den thailandske delegation blev derfor inviteret til at deltage i en høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed den 25. november 2015. Thailands CAA præsenterede de organisatoriske forbedringer og handlingsplanerne på kort, mellemlang og lang sigt, som har til formål at rette op på de af ICAO konstaterede sikkerhedsmangler og finde løsninger med hensyn til de sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Med hensyn til tidsrammen har Thailands CAA forklaret, at den anser det for vigtigere at etablere et luftfartssikkerhedssystem af højeste kvalitet end at sætte frister, hvis overholdelse vil være urealistisk. Thailands CAA har til hensigt at gennemføre europæiske luftfartssikkerhedsregler og er i færd med at indgå kontrakter med EASA og andre europæiske partnere om støtte dertil. *Thai Airways* præsenterede udviklingen af luftfartsselskabet og dets gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder og sikkerhedsstyring i dets operationer.

(113) Selv om den effektive gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandarder befinder sig på et lavt niveau, jf. resultaterne af ICAO's audit i februar 2015, har regeringen og Thailands CAA demonstreret en klar vilje til at forbedre sikkerhedstilsynssystemet i Thailand, og de har fremlagt bevis for, at de allerede på kort tid har været i

stand til at gøre relevante fremskridt. Derudover giver de foreliggende sikkerhedsoplysninger om luftfartsselskaber fra Thailand ikke anledning til at støtte en beslutning om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger. For at kunne overvåge situationen nøje skal samrådet med de thailandske myndigheder fortsætte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(114) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Thailand.

(115) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand, i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

(116) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaber fra Zambia**

(117) Den 4. september 2015 gav Zambias civile luftfartsmyndighed (»ZCAA«) Kommissionen en orientering om arbejdet i forbindelse med Zambias handlingsplan. Ifølge denne orientering er der gjort gode fremskridt. Visse foranstaltninger er dog stadig i den afsluttende fase og ikke gennemført fuldt ud. Efter fælles aftale mellem Kommissionen og ZCAA blev det besluttet at udsætte et EU-vurderingsbesøg til begyndelsen af 2016.

(118) ZCAA forventes at fortsætte arbejdet med at gennemføre de internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen agter at træffe yderligere forberedelser til et vurderingsbesøg på stedet i begyndelsen af 2016 for at kontrollere gennemførelsen af disse standarder i Zambia.

(119) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Zambia.

(120) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres.

(121) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

I forordning (EF) nr. 474/2006 foretages følgende ændringer:

1) Bilag A erstattes af teksten i bilag A til nærværende forordning

2) Bilag B erstattes af teksten i bilag B til nærværende forordning.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. december 2015.

*På Kommissionens vegne*

*For formanden*

Violeta BULC

*Medlem af Kommissionen*

*BILAG A*

**LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER MED DRIFTSFORBUD I UNIONEN, MED UNDTAGELSER** [1]

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *BLUE WING AIRLINES* | SRBWA-01/2002 | BWI | Surinam |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Irak |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:** | | | **Den Islamiske Republik Afghanistan** |
| *ARIANA AFGHAN AIRLINES* | AOC 009 | AFG | Den Islamiske Republik Afghanistan |
| *KAM AIR* | AOC 001 | KMF | Den Islamiske Republik Afghanistan |
| *PAMIR AIRLINES* | Ukendt | PIR | Den Islamiske Republik Afghanistan |
| *SAFI AIRWAYS* | AOC 181 | SFW | Den Islamiske Republik Afghanistan |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen *TAAG Angola Airlines*, der er optaget i bilag B, herunder:** | | | **Republikken Angola** |
| *AEROJET* | AO 008-01/11 | TEJ | Republikken Angola |
| *AIR GICANGO* | 009 | Ukendt | Republikken Angola |
| *AIR JET* | AO 006-01/11-MBC | MBC | Republikken Angola |
| *AIR NAVE* | 017 | Ukendt | Republikken Angola |
| *AIR26* | AO 003-01/11-DCD | DCD | Republikken Angola |
| *ANGOLA AIR SERVICES* | 006 | Ukendt | Republikken Angola |
| *DIEXIM* | 007 | Ukendt | Republikken Angola |
| *FLY540* | AO 004-01 FLYA | Ukendt | Republikken Angola |
| *GIRA GLOBO* | 008 | GGL | Republikken Angola |

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *HELIANG* | 010 | Ukendt | Republikken Angola |
| *HELIMALONGO* | AO 005-01/11 | Ukendt | Republikken Angola |
| *MAVEWA* | 016 | Ukendt | Republikken Angola |
| *SONAIR* | AO 002-01/10-SOR | SOR | Republikken Angola |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Benin, herunder:** | | | **Republikken Benin** |
| *AERO BENIN* | PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS | AEB | Republikken Benin |
| *AFRICA AIRWAYS* | Ukendt | AFF | Republikken Benin |
| *ALAFIA JET* | PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS | Ukendt | Republikken Benin |
| *BENIN GOLF AIR* | PEA No 012/ MDCTTP-PR/ANAC/ DEA/SCS. | BGL | Republikken Benin |
| *BENIN LITTORAL AIRWAYS* | PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS. | LTL | Republikken Benin |
| *COTAIR* | PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS. | COB | Republikken Benin |
| *ROYAL AIR* | PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS | BNR | Republikken Benin |
| *TRANS AIR BENIN* | PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS | TNB | Republikken Benin |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Congo, herunder:** | | | **Republikken Congo** |
| *AERO SERVICE* | RAC06-002 | RSR | Republikken Congo |
| *CANADIAN AIRWAYS CONGO* | RAC06-012 | Ukendt | Republikken Congo |
| *EMERAUDE* | RAC06-008 | Ukendt | Republikken Congo |
| *EQUAFLIGHT SERVICES* | RAC 06-003 | EKA | Republikken Congo |
| *EQUAJET* | RAC06-007 | EKJ | Republikken Congo |
| *EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.* | RAC 06-014 | Ukendt | Republikken Congo |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *MISTRAL AVIATION* | RAC06-011 | Ukendt | Republikken Congo |
| *TRANS AIR CONGO* | RAC 06-001 | TSG | Republikken Congo |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:** | | | **Den Demokratiske Republik Congo (DRC)** |
| *AIR FAST CONGO* | 409/CAB/MIN/TVC/0112/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *AIR KASAI* | 409/CAB/MIN/TVC/0053/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *AIR KATANGA* | 409/CAB/MIN/TVC/0056/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *AIR TROPIQUES* | 409/CAB/MIN/TVC/00625/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *BLUE AIRLINES* | 106/CAB/MIN/TVC/2012 | BUL | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *BLUE SKY* | 409/CAB/MIN/TVC/0028/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *BUSY BEE CONGO* | 409/CAB/MIN/TVC/0064/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | 409/CAB/MIN/TVC/0050/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *CONGO AIRWAYS* | 019/CAB/MIN/TVC/2015 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *DAKOTA SPRL* | 409/CAB/MIN/TVC/071/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *DOREN AIR CONGO* | 102/CAB/MIN/TVC/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *GOMAIR* | 409/CAB/MIN/TVC/011/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *KIN AVIA* | 409/CAB/MIN/TVC/0059/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *KORONGO AIRLINES* | 409/CAB/MIN/TVC/001/2011 | KGO | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *MALU AVIATION* | 098/CAB/MIN/TVC/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *MANGO AIRLINES* | 409/CAB/MIN/TVC/009/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *SERVE AIR* | 004/CAB/MIN/TVC/2015 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *SERVICES AIR* | 103/CAB/MIN/TVC/2012 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *SWALA AVIATION* | 409/CAB/MIN/TVC/0084/2010 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *TRANSAIR CARGO SERVICES* | 409/CAB/MIN/TVC/073/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| *WILL AIRLIFT* | 409/CAB/MIN/TVC/0247/2011 | Ukendt | Den Demokratiske Republik Congo (DRC) |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:** | | | **Djibouti** |
| *DAALLO AIRLINES* | Ukendt | DAO | Djibouti |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:** | | | **Ækvatorialguinea** |
| *CEIBA INTERCONTINENTAL* | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Ækvatorialguinea |
| *CRONOS AIRLINES* | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Ukendt | Ækvatorialguinea |
| *PUNTO AZUL* | 2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS | Ukendt | Ækvatorialguinea |
| *TANGO AIRWAYS* | Ukendt | Ukendt | Ækvatorialguinea |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:** | | | **Eritrea** |
| *ERITREAN AIRLINES* | AOC No 004 | ERT | Eritrea |
| *NASAIR ERITREA* | AOC No 005 | NAS | Eritrea |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Gabonesiske Republik, undtagen Gabon Airlines, *Afrijet* og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:** | | | **Den Gabonesiske Republik** |
| *AFRIC AVIATION* | 010/MTAC/ANAC-G/DSA | EKG | Den Gabonesiske Republik |
| *ALLEGIANCE AIR TOURIST* | 007/MTAC/ANAC-G/DSA | LGE | Den Gabonesiske Republik |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)* | 008/MTAC/ANAC-G/DSA | NRG | Den Gabonesiske Republik |
| *SKY GABON* | 009/MTAC/ANAC-G/DSA | SKG | Den Gabonesiske Republik |
| *SOLENTA AVIATION GABON* | 006/MTAC/ANAC-G/DSA | SVG | Den Gabonesiske Republik |
| *TROPICAL AIR-GABON* | 011/MTAC/ANAC-G/DSA | Ukendt | Den Gabonesiske Republik |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Indonesien, undtagen *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* og *Indonesia Air Asia*, herunder:** | | | **Republikken Indonesien** |
| *AIR BORN INDONESIA* | 135-055 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *AIR PACIFIC UTAMA* | 135-020 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *ALDA TRANS PAPUA* | 135-056 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *ALFA TRANS DIRGANTATA* | 135-012 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *ANGKASA SUPER SERVICES* | 135-050 | LBZ | Republikken Indonesien |
| *ASI PUDJIASTUTI* | 135-028 | SQS | Republikken Indonesien |
| *AVIASTAR MANDIRI* | 121-043 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *AVIASTAR MANDIRI* | 135-029 | VIT | Republikken Indonesien |
| *BATIK AIR* | 121-050 | BTK | Republikken Indonesien |
| *CITILINK INDONESIA* | 121-046 | CTV | Republikken Indonesien |
| *DABI AIR NUSANTARA* | 135-030 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *DERAYA AIR TAXI* | 135-013 | DRY | Republikken Indonesien |
| *DERAZONA AIR SERVICE* | 135-010 | DRZ | Republikken Indonesien |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *DIRGANTARA AIR SERVICE* | 135-014 | DIR | Republikken Indonesien |
| *EASTINDO* | 135-038 | ESD | Republikken Indonesien |
| *ELANG LINTAS INDONESIA* | 135-052 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *ELANG NUSANTARA AIR* | 135-053 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *ENGGANG AIR SERVICE* | 135-045 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *ERSA EASTERN AVIATION* | 135-047 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *GATARI AIR SERVICE* | 135-018 | GHS | Republikken Indonesien |
| *HEAVY LIFT* | 135-042 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *INDONESIA AIR ASIA EXTRA* | 121-054 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *INDONESIA AIR TRANSPORT* | 121-034 | IDA | Republikken Indonesien |
| *INTAN ANGKASA AIR SERVICE* | 135-019 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *JAYAWIJAYA DIRGANTARA* | 121-044 | JWD | Republikken Indonesien |
| *JOHNLIN AIR TRANSPORT* | 135-043 | JLB | Republikken Indonesien |
| *KAL STAR* | 121-037 | KLS | Republikken Indonesien |
| *KARTIKA AIRLINES* | 121-003 | KAE | Republikken Indonesien |
| *KOMALA INDONESIA* | 135-051 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *KURA-KURA AVIATION* | 135-016 | KUR | Republikken Indonesien |
| *LION MENTARI AIRLINES* | 121-010 | LNI | Republikken Indonesien |
| *MARTABUANA ABADION* | 135-049 | Ukendt | Republikken Indonesien |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *MATTHEW AIR NUSANTARA* | 135-048 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *MIMIKA AIR* | 135-007 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *MY INDO AIRLINES* | 121-042 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *NAM AIR* | 121-058 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *NATIONAL UTILITY HELICOPTER* | 135-011 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *NUSANTARA AIR CHARTER* | 121-022 | SJK | Republikken Indonesien |
| *PEGASUS AIR SERVICES* | 135-036 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *PELITA AIR SERVICE* | 121-008 | PAS | Republikken Indonesien |
| *PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA* | 135-026 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *PURA WISATA BARUNA* | 135-025 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *RIAU AIRLINES* | 121-016 | RIU | Republikken Indonesien |
| *SAYAP GARUDA INDAH* | 135-004 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *SMAC* | 135-015 | SMC | Republikken Indonesien |
| *SRIWIJAYA AIR* | 121-035 | SJY | Republikken Indonesien |
| *SURYA AIR* | 135-046 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *TRANSNUSA AVIATION MANDIRI* | 121-048 | TNU | Republikken Indonesien |
| *TRANSWISATA PRIMA AVIATION* | 135-021 | TWT | Republikken Indonesien |
| *TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE* | 121-038 | XAR | Republikken Indonesien |
| *TRAVIRA UTAMA* | 135-009 | TVV | Republikken Indonesien |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *TRI MG INTRA ASIA AIRLINES* | 121-018 | TMG | Republikken Indonesien |
| *TRIGANA AIR SERVICE* | 121-006 | TGN | Republikken Indonesien |
| *UNINDO* | 135-040 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *WESTSTAR AVIATION INDONESIA* | 135-059 | Ukendt | Republikken Indonesien |
| *WING ABADI AIRLINES* | 121-012 | WON | Republikken Indonesien |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Kasakhstan, undtagen *Air Astana*, herunder:** | | | **Republikken Kasakhstan** |
| *AIR ALMATY* | AK-0483-13 | LMY | Republikken Kasakhstan |
| *ATMA AIRLINES* | AK-0469-12 | AMA | Republikken Kasakhstan |
| *AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR* | AK-0467-12 | SAP | Republikken Kasakhstan |
| *BEK AIR* | AK-0463-12 | BEK | Republikken Kasakhstan |
| *BEYBARS AIRCOMPANY* | AK-0473-13 | BBS | Republikken Kasakhstan |
| *BURUNDAYAVIA AIRLINES* | KZ-01/001 | BRY | Republikken Kasakhstan |
| *COMLUX-KZ* | KZ-01/002 | KAZ | Republikken Kasakhstan |
| *EAST WING* | KZ-01/007 | EWZ | Republikken Kasakhstan |
| *EURO-ASIA AIR* | AK-0472-13 | EAK | Republikken Kasakhstan |
| *FLY JET KZ* | AK-0477-13 | FJK | Republikken Kasakhstan |
| *INVESTAVIA* | AK-0479-13 | TLG | Republikken Kasakhstan |
| *IRTYSH AIR* | AK-0468-13 | MZA | Republikken Kasakhstan |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *JET AIRLINES* | KZ-01/003 | SOZ | Republikken Kasakhstan |
| *KAZAIR JET* | AK-0474-13 | KEJ | Republikken Kasakhstan |
| *KAZAIRTRANS AIRLINE* | AK-0466-12 | KUY | Republikken Kasakhstan |
| *KAZAVIASPAS* | AK-0484-13 | KZS | Republikken Kasakhstan |
| *PRIME AVIATION* | AK-0478-13 | PKZ | Republikken Kasakhstan |
| *SCAT* | KZ-01/004 | VSV | Republikken Kasakhstan |
| *ZHETYSU AIRCOMPANY* | AK-0470-12 | JTU | Republikken Kasakhstan |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:** | | | **Den Kirgisiske Republik** |
| *AIR BISHKEK (formerly EASTOK AVIA)* | 15 | EAA | Den Kirgisiske Republik |
| *AIR MANAS* | 17 | MBB | Den Kirgisiske Republik |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Den Kirgisiske Republik |
| *CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)* | 13 | CBK | Den Kirgisiske Republik |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Den Kirgisiske Republik |
| *AIR KYRGYZSTAN* | 03 | LYN | Den Kirgisiske Republik |
| *MANAS AIRWAYS* | 42 | BAM | Den Kirgisiske Republik |
| *S GROUP INTERNATIONAL (tidligere S GROUP AVIATION)* | 45 | IND | Den Kirgisiske Republik |
| *SKY BISHKEK* | 43 | BIS | Den Kirgisiske Republik |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Den Kirgisiske Republik |
| *SKY WAY AIR* | 39 | SAB | Den Kirgisiske Republik |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Den Kirgisiske Republik |
| *VALOR AIR* | 07 | VAC | Den Kirgisiske Republik |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia** | | | **Liberia** |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Libyen, herunder:** | | | **Libyen** |
| *AFRIQIYAH 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 |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Mozambique, herunder:** | | | **Republikken Mozambique** |
| *AMBASSADOR LDA* | MOZ-21 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA* | MOZ-07 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *COA — COASTAL AVIATION* | MOZ-15 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *CPY — CROPSPRAYERS* | MOZ-06 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *CRA — CR AVIATION LDA* | MOZ-14 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA* | MOZ-04 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *EVERETT AVIATION LDA* | MOZ-18 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA* | MOZ-11 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA* | MOZ-19 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *KAY — KAYA AIRLINES, LDA* | MOZ-09 | KYY | Republikken Mozambique |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.* | MOZ-01 | LAM | Republikken Mozambique |
| *MAKOND, LDA* | MOZ-20 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX* | MOZ-02 | MXE | Republikken Mozambique |
| *OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA* | MOZ-17 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *SAF — SAFARI AIR LDA* | MOZ-12 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA* | MOZ-10 | Ukendt | Republikken Mozambique |
| *TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA* | MOZ-16 | TTA | Republikken Mozambique |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:** | | | **Republikken Nepal** |
| *AIR DYNASTY HELI. S.* | 035/2001 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *AIR KASTHAMANDAP* | 051/2009 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *BUDDHA AIR* | 014/1996 | BHA | Republikken Nepal |
| *FISHTAIL AIR* | 017/2001 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *GOMA AIR* | 064/2010 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *HIMALAYA AIRLINES* | 084/2015 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *MAKALU AIR* | 057A/2009 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *MANANG AIR PVT LTD* | 082/2014 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *MOUNTAIN HELICOPTERS* | 055/2009 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *MUKTINATH AIRLINES* | 081/2013 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *NEPAL AIRLINES CORPORATION* | 003/2000 | RNA | Republikken Nepal |
| *SAURYA AIRLINES* | 083/2014 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *SHREE AIRLINES* | 030/2002 | SHA | Republikken Nepal |
| *SIMRIK AIR* | 034/2000 | Ukendt | Republikken Nepal |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *SIMRIK AIRLINES* | 052/2009 | RMK | Republikken Nepal |
| *SITA AIR* | 033/2000 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *TARA AIR* | 053/2009 | Ukendt | Republikken Nepal |
| *YETI AIRLINES DOMESTIC* | 037/2004 | NYT | Republikken Nepal |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:** | | | **São Tomé og Príncipe** |
| *AFRICA'S CONNECTION* | 10/AOC/2008 | ACH | São Tomé og Príncipe |
| *STP AIRWAYS* | 03/AOC/2006 | STP | São Tomé og Príncipe |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:** | | | **Sierra Leone** |
| *AIR RUM, LTD* | UKENDT | RUM | Sierra Leone |
| *DESTINY AIR SERVICES, LTD* | UKENDT | DTY | Sierra Leone |
| *HEAVYLIFT CARGO* | UKENDT | Ukendt | Sierra Leone |
| *ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD* | UKENDT | ORJ | Sierra Leone |
| *PARAMOUNT AIRLINES, LTD* | UKENDT | PRR | Sierra Leone |
| *SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD* | UKENDT | SVT | Sierra Leone |
| *TEEBAH AIRWAYS* | UKENDT | Ukendt | Sierra Leone |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:** | | | **Republikken Sudan** |
| *ALFA AIRLINES* | 54 | AAJ | Republikken Sudan |
| *ALMAJAL AVIATION SERVICE* | 15 | MGG | Republikken Sudan |
| *BADR AIRLINES* | 35 | BDR | Republikken Sudan |
| *BENTIU AIR TRANSPORT* | 29 | BNT | Republikken Sudan |
| *BLUE BIRD AVIATION* | 11 | BLB | Republikken Sudan |
| *DOVE AIRLINES* | 52 | DOV | Republikken Sudan |
| *ELIDINER AVIATION* | 8 | DND | Republikken Sudan |

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat |
|---|---|---|---|
| *FOURTY EIGHT AVIATION* | 53 | WHB | Republikken Sudan |
| *GREEN FLAG AVIATION* | 17 | Ukendt | Republikken Sudan |
| *HELEJETIC AIR* | 57 | HJT | Republikken Sudan |
| *KATA AIR TRANSPORT* | 9 | KTV | Republikken Sudan |
| *KUSH AVIATION* | 60 | KUH | Republikken Sudan |
| *MARSLAND COMPANY* | 40 | MSL | Republikken Sudan |
| *MID AIRLINES* | 25 | NYL | Republikken Sudan |
| *NOVA AIRLINES* | 46 | NOV | Republikken Sudan |
| *SUDAN AIRWAYS* | 1 | SUD | Republikken Sudan |
| *SUN AIR COMPANY* | 51 | SNR | Republikken Sudan |
| *TARCO AIRLINES* | 56 | TRQ | Republikken Sudan |
| **Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Zambia, herunder:** | | | **Zambia** |
| *ZAMBEZI AIRLINES* | Z/AOC/001/2009 | ZMA | Zambia |

*BILAG B*

**LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I UNIONEN** [1]

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat | Luftfartøjstype med begrænsning | Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt | Registreringsstat |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *TAAG ANGOLA AIRLINES* | 001 | DTA | Republikken Angola | Hele flåden, undtagen: 6 luftfartøjer af typen Boeing B-777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B-737-700. | Hele flåden, undtagen: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ. | Republikken Angola |
| *AIR SERVICE COMORES* | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Comorerne | Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP. | Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336). | Comorerne |
| *AFRIJET BUSINESS SERVICE* [1] | 002/MTAC/ANAC-G/DSA | ABS | Den Gabonesiske Republik | Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50 og 2 luftfartøjer af typen Falcon 900. | Hele flåden, undtagen: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR. | Den Gabonesiske Republik |
| *NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)* | 003/MTAC/ANAC-G/DSA | NVS | Den Gabonesiske Republik | Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger CL-601 og 1 luftfartøj af typen HS-125-800. | Hele flåden, undtagen: TR-AAG, ZS-AFG. | Den Gabonesiske Republik, Den Sydafrikanske Republik |
| *IRAN AIR* [2] | FS100 | IRA | Den Islamiske Republik Iran | Hele flåden, undtagen:<br>10 luftfartøjer af typen Airbus A300 og 2 luftfartøjer af typen Airbus A310. | Hele flåden, undtagen:<br>EP-IBA,<br>EP-IBB,<br>EP-IBC,<br>EP-IBD,<br>EP-IBG,<br>EP-IBI,<br>EP-IBJ,<br>EP-IBS,<br>EP-ICE,<br>EP-ICF,<br>EP-IBK,<br>EP-IBL. | Den Islamiske Republik Iran |
| *AIR KORYO* | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | Den Demokratiske Folkerepublik Korea | Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204. | Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633. | Den Demokratiske Folkerepublik Korea |

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er ramt af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

| Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes) | Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) | Luftfartsselskabets ICAO-kode | Luftfartsselskabets hjemstat | Luftfartøjstype med begrænsning | Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt | Registreringsstat |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *AIR MADAGASCAR* | 5R-M01/2009 | MDG | Madagaskar | Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B737, luftfartøjer af typen ATR 72/42 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300. | Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B737-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i ATR 72/42-flåden, som er opført på AOC, 5R-MGC, 5R-MGD og 5R-MGF. | Republikken Madagaskar |

(1) Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.
(2) Iran Air må kun beflyve Den Europæiske Union med de specifikke luftfartøjer og på de betingelser, der er fastsat i betragtning 69 i forordning (EU) nr. 590/2010, EUT L 170 af 6.7.2010, s. 15.