KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/1014

af 25. juni 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. Ud fra disse oplysninger og de verifikationer, der er udført af Kommissionen, bør fællesskabslisten nu opdateres.

(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, EASA og berørte tredjelande 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 gennemførelsesbestemmelserne hertil i forordning (EF) nr. 473/2006 ([4]) med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Angola, Botswana, Den Demokratiske Republik Congo, Gabon, Ghana, Indien, Indonesien, Iran, Kasakhstan, Libanon, Libyen, Madagaskar, Den Islamiske Republik Mauretanien, Mozambique, Filippinerne, Sudan, Thailand, Yemen og Zambia. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen om Afghanistan, Benin, Den Kirgisiske Republik, Nepal, Nordkorea, São Tomé og Príncipe og Taiwan, og det har modtaget ajourføringer fra Kommissionen 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

([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).

verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (»USOAP«). I denne forbindelse blev det understreget, hvor vigtigt det er, at medlemsstaterne prioriterer rampeinspektioner for luftfartsselskaber med licens fra stater, for hvilke ICAO har påpeget betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, eller for hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres sikkerhedstilsynsordning. Ud over Kommissionens drøftelser i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005 giver en sådan prioritering mulighed for at skaffe yderligere oplysninger om sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaberne med licens fra disse stater.

(7) Udvalget for Luftfartssikkerhed og Kommissionen har hørt redegørelser fra EASA 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) Udvalget for Luftfartssikkerhed og Kommissionen har også 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 fremlagde sin plan for projekterne og oplysninger om anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med sigte på at afhjælpe manglende overholdelse af gældende internationale standarder. Medlemsstaterne blev opfordret til at reagere på disse 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, om teknisk bistand, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater med sigte på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

(9) Udvalget for Luftfartssikkerhed og Kommissionen har også hørt en redegørelse fra Eurocontrol angående status for SAFA's alarmfunktion og de aktuelle statistikker over alarmmeldinger for luftfartsselskaber med driftsforbud.

EU-luftfartsselskaber

(10) Efter EASA's analyse af resultater af rampeinspektioner for luftfartøjer tilhørende EU-luftfartsselskaber eller af standardiseringsinspektioner udført af EASA såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har en række medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Estland har oplyst, at de estiske civilluftfartsmyndigheder har gennemført en audit for luftfartsselskabet *AS Avies*, og at anmærkningerne behandles af luftfartsselskabet.

(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 Angola

(12) Ved forordning (EF) nr. 474/2006, ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1197/2011 ([2]), tillades *TAAG Angolan Airlines*, der er certificeret i Angola, at beflyve Unionen med fire luftfartøjer af typen Boeing 737-700 med registreringsnummer D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, tre luftfartøjer af typen Boeing 777-200 med registreringsnummer D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og to luftfartøjer af typen Boeing 777-300 med registreringsnummer D2-TEG og D2-TEH.

(13) *TAAG Angolan Airlines* forelagde den 21. november 2014 via Angolas kompetente myndigheder (INAVIC), en anmodning om at tilføje et nyt luftfartøj af typen Boeing 777-300 i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006. På

([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).

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1197/2011 af 21. november 2011 (EUT L 303 af 22.11.2011, s. 14). Se navnlig betragtning 26 til 30 i nævnte forordning.

Kommissionens anmodning deltog både INAVIC og *TAAG Angola Airlines* i et teknisk høringsmøde i Bruxelles, som blev afholdt den 25. februar 2015, og hvor alle aspekter af den aktuelle sikkerhedssituation blev grundigt gennemgået, herunder også med hensyn til at tilføje nye luftfartøjer til *TAAG Angola Airlines* flåde.

(14) INAVIC's indsats har primært haft fokus på tilpasningen af lovrammerne til de internationale krav, forbedring af infrastrukturen (radiodækning af deres territorium) og strengere licenskrav til personale og organisationer samt tilsynet med de nuværende operatører. Da den sidstnævnte aktivitet endnu ikke opfylder de krævede internationale sikkerhedsstandarder, idet certificeringen af operatører endnu ikke er en tilstrækkelig robust proces, er der ikke mulighed for at ophæve det aktuelle driftsforbud for alle luftfartsselskaber, der er certificeret af INAVIC, bortset fra *TAAG Angola Airlines*. Kommissionen bemærkede, at der er sket en forbedring i kommunikationen og koordineringen mellem INAVIC og *TAAG Angola Airlines* med jævnlige møder for at drøfte alle aspekter af luftfartsselskabets operationer.

(15) *TAAG Angola Airlines* redegjorde for fornyelsen og udvidelsen af flåden, dvs. tilbagetrækning af luftfartøjerne B737-200 og B747-300 Combi og indkøb af nye luftfartøjer af typen B777-200, B777-300ER og B737-700, suppleret med stærk fokus på kvaliteten af operationer, teknik og vedligeholdelse samt vækst. Pilotuddannelsen er blevet forbedret væsentligt ved hjælp af eksterne rådgivere. Sikkerheden er yderligere forbedret gennem indførelse af en sanktionsfri anonym mekanisme til at indberette hændelser. Disse oplysninger sammen med en omfattende analyse af flyvedata bruges nu systematisk til at identificere og forebygge genoptræden af tidligere hændelser eller uregelmæssigheder, og der er feedback til pilotuddannelsesprogrammet.

(16) Hvad angår godkendelsesprocedurerne for tredjelandsoperatører ([1]), har *TAAG Angola Airlines* kontinuerligt været i dialog med EASA siden november 2014 og har leveret faktiske og detaljerede oplysninger om deres luftfartøjsflåde og -operationer.

(17) 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 tilføje det yderligere luftfartøj af typen Boeing 777-300 med registreringsmærke D2-TEI fra *TAAG Angola Airlines* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, som får lov til at beflyve Unionen.

(18) Medlemsstaterne vil fortsat skulle kontrollere *TAAG Angolan Airlines*' faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder med opprioriterede rampeinspektioner, som udføres for dette luftfartsselskabs luftfartøjer i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaber fra Botswana

(19) På Kommissionens anmodning har Botswanas civile luftfartsmyndighed med brev af 30. januar 2015 fremlagt oplysninger om fremskridtene med at finde løsninger på de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder og andre ICAO-anmærkninger. Botswanas civile luftfartsmyndighed har gjort yderligere fremskridt for så vidt angår gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder. Botswanas civile luftfartsmyndighed opfordres til at få ICAO til at verificere løsningen af de betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

(20) Den foreliggende sikkerhedsinformation understøtter ikke en beslutning om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger for luftfartselskaber, der er certificeret i Botswana. Kommissionen mener dog, at situationen fortsat bør følges nøje.

(21) 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 på denne.

([1]) Kommissionens forordning af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

(22) Alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, har været opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([1]) siden marts 2006.

(23) Med brev af 27. maj 2015 har de kompetente myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo, Autorité de l'Aviation Civile (AAC), underrettet Kommissionen om, at AOC for luftfartsselskaberne *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* og *Tracep Congo* er tilbagekaldt, og at disse luftfartsselskaber derfor bør udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(24) Den 4. juni 2015 forelagde AAC Kommissionen yderligere oplysninger, der viste, at AOC'erne for luftfartsselskaberne *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* og *Wimbi Dira Airways* var blevet tilbagekaldt, og disse luftfartsselskaber burde derfor udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(25) AAC oplyste desuden Kommissionen om udstedelsen af nye AOC til luftfartsselskaberne *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* og *Congo Airways*, uden at myndigheden dokumenterede, at certificeringen og tilsynet med disse luftfartsselskaber fuldt ud overholder de internationale sikkerhedsstandarder. Disse luftfartsselskaber bør derfor opføres i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(26) 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, så luftfartsselskaberne *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* og *Wimbi Dira Airways* udgår af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og så luftfartsselskaberne *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* og *Congo Airways* opføres i af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Gabon

(27) Luftfartsselskaberne *Air Services SA* og *SCD Aviation* har været opført i bilag A siden juli 2008. *Gabon Airlines* har siden juli 2008 haft tilladelse til at operere i EU med ét luftfartøj af typen Boeing 767-200 med registreringsmærke TR-LHP på de betingelser, der er redegjort for i betragtning 15 i forordning (EF) Nr. 715/2008 ([2]).

(28) Den 5. juni 2015 fremsendte Gabons kompetente myndigheder til Kommissionen dokumentation for, at Air Operator Certificate (AOC) for luftfartsselskaberne *Air Services SA, SCD Aviation* og *Gabon Airlines* var blevet tilbagekaldt, og derfor bør disse luftfartsselskaber udgå af fællesskabslisten over luftfartsselskaber, der er underlagt driftsforbud eller driftsbegrænsninger.

(29) Gabons kompetente myndigheder underrettede Kommissionen om udstedelsen af et nyt AOC til luftfartsselskabet *Tropical Air Gabon* den 6. maj 2015 uden at dokumentere, at certificeringen og tilsynet med dette luftfartsselskab fuldt ud overholder de internationale sikkerhedsstandarder. Dette luftfartsselskab bør derfor opføres i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

([1]) 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).

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 715/2008 af 24. juli 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 197 af 25.7.2008, s. 36).

(30) 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, så luftfartsselskaberne *Air Services SA* og *SCD Aviation* udgår af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, så luftfartsselskabet *Gabon Airlines* udgår af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006, og så luftfartsselskabet *Tropical Air Gabon* opføres i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Ghana

(31) I september 2010 blev luftfartsselskabet *Meridien Airways LTD* opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([1]). I september 2010 blev luftfartsselskabet *Airlift International (GH) LTD* opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006, og kun et bestemt luftfartøj af typen DC-8-63F havde tilladelse til at beflyve Unionen. Begge disse afgørelser bygger på konstateringer af alvorlige sikkerhedsmangler under rampeinspektioner udført i SAFA-programmets regi. I november 2010 vurderedes det, at *Airlift International (GH) LTD* måtte beflyve Unionen med endnu et luftfartøj af typen DC-8-63F ([2]).

(32) Den 5. februar 2014 fremsendte Ghanas civile luftfartsmyndighed (GCAA) til Kommissionen afregistreringscertifikater for visse DC-8-63F, der var registreret i Ghana. GCAA meddelte også, at der var udstedt en teknisk instruks, som forbyder brugen af DC-8-luftfartøjer for luftfartsselskaber, der er certificeret i Ghana, og som trådte i kraft den 31. december 2013. Dette skal tages som en bekræftelse af, at Ghana ikke længere understøtter driften af DC-8-luftfartøjer under sit luftfartøjsregister.

(33) Den 16. februar 2015 fremsendte GCAA til Kommissionen skriftlig dokumentation for, at GCAA havde tilbagekaldt AOC'erne for *Meridian Airways LTD* og *Airlift International (GH) LTD*. Et teknisk høringsmøde med deltagelse af højtstående repræsentanter for GCAA, Kommissionen og EASA fandt sted den 17. marts 2015, hvor GCAA fremlagde nærmere oplysninger om sin nuværende organisationsstruktur, tilsynet med luftfartsselskaber, der er certificeret i Ghana, og proceduren for certificering som luftfartsselskab. Dokumentationen for tilbagekaldelsen af disse to AOC og de oplysninger, der blev fremlagt ved det tekniske høringsmøde om GCAA's tilsyn med luftfartssikkerheden, vurderedes at være tilstrækkelige til at konkludere, at *Meridian Airways LTD* og *Airlift International (GH) LTD* havde standset deres aktiviteter.

(34) 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 fjerne *Meridian Airways LTD* fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 og for at lade *Airlift International (GH) LTD* udgå af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.

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

Luftfartsselskaber fra Indien

(36) Med brev af 24. december 2014 opdaterede det indiske generaldirektorat for civil luftfart (DGCA) Kommissionen om de afhjælpende foranstaltninger, som DGCA havde iværksat som følge af den beslutning, USA's Federal Aviation Administration (FAA) havde truffet om at nedjustere Indiens status for overholdelse fra kategori 1 til kategori 2 som følge af de mangler, der blev påvist ved en audit inden for rammerne af programmet for evaluering af den internationale luftfartssikkerhed (IASA). Det fremgik også af brevet, at FAA havde gennemført en fornyet vurdering af Indiens DGCA i december 2014. Den 8. april 2015 bekendtgjorde FAA, at Indiens IASA-overholdelsesstatus var opjusteret fra kategori 2 til kategori 1.

([1]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 791/2010 af 6. september 2010 (EUT L 237 af 8.9.2010, s. 10). Se navnlig 9. til 23. betragtning i nævnte forordning.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1071/2010 af 22. november 2010 (EUT L 306 af 23.11.2010, s. 44). Se navnlig betragtning 29 til 31 i nævnte forordning.

(37) Kommissionen hilste i sit brev af 10. april 2015 til Indiens DGCA den positive beslutning fra FAA om at opjustere Indiens IASA-overholdelsesstatus velkommen, men gentog, at Indiens DGCA fortsat vil skulle holde kontakt med Kommissionen for at levere jævnlige opdateringer vedrørende DGCA's opfyldelse af sine internationale sikkerheds- og tilsynsforpligtelser.

(38) Den 7. maj 2015 blev der afholdt tekniske drøftelser mellem eksperter fra Kommissionen, EASA, en medlemsstat og højstående repræsentanter for Indiens DGCA. Ved mødet havde Indiens DGCA mulighed for at fremlægge nærmere oplysninger om de foranstaltninger, der var gennemført og havde udløst FAA's opjustering af Indiens overholdelsesstatus fra kategori 2 til kategori 1. Indiens DGCA forelagde nærmere oplysninger om den plan for afhjælpende foranstaltninger, der var gennemført, og specifikke detaljer om bæredygtige foranstaltninger, som var iværksat for at forbedre dets evne til at varetage tilsynet med luftfartssikkerheden. Kommissionen noterede sig de oplysninger, som blev forelagt af Indiens DGCA. Det blev vurderet, at der ikke er behov for et driftsforbud eller driftsbegrænsninger for luftfartsselskaber, der er certificeret i Indien, men at det fortsat vil være gavnligt med tekniske drøftelser for løbende at kunne drøfte sikkerhedsspørgsmål med Indiens DGCA.

(39) 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 på denne.

(40) 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

(41) De jævnlige drøftelser mellem Kommissionen og Indonesiens generaldirektorat for civil luftfart (DGCA) fortsætter med henblik på at overvåge DGCA's fremskridt med hensyn til at sikre, at sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Efter ICAO's audit i maj 2014 færdiggjorde Indonesiens DGCA sin plan for afhjælpende foranstaltninger og er aktuelt ved at afslutte disse afhjælpende foranstaltninger.

(42) Den 28. december 2014 var flyvning nr. QZ8501 fra luftfartsselskabet Indonesia AirAsia ude for en ulykke over Javahavet. Luftfartøjet blev tilintetgjort og alle passagerer og besætningen omkom. Indonesiens udvalg for national transportsikkerhed (NTSC) står for efterforskningen af ulykken, og der ventes en endelig rapport inden udgangen af 2015.

(43) I januar 2015 besøgte repræsentanter for Kommissionen Indonesien for at drøfte resultaterne af ICAO's audit i maj 2014, så det sikres, at niveauet for sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, som ikke længere er opført på fællesskabslisten, er tilstrækkeligt til, at der ikke er anledning til at opføre selskaberne på listen. Kommissionens repræsentanter mødtes med Indonesiens transportminister og repræsentanter for Indonesiens DGCA, NTSC og de berørte luftfartsselskaber. Luftfartsselskaberne gav en god præsentation af deres sikkerhedsstyringssystemer og gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder.

(44) Ved brev af 31. marts 2015 fremsendte DGCA omfattende oplysninger om de igangværende afhjælpende foranstaltninger til løsning af de problemer, der blev konstateret i ICAO's anmærkninger. Derudover gav DGCA oplysninger om sikkerhedstilsynet med de berørte luftfartsselskaber. Efter at have analyseret de fremsendte oplysninger anmodede Kommissionen om yderligere afklaringer for så vidt angår sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, og den aktuelle liste over indehavere af AOC'er i Indonesien.

(45) Disse oplysninger blev fremsendt med brev af 13. maj 2015. Der blev givet oplysninger om overvågnings- og tilsynsprogrammet for de luftfartsselskaber, der i øjeblikket ikke er omfattet af driftsforbuddet, dvs. *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* og *Indonesia Air Asia*. Ud fra de forelagte oplysninger konkluderes det, at DGCA udfører sikkerhedstilsyn for de pågældende luftfartsselskaber, og at der ikke er nogen relevante sikkerhedsoplysninger, der understøtter et driftsforbud.

(46) I samme brev oplyste Indonesiens DGCA Kommissionen om, at AOC'erne for luftfartsselskaberne *Mandala Airlines* (AOC nr. 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC nr. 121-002), *Sky Aviation* (AOC nr. 121-028 og 135-044) og *Republik Express* (AOC nr. 121-040) er blevet tilbagekaldt. Luftfartsselskabet *Mandala Airlines* bør derfor udgå af listen over undtagne luftfartsselskaber fra Indonesien, og *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* og *Republik Express* bør udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(47) 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 fjerne *Mandala Airlines* fra listen over undtagne luftfartsselskaber, og at lade luftfartsselskaberne *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* og *Republik Express* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Iran

(48) Luftfartsselskabet *Iran Air*, der er certificeret af Den Islamiske Republik Irans civile luftfartsorganisation, blev opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 den 30. marts 2010 ([1]). Efter et EU-vurderingsbesøg på stedet blev driftsbegrænsningerne for *Iran Airs* flåde yderligere specificeret den 5. juli 2010 ([2]).

(49) *Iran Air* har forelagt Kommissionen oplysninger om selskabets aktuelle flåde, med relevante støttedokumenter. Luftfartsselskabet anmodede om, at luftfartøjer af typen A320 undtages fra driftsbegrænsningerne, så de kan anvendes til at beflyve Unionen. Det har imidlertid endnu ikke været muligt at verificere den forelagte dokumentation ved et teknisk høringsmøde og/eller et EU-vurderingsbesøg på stedet. En afgørelse om, hvorvidt *Iran Airs* luftfartøjer af typen A320 kan få tilladelse til beflyvning, kan derfor ikke træffes for indeværende.

(50) 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 grund til at ændre fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber, der er certificeret i Iran.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

(51) Kommissionen overvåger fortsat Kasakhstans gennemførelse af planerne for afhjælpende foranstaltninger efter ICAO's ICVM-besøg i landet i 2014. ICVM-besøget bekræftede løsningen af en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed på området luftfartsdygtighed og overordnede fremskridt med gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder. ICAO konstaterede dog alvorlige mangler på området flyveoperationer og udvidede endda den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed i forbindelse dermed.

(52) Den 27. april 2015 afholdtes et teknisk høringsmøde med Kasakhstans udvalg for civil luftfart (CAC), så CAC kunne opdatere Kommissionen om sine tilsynsaktiviteter og sine kort- og mellemfristede prioriteter. Ifølge oplysningerne fra CAC er visse afhjælpende foranstaltninger igangsat. Andre afhjælpende foranstaltninger er i forskellige stader af færdiggørelse. Ifølge CAC omfatter prioriteterne for 2015 bl.a. indførelse af en certificeringsproces for luftfartsselskaber med fem faser, udvikling af procedurer vedrørende særlige godkendelser (Special Approvals), rekruttering af yderligere teknisk personale, udvikling og gennemførelse af et sikkerhedstilsynsprogram og en inspektionsplan, indførelse af nye tjeklister for inspektioner og audit, uddannelse af inspektører og bemyndigelse af inspektører til at udføre deres tilsyns- og kontrolfunktioner.

(53) Under de tekniske drøftelser oplyste *Air Astana*, at CAC foretog gencertificeringen af luftfartsselskabet i april 2015. Derudover gav luftfartsselskabet jævnlige opdateringer om sine flyveoperationer og uddannelses- og vedligeholdsaktiviteter.

([1]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 273/2010 af 30. marts 2010 (EUT L 84 af 31.3.2010, s. 25). Se navnlig betragtning 41 til 49 i nævnte forordning.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 590/2010 af 5. juli 2010 (EUT L 170 af 6.7.2010, s. 9). Se navnlig betragtning 60 til 71 i nævnte forordning.

(54) Under de tekniske drøftelser i april 2015 oplyste luftfartsselskabet *SCAT Air Company* også til Kommissionen, at det allerede med succes har gennemgået den internationale luftfartssammenslutnings (IATA) driftssikkerhedsaudit, og at luftfartsselskabet sandsynligvis får udstedt et IATA-certifikat herfor ved udgangen af 2015, når der er rettet op på udestående manglende overholdelse.

(55) Ud fra de oplysninger, som foreligger Kommissionen, og de drøftelser, der fandt sted under de tekniske høringsmøder, konkluderes det, at Kasakhstan fortsat har problemer med at gennemføre de internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen opfordrer på det kraftigste CAC til at intensivere sin indsats med at gennemføre de internationale sikkerhedsstandarder som er en forudsætning for, at Kommissionen vil se velvilligt på en yderligere lempelse af begrænsningerne for luftfartsselskaber, som CAC fører tilsyn med.

(56) 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 Kasakhstan.

(57) 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

(58) Drøftelserne med Libanons generaldirektorat for civil luftfart (DGCA) er i gang med sigte 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 ved det koordinerede valideringsbesøg (CVM) i december 2012.

(59) Den 9. april 2015 underrettede rådgiveren for den libanesiske transportminister under et møde i Bruxelles Kommissionen og EASA om oprettelsen af en civil luftfartsstyrelse. Han henviste også til forslagene om at adskille sikkerhedstilsynsfunktion og tjenesteydelsesfunktioner, som i øjeblikket begge er organiseret under Libanons DGCA. Der blev også forelagt oplysninger om de foranstaltninger, som DGCA har iværksat sammen med ICAO. Et hold fra ICAO's regionale kontor foretog et sikkerhedskontrolbesøg i marts 2015 for at verificere fremskridtene med at finde en løsning på den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed.

(60) Kommissionen leverede gennem EASA teknisk bistand ved gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder til Libanons DGCA fra september 2014 til marts 2015 som led i opfølgningen af MASC-projektet (Mediterranean Aviation Safety Cell). Aktiviteterne har hjulpet Libanons DGCA med gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, forbedring af de interne procedurer, manualer og håndbøger samt forberedelsen af en bedre organisationsstruktur.

(61) De foreliggende sikkerhedsinformationer understøtter ikke en beslutning om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger for luftfartselskaber, der er certificeret i Libanon. Kommissionen mener dog, at situationen fortsat bør følges nøje. I lyset heraf vil samrådet med de libanesiske myndigheder fortsætte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(62) 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 Libanon på denne.

(63) 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 Libyen

(64) Kommissionen er fortsat bekymret over luftfartssikkerhedssituationen i Libyen. Den regering, der anerkendes af EU, har udpeget en ny kompetent myndighed, den libyske civile luftfartsmyndighed (LCAA). Visse opgaver i forbindelse med sikkerhed, f.eks. udstedelse af meddelelser til flyvere (NOTAM), er af LCAA overdraget til andre landes kompetente myndigheder. Den tidligere kompetente myndighed (LYCAA) har fortsat sine aktiviteter og udsteder fortsat NOTAM'er oven i dem, der udstedes på LCAA's vegne. Luftfartssikkerheden kan blive påvirket, da NOTAM'er, som udstedes af disse organisationer og dækker samme luftområde eller lufthavne, kan indeholde modstridende oplysninger.

(65) Kommissionen har etableret kontakt til LCAA, men har ikke modtaget nyttige og verificerbare oplysninger om den aktuelle situation for så vidt angår tilsynet med den civile luftfart eller status for luftfartssikkerheden i Libyen.

(66) Som følge af den uklare og ustabile situation i Libyen og LCAA's begrænsede kapacitet til at føre et tilstrækkeligt tilsyn med libyske luftfartsselskaber og holde overhængende sikkerhedsrisici under kontrol vurderes det, at LCAA ikke er i stand til at opfylde sine internationale forpligtelser i relation til luftfartssikkerheden.

(67) 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 Libyen.

Luftfartsselskaber fra Madagaskar

(68) Drøftelserne med Madagaskars kompetente myndigheder, Aviation Civile de Madagaskar (ACM), videreføres aktivt med det formål at overvåge disse myndigheders fremskridt med hensyn til at sikre sikkerhedstilsynet med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Madagaskar, i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(69) Den 28. april 2015 holdt Kommissionen bistået af EASA et samråd med ACM og repræsentanter for luftfartsselskabet *Air Madagaskar*. Ved mødet fremlagde ACM og luftfartsselskabet oplysninger om fremskridtene med gennemførelsen af deres planer for henholdsvis afhjælpende og forebyggende foranstaltninger, der er iværksat for at afhjælpe sikkerhedsmæssige betænkeligheder fremsat under et EU-vurderingsbesøg i Madagaskar i februar 2014.

(70) ACM berettede navnlig om fremskridtene med uddannelsen af inspektører, som gennemføres inden for rammerne af ICAO's tekniske bistandsprogram (SAFE), og anførte, at de aktuelt kvalificerede inspektører på tidspunktet for mødet antages at have fået ca. 65 % af den fornødne uddannelse, som vil gøre ACM i stand til at nå et acceptabelt præstationsniveau ved varetagelsen af sine tilsynsopgaver. Tilsynsprogrammet var i 2014 blevet gennemført med tredjeparters bistand, men ACM var sikker på at tilsynsprogrammet for 2015 vil demonstrere ACM's kapacitet til at varetage sine tilsynsforpligtelser. ACM oplyste også, at man for nylig havde besluttet at suspendere AOC'erne for luftfartsselskaberne *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* og *Insolite Travel Fl* samt godkendelsen af uddannelsesorganisationen Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie. Endelig understregede ACM, at ICAO's fjernevaluering af de kritiske elementer 1 til 5 i et sikkerhedstilsynssystem var i gang, og at denne evaluering burde være færdig i juli 2015.

(71) Ud over oplysningerne om sin plan for forebyggende og afhjælpende foranstaltninger forelagde luftfartsselskabet *Air Madagaskar* de seneste detaljer om udviklingen af sin flåde og oplyste navnlig om overvejelserne vedrørende en eventuel anskaffelse af et tredje luftfartøj af typen ATR 72-600, og at de to luftfartøjer af typen Boeing 737-300 var programsat til at blive udskiftet med luftfartøjer af typen Boeing 737-700 i fjerde kvartal 2015.

(72) Kommissionen noterede sig oplysningerne fra ACM og luftfartsselskabet *Air Madagaskar*. Kommissionen hilste de fremskridt velkommen, som ACM og luftfartsselskabet *Air Madagaskar* har gjort med at etablere nye processer eller forbedre bestående processer. Kommissionen må dog på det kraftigste understrege, at det er vigtigt, at begge

organisationer har kapacitet til at gennemføre processerne på en effektiv måde. Kommissionen anbefaler at tage et skridt ad gangen og undgå processer, som kun gennemføres delvist, som det blev konstateret under EU-vurderingsbesøget i Madagaskar i februar 2014.

(73) Den 8. maj 2015 underrettede ACM Kommissionen om, at luftfartsselskabet *Air Madagaskar* havde anmodet om at få luftfartøjet af typen Airbus A340-300 med registreringsmærke 5R-EAA tilføjet på listen over selskabets luftfartøjer, som allerede er opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(74) Den 29. maj 2015 udtrykte Madagaskars minister for turisme, transport og meteorologi ønske om, at situationen vedrørende de to luftfartøjer af typen Airbus A340-300 blev taget op til fornyet overvejelse ved luftfartsikkerhedsudvalgets møde i juni 2015. Hvis den fornyede overvejelse af en eventuel fjernelse af luftfartsselskabet *Air Madagaskar* fra bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 ikke kunne afsluttes før mødet i juni 2015, ville han udtrykke sin støtte til luftfartsselskabet *Air Madagascars* anmodning om at få luftfartøjet af typen Airbus A340-300 med registreringsmærke 5R-EAA tilføjet i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(75) På baggrund af alvoren af de anmærkninger, der blev fremsat ved EU-vurderingsbesøget i Madagaskar i februar 2014, mener Kommissionen, at betingelserne for en sådan tilføjelse i realiteten er de samme betingelser, der skal opfyldes for at lade luftfartsselskabet *Air Madagaskar* udgå af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006. Gennemgangen af de oplysninger, som blev forelagt af ACM og luftfartsselskabet *Air Madagaskar*, efter mødet den 28. april 2014, som skulle understøtte tilføjelsen af luftfartøjet af typen Airbus A340-300 med registreringsmærke 5R-EAA i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006, lader ikke slutte, at disse betingelser er opfyldt.

(76) 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 Madagaskar.

Luftfartsselskaber fra Den Islamiske Republik Mauretanien

(77) Den 24. februar 2015 blev der afholdt et teknisk høringsmøde i Bruxelles mellem Kommissionen, EASA, en række medlemsstater og Mauretaniens civile luftfartsmyndigheder, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), samt luftfartsselskabet *Mauritania Airlines International* (MAI). ANAC orienterede om sikkerhedssituationen i Mauretanien og den statslige sikkerhedsplan, understregede de gode ICAO-auditresultater, som havde ført et højt niveau af effektiv gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder. MAI forklarede, hvordan der var reageret på de seneste SAFA-anmærkninger og erklærede, at man ville gennemgå IATA's IOSA-registreringsproces. MAI bekræftede, at selskabet havde standset flyvningerne til visse EU-destinationer af økonomiske årsager, og at selskabet agter at udvikle et regionalt net i samarbejde med et EU-luftfartsselskab. Som følge heraf har MAI også besluttet at ændre sammensætningen af sin flåde for at benytte mindre luftfartøjer og hyppigere flyvninger.

(78) EASA's seneste SAFA-analyse viser forbedringer i form af, at der var færre anmærkninger ved SAFA-kontroller i EU, selv om det blev fremhævet af nogle medlemsstater, at MAI's indførelse af en ny type luftfartøj i flåden, nemlig Embraer ERJ145, ikke var forløbet på en tilfredsstillende måde. Fra den 10. til den 14. marts 2015 fandt den indledende audit af IATA's IOSA-audit sted i Nouakchott. ANAC og MAI forelagde Kommissionen de foreløbige resultater af denne indledende audit. På denne baggrund ser det ud til, at der er sket en acceptabel gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder, og at der ikke er noget, der tyder på, at der er særligt alarmerende sikkerhedsmangler.

(79) 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 Islamiske Republik Mauretanien på denne.

(80) 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 Mozambique

(81) ICAO foretog et CVM-besøg i november og december 2014 for at validere fremskridtene med at gennemføre planen for afhjælpende foranstaltninger udarbejdet af Mozambiques kompetente civile luftfartsmyndighed, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM). ICAO's CVM-besøg dækkede områderne civil luftfartslovgivning i Mozambique, den interne organisation af IACM, lufthavnene, jordbaserede hjælpemidler og navigationstjenester i Mozambique. Rapporten fra dette CVM-besøg blev offentliggjort på ICAO's websted den 5. maj 2015.

(82) I anerkendelse af de fremskridt, som IACM har gjort med at korrigere de mangler, der blev konstateret af ICAO, og IACM's indsats for at oprette et luftfartssystem, der overholder de internationale sikkerhedsstandarder, var det tidligere planlagt at gennemføre et EU-sikkerhedsvurderingsbesøg i 2015.

(83) EU-vurderingsbesøget i Mozambique fandt sted i april 2015 med deltagelse af eksperter fra Kommissionen, EASA og medlemsstater. De områder, der blev vurderet, var den primære luftfartslovgivning og forskrifter vedrørende civil luftfart, den interne organisation af IACM, udstedelse af licenser til og uddannelse af personale, tilsynet med luftfartøjers luftdygtighed og tilsynet med flyveoperationer.

(84) EU-vurderingsbesøget gjorde det tydeligt, at de nuværende retlige rammer afviger en del fra de internationale sikkerhedsstandarder. Den reviderede grundlæggende lov om luftfart, som omfatter ændringer, der fjerner disse afvigelser, afventer regeringens godkendelse. Der findes specifikke retlige og tekniske forskrifter, men de er hverken fuldstændige eller konsekvente. Den reviderede vedtægt for IACM, som giver IACM den krævede finansielle og operationelle autonomi og afhjælper de konstaterede mangler på dette område, afventer ligeledes regeringens godkendelse. Størstedelen af rekrutteringen af personale er gennemført, og der er gennemført nogle af de planlagte organisatoriske ændringer, men der mangler stadig en væsentlig del af den gennemførelse som skal følge herpå.

(85) EU-vurderingsbesøget afdækkede også svagheder og mangler på en række af IACM's arbejdsområder, herunder udstedelse af licenser til og uddannelse af personale og tilsynet med luftfartøjers luftdygtighed og flyveoperationer. Hos de tre selskaber, der blev besøgt som relevante, konstaterede EU-vurderingsholdet fremtrædende huller i dokumentationen, utilstrækkelige manualer, sløsede organisatoriske mekanismer og dårlig vedligeholdelsespraksis. Selv om nogle af disse helt og holdent skyldes luftfartsselskabet, er der mange af dem, som må anses for at være tegn på et mangelfuldt myndighedstilsyn.

(86) På den anden side er IACM fast besluttet på at arbejde videre hen imod sit mål om at opnå et luftfartssystem, som overholder de internationale sikkerhedsstandarder, og har fortsat regeringens fulde understøttelse og opbakning hertil. IACM vil dog også have brug for professionel, kompetent og upartisk vejledning i den kommende tid. Kommissionen forbereder sammen med IACM og EASA leveringen af en sådan teknisk bistand med sigte på at få afhjulpet de tilbageværende mangler og afslutte den interne kapacitetsopbygning, der er nødvendig for at nå den krævede bæredygtighed.

(87) EU-vurderingsbesøget gav Kommissionen mulighed for at konkludere, at skønt IACM viste betydelige fremskridt med gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder, er der stadig væsentlige mangler i Mozambiques sikkerhedstilsynssystem. IACM's evne til at føre tilsyn med de civile luftfartsaktiviteter i Mozambique er på det nuværende stade ikke på et tilstrækkeligt niveau i henhold til de internationale sikkerhedsstandarder. Der er derfor ikke tilstrækkelig dokumentation, som understøtter en beslutning om at lempe driftsforbuddet for alle luftfartsselskaber fra Mozambique.

(88) 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 Mozambique.

Luftfartsselskaber fra Filippinerne

(89) I marts 2010 blev alle luftfartsselskaber, som er certificeret i Filippinerne, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([1]) på grundlag af verificeret dokumentation af manglende evne hos de myndigheder, der er ansvarlige for tilsynet med selskaberne, til at afhjælpe mangler på sikkerhedsområdet. Der var heller ikke tilstrækkelig dokumentation for overholdelsen af gældende internationale sikkerhedsstandarder og anbefalet praksis hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Republikken Filippinerne.

(90) I juli 2013 blev luftfartsselskabet *Philippine Airlines* fjernet fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([2]). I april 2014 blev luftfartsselskabet *Cebu Pacific Air* også fjernet fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([3]). Begge beslutninger bygger på et EU-vurderingsbesøg på stedet i juni 2013, det forbedrede sikkerhedstilsyn, som Filippinernes civile luftfartsmyndighed (CAAP) udfører for disse luftfartsselskaber og de pågældende luftfartsselskabers evne til at sikre effektiv overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder. I april 2014 bekendtgjorde det amerikanske FAA sin beslutning om at opgradere Filippinernes kategoristatus for overholdelse fra niveau 2 til niveau 1 inden for rammerne af IASA-auditprogrammet.

(91) Den 10. marts 2015 blev der afholdt et teknisk høringsmøde mellem eksperter fra Kommissionen, EASA, en medlemsstat og en højtstående repræsentant fra CAAP samt tre luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne, nemlig *Zest Airways Inc. (Dba 'Air Asia Zest'), Air Philippines Corporation* og *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. CAAP gav en opdatering for så vidt angår de igangværende organisatoriske forbedringer, herunder reorganisationen af dens luftfartsstandardinspektorat (Flight Standards Inspectorate Service) og nærmere oplysninger om uddannelsen af CAAP-inspektører. Herudover fremlagde CAAP nærmere oplysninger om det sikkerhedstilsyn, der udføres for luftfartsselskaberne *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* og *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. Hvad angår det sikkerhedstilsyn, der udføres af CAAP, omfattede de nærmere oplysninger, der blev fremlagt på mødet det krævede minimum af planlagte tilsynsinspektioner for hvert luftfartsselskab og specifikke oplysninger vedrørende overvågningsaktiviteterne for hver af disse. Ved mødet gav CAAP også en opdatering vedrørende gennemførelsen af Filippinernes statslige sikkerhedsprogram. Opdateringen omfattede specifikke oplysninger vedrørende Filippinernes statslige Runway Safety-program, herunder de tilhørende uddannelses- og oplysningsprogrammer. CAAP gav også en opdatering af undersøgelsen af en afvigelse fra start/landingsbane af et luftfartøj fra *Air Asia Zest*, som fandt sted den 30. december 2014.

(92) Ved det tekniske høringsmøde den 10. marts 2015 redegjorde *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* og *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* hver især for funktionsmåden af deres respektive flyveoperationer. Oplysningerne fra hvert luftfartsselskab omfattede nærmere oplysninger om den organisatoriske struktur og funktionsmåden af deres sikkerheds- og kvalitetsafdelinger. De omfattede bl.a. oplysninger om den aktuelle flåde, afhjælpning af sikkerhedsmæssige betænkeligheder hos det enkelte luftfartsselskab og detaljer vedrørende den interne kvalitetssikring. Herudover præsenterede hvert luftfartsselskab sit individuelle program til overvågning af flyvedata.

(93) Ud fra den dokumentation, der blev fremlagt ved disse tekniske møder, blev der organiseret et EU-vurderingsbesøg i Filippinerne i april 2015. Eksperter fra Kommissionen, EASA og medlemsstater deltog i vurderingsbesøget. Vurderingsbesøget fandt sted i CAAP's kontorer og stikprøvevis hos en række luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne, nemlig *Air Asia Inc, Air Asia Zest, Air Philippines Corporation, Island Aviation Inc, Magnum Air (Skyjet) Inc, South East Asian Airlines (SEAir) Inc* og *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.

(94) Der blev under EU-vurderingsbesøget på stedet fremlagt dokumentation for, at luftfartsstandardinspektoratet har 173 ansatte, som direkte varetager certificering og tilsyn. Stikprøver af dokumentationen bekræftede, at de ledende flyveoperations- og vedligeholdelsesinspektører var tilstrækkeligt erfarne til at udføre effektivt tilsyn, og at de havde fået en formel uddannelse inden for deres tilsynsansvarsområde. CAAP har for at hjælpe sine inspektører med at varetage deres tilsynsopgaver udarbejdet en jobvejledning for inspektører, som omfatter strukturerede tjeklister for opgaver, CAAP's tekniske retningslinjer, inspektionsformularer og referencedokumenter vedrørende tilsyn.

([1]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 273/2010 af 30. marts 2010 (EUT L 84 af 31.3.2010, s. 25). Se navnlig betragtning 74 til 87 i nævnte forordning.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 659/2013 af 10. juli 2013 (EUT L 190 af 11.7.2013, s. 54). Se navnlig betragtning 80 til 94 i nævnte forordning.

([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 368/2014 af 10. april 2014 (EUT L 108 af 11.4.2014, s. 16). Se navnlig betragtning 102 til 119 i nævnte forordning.

(95) CAAP dokumenterede under EU-vurderingsbesøget på stedet bl.a., at CAAP som hjælpeværktøj ved planlægningen af det minimum krævede antal årlige inspektioner anvender en database til rapportering og sporing (CASORT) i forbindelse med tilsynet med den civile luftfart. Med sigte på at give de individuelle inspektører mulighed for at gennemføre en struktureret tilsynsplanlægning offentliggør CAAP nationale retningslinjer for tilsyns- og inspektionsprogrammer. Dokumentet omfatter mulighederne for fokuserede inspektioner, hvis en indehaver af et AOC ikke leverer tilstrækkeligt gode resultater. Hvad angår AOC-certificering og -fornyelse, har CAAP offentliggjort en manual for AOC-certificering og -forvaltning. Under EU-vurderingsbesøget blev der stikprøvevis gennemgået sagsmapper for AOC-certificering og -fornyelse for 9 luftfartsselskaber certificeret af CAAP, herunder alle luftfartsselskaber, der blev besøgt af vurderingsholdet. Herudover blev CAAP-inspektører observeret under udførelse af specifikke tilsynsaktiviteter. Planlægning og udførelse af denne aktivitet var af en tilfredsstillende kvalitet.

(96) Som relevante eksempler på luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne blev syv luftfartsselskaber besøgt ved EU-vurderingsbesøget på stedet. Eksemplerne omfattede de fire største luftfartsselskaber certificeret i Filippinerne, som stadig er opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. Besøget søgte at verificere graden af overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder. Desuden blev det ved besøget, i overensstemmelse med de fælles kriterier i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2015, forsøgt at vurdere hver enkelt luftfartsselskabs villighed og evne til at afhjælpe sikkerhedsmangler. Hovedkonklusionen af besøgene hos de pågældende luftfartsselskaber er, at de helt sikkert er villige og generelt også evner at afhjælpe sikkerhedsmangler.

(97) I forbindelse med EU-vurderingsbesøget på stedet blev det for så vidt angår de fælles kriterier i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2015 konkluderet, at Filippinernes civile luftfartsmyndighed er villig og i stand til at afhjælpe sikkerhedsmangler og i tilstrækkelig grad evner at gennemføre og om nødvendigt håndhæve relevante internationale sikkerhedsstandarder, herunder også Filippinernes forskrifter for den civile luftfart.

(98) CAAP blev hørt af Udvalget for Luftfartssikkerhed den 10. juni 2015. Ved denne lejlighed blev tre luftfartsselskaber, som er certificeret i Filippinerne, også hørt som relevante eksempler (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* og *Cebgo Inc*, tidligere *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).

(99) CAAP forelagde udvalget organisationsstrukturen for luftfartsstandardinspektoratet, afgav nærmere oplysninger om inspektoratets aktuelle arbejdsstyrke, der varetager tilsynsopgaver, og en generel beskrivelse af luftfartsaktiviteterne i Filippinerne. CAAP berettede, at myndigheden fører tilsyn med 36 AOC-indehavere, og at den har kategoriseret ni af dem som operatører med store luftfartøjer. CAAP præsenterede også en sammenfatning af det tilsyn, der er programsat i 2015, for de tre luftfartsselskaber, der deltog i mødet. Herudover understregede CAAP sin hensigt — som den kompetente myndighed i Filippinerne — til at fortsætte med sin køreplan for kontinuerlige forbedringer.

(100) CAAP fremlagde i forbindelse med sin præsentation en sammenfatning af planen for afhjælpende foranstaltninger vedrørende de anmærkninger, som vurderingsholdet havde fremsat under EU-vurderingsbesøget på stedet. De forelagte afhjælpende foranstaltninger omfatter bl.a. fokus på bestemte prioriterede punkter såsom forbedring af CAAP-inspektørers uddannelsesprogram, forbedring af IT-infrastrukturen, fortsatte bestræbelser på at højne færdighedsniveauet hos inspektionspersonalet og engagementet i at fortsætte arbejdet med standardisering af sikkerhedstilsynet. CAAP forelagde desuden specifikke detaljer for så vidt angår infrastrukturforbedringer, herunder foranstaltninger som led i det statslige Runway Safety-program.

(101) *Air Philippines Corporation* forelagde nærmere oplysninger om selskabets organisatoriske struktur, dets planer for luftfartøjsflåden og specifikke oplysninger om sit sikkerhedsstyringssystem. Det berettede om strukturen for sikkerhedsmøder, sikkerhedsindberetning og -styring samt programmet til overvågning af flyvedata, herunder hvordan der foregår en kontinuerlig overvågning af afbødningsforanstaltninger. *Air Philippines Corporation* fremlagde nærmere oplysninger om selskabets sikkerhedsstyringsfunktion og anvendelsen af ændringshåndteringsprocedurer. Derudover berettede luftfartsselskabet om sine opfølgende foranstaltninger vedrørende de observationer, der blev gjort ved EU-vurderingsbesøget på stedet.

(102) *Cebgo Inc* præsenterede i detaljer forvaltningsstruktur, sikkerhedsstyringssystem, ulykkeforebyggelses- og flyvesikkerhedsprogram, flyvedataforvaltningsprogram, kvalitetsstyringssystem og kontrol af luftdygtighed og vedligehold. Selskabet gik nærmere ind på sine sikkerhedsmål for 2015 og dokumentation for dets sikkerhedsindberetningsproces. *Cebgo Inc* berettede om sine fem vigtigste sikkerhedsprioriteter og foranstaltninger, der er truffet i forbindelse hermed. Derudover berettede luftfartsselskabet om sine opfølgende foranstaltninger vedrørende de observationer, der blev gjort ved EU-vurderingsbesøget på stedet.

(103) *Air Asia Zest* forelagde oplysninger om sin flåde, organisatoriske struktur og selskabets sikkerheds- og kvalitetsstyringsafdeling. Det gik nærmere ind på sine mål for et højt sikkerhedsniveau, sikkerhedsindberetningsprocessen, flyvedataanalyseprogrammet og sine fem vigtigste sikkerhedsprioriteter. Derudover berettede luftfartsselskabet om sine opfølgende foranstaltninger vedrørende de observationer, der blev gjort ved EU-vurderingsbesøget på stedet.

(104) På baggrund af de tilgængelige oplysninger, herunder også resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet og de oplysninger, der er forelagt Udvalget for Luftfartssikkerhed ved mødet, mener Kommissionen, at CAAP kontinuerligt har gennemført forbedringer over et længere tidsrum. Det anerkendes også, at CAAP har været meget villig til en løbende dialog med Kommissionen, og at CAAP er transparent i sin anerkendelse af, at den bør fortsætte forbedringerne med sigte på en videreudvikling af sikkerhedstilsyns- og -kontrolprocedurer. Det vurderes, at CAAP evner at varetage sine opgaver som tilsynsorgan for luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne. Under mødet med Udvalget for Luftfartssikkerhed gav CAAP tilsagn om at ville engagere sig fuldt ud i en løbende dialog om sikkerhed med Kommissionen, bl.a. gennem yderligere møder, hvis og når Kommissionen finder det nødvendigt.

(105) Kommissionen bemærkede, at præsentationerne fra alle tre luftfartsselskaber, der er certificeret i Filippinerne og var inviteret til mødet med Udvalget for Luftfartssikkerhed som relevante eksempler, var tilfredsstillende og alle var i stand til at forelægge specifikke oplysninger vedrørende den sikre gennemførelse af deres respektive aktiviteter. Kommissionen mener, at der er tilstrækkelig dokumentation for overholdelsen af gældende internationale sikkerhedsstandarder og anbefalet praksis hos de luftfartsselskaber, der er certificeret i Republikken Filippinerne.

(106) 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 alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Republikken Filippinerne udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(107) Medlemsstaterne vil fortsat skulle kontrollere filippinske luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af opprioriterede rampeinspektioner i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012. Hvis resultaterne af sådanne kontroller eller nogen andre sikkerhedsrelevante oplysninger indikerer, at de internationale sikkerhedsstandarder ikke overholdes, vil Kommissionen være nødt til at træffe foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Den Russiske Føderation

(108) Kommissionen, EASA og medlemsstaterne har fortsat nøje overvåget 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.

(109) Den 23. marts 2015 mødtes Kommissionen bistået af EASA med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (FATA). Formålet med mødet var at gennemgå sikkerhedsresultaterne for russiske luftfartsselskaber under SAFA-rampeinspektioner i perioden 10. marts 2014 til 9. marts 2015 og at konstatere, om der er sager, der kræver særlig opmærksomhed. Under mødet gav FATA tilsagn om at følge op på visse tilfælde af manglende overholdelse, som endnu ikke var korrekt afhjulpet, og at opdatere Kommissionen om status herfor inden udgangen af maj.

(110) FATA oplyste Kommissionen om, at FATA på grund af udvidelsen af SAFA-systemet også overvåger russiske luftfartsselskabers SAFA-resultater i visse tredjelande. FATA berettede også, at nye sikkerhedsinspektører var udpeget til at håndtere luftfartsselskaber, som har åbne anmærkninger efter SAFA-inspektioner. FATA forventede, at tilsynet vil føre til en yderligere forbedring af reaktionstiden og kvaliteten af operatørernes afhjælpende foranstaltninger. FATA gav også Kommissionen en opdatering om de seneste suspenderinger og tilbagekaldelser af AOC inden for deres ansvarsområde.

(111) Ud fra de foreliggende oplysninger konkluderede Kommissionen, at der ikke er behov for en høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed af de russiske luftfartsmyndigheder eller af luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Russiske Føderation.

(112) 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 på denne.

(113) 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.

(114) 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 overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Sudan

(115) Ud fra de jævnlige kontakter mellem Sudans civile luftfartsmyndighed (SCAA) og Kommissionen lader det til, at SCAA har gjort gode fremskridt med sine tilsynsaktiviteter for luftfartsselskaber, der er certificeret i Sudan. SCAA har også oplyst Kommissionen om, at visse luftfartsselskaber har gjort gode fremskridt med gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder.

(116) SCAA har sagt ja til at modtage et EU-vurderingsbesøg på stedet i oktober 2015. Vurderingsbesøget har til formål at verificere de oplysninger, som SCAA har afgivet, og at indsamle yderligere oplysninger til støtte for en eventuel beslutning om luftfartsselskaber, der er certificeret i Sudan. I øjeblikket foreligger der ikke tilstrækkelige oplysninger til at træffe en afgørelse om luftfartsselskaber, der er certificeret i Sudan.

(117) 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 Thailand

(118) ICAO gennemførte en fuldstændig USOAP-CMA-audit i Thailand i januar 2015. Det overordnede resultat er, at den effektive gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder i Thailand ligger et godt stykke under verdensgennemsnittet. På baggrund af auditresultaterne udsendte ICAO en væsentlig sikkerhedsmæssig betænkelighed vedrørende luftfartsselskabers certificering, herunder godkendelsen af specifikke operationelle procedurer. Thailands civile luftfartsstyrelse (DCA) har forelagt ICAO en plan for afhjælpende foranstaltninger for at løse problemerne.

(119) DCA kontaktede EU og EASA for at anmode om teknisk bistand til at løse de problemer, som ICAO havde konstateret. EASA gennemførte et teknisk bistandsbesøg i Thailand i april 2015, og der vil blive stillet yderligere teknisk bistand og samarbejde til rådighed i de kommende måneder.

(120) På grundlag af ICAO's auditresultater og anbefalingerne fra det tekniske bistandsbesøg blev Thailands DCA sammen med luftfartsselskabet *Thai Airways International* inviteret til et teknisk høringsmøde i Bruxelles med henblik på at få yderligere oplysninger om de kort-, mellem- og langfristede afhjælpende foranstaltninger, som DCA har iværksat. Thailands DCA og *Thai Airways International* tog gerne imod denne invitation og forelagde på en transparent måde alle de ønskede oplysninger før mødet.

(121) Under de tekniske drøftelser, der fandt sted den 3. juni 2015, var både DCA og *Thai Airways International* meget villige til at deltage i drøftelserne og forelagde så mange oplysninger som muligt. DCA understregede at Thailands regering er meget bevidst om civil luftfartssikkerhed og har givet tilsagn om at stille de nødvendige midler til rådighed for at forbedre sikkerhedstilsynssystemet hos DCA, som snart bliver omdannet til Thailands civile luftfartsmyndighed med et betydeligt større budget.

(122) *Thai Airways International* præsenterede på en klar måde sit sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem. Luftfartsselskabet demonstrerede, at det er i stand til at sikre en tilstrækkelig overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(123) Kommissionen mener ikke, at de foreliggende sikkerhedsinformationer understøtter en beslutning om at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger for luftfartselskaber, der er certificeret i Thailand. Kommissionen mener dog, at situationen fortsat bør følges nøje.

(124) 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.

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

(126) 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 Yemen

(127) Ved brev af 10. april 2015 forespurgte Kommissionen hos Yemens myndighed for civil luftfart og meteorologi (CAMA), om den forværrede sikkerhedssituation i Yemen påvirker CAMA's evner til at føre sikkerhedstilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Yemen.

(128) Den 18. maj 2015 underrettede luftfartsselskabet *Yemen Airways* (*Yemenia*) Kommissionen om, at det havde standset sine flyvninger i slutningen af marts 2015 på grund af situationen i Yemen. Det fremgik også af meddelelsen fra *Yemenia*, at selskabets luftfartøjer opbevares forskellige steder uden for Yemen. I brev af 1. juni 2015 oplyste CAMA til Kommissionen, at *Yemenia*'s luftfartøjer ikke længere er i Yemen, og at CAMA har til hensigt at koordinere sine sikkerhedstilsynsopgaver med luftfartsmyndighederne i de lande, hvor luftfartøjerne aktuelt opbevares. I samme brev oplyste CAMA også, at der på grund af den forværrede sikkerhedssituation i Yemen kun var ganske få flyveoperationer i landet i øjeblikket.

(129) Ud fra de oplysninger, der er modtaget fra CAMA og *Yemenia*, konkluderes det, at selv om situationen fortsat bør følges nøje, så er der ikke tilstrækkelige oplysninger, der støtter en afgørelse om at indføre et driftsforbud for luftfartsselskaber, der er certificeret i Yemen, for indeværende.

(130) 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 Yemen.

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

Luftfartsselskaber fra Zambia

(132) Den 25. februar 2015 blev der afholdt et teknisk høringsmøde med deltagelse af højtstående repræsentanter fra Zambias civile luftfartsmyndighed (ZCAA), Kommissionen, EASA og medlemsstaterne. ZCAA gav et omfattende og transparent overblik over de foranstaltninger, der er iværksat i det seneste år for så vidt angår udviklingen af ZCAA, rekrutteringen af personale til ZCAA, udviklingen af forskrifter for civil luftfart i Zambia og forbedringen af tilsynet med luftfartsselskaberne.

(133) Det lader til, at Zambia har gjort gode fremskridt med at finde løsninger på en række ICAO-anmærkninger, og at der er skabt et solidt grundlag for yderligere udvikling af sikkerhedstilsynet med den civile luftfart i Zambia. Inden for de fleste af ICAO's kritiske elementer, der udgør et sikkerhedstilsynssystem for civil luftfart, mangler der dog stadig meget arbejde.

(134) ZCAA oplyste, at man vil fortsætte arbejdet med at gennemføre de internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen agter at gennemføre yderligere vurderinger for at afgøre, om et EU-vurderingsbesøg på stedet inden udgangen af oktober 2015 er gennemførligt med henblik på at verificere gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder i Zambia.

(135) 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.

Afsluttende betragtninger

(136) For så vidt angår andre luftfartsselskaber, som er opført på fællesskabslisten, har Kommissionen kontrolleret, om det er nødvendigt at opdatere listen, og har konkluderet, at det ikke er tilfældet. 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 disse luftfartsselskaber.

(137) I betragtning af betydningen for sikkerheden anerkendes det i artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2111/2005, at det er nødvendigt at træffe hurtige afgørelser og om nødvendigt skabe mulighed for en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og minimere de kommercielle virkninger er det derfor afgørende, at afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen, offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* og træder i kraft dagen efter offentliggørelsen.

(138) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(139) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger 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 25. juni 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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
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 underlagt 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	Luftfartøjsoperatørens 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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ukendt	Republikken Congo
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)

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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)
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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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 *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
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
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republikken Indonesien
ASCO NUSA AIR	135-022	Ukendt	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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
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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
KOMALA INDONESIA	135-051	Ukendt	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesien
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republikken Indonesien
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republikken Indonesien
MARTABUANA ABADION	135-049	Ukendt	Republikken Indonesien
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
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Ukendt	Republikken Indonesien
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republikken Indonesien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Kasakhstan, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen *Air Astana*, der er optaget i bilag B, 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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republikken Kasakhstan
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 (tidligere 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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia			**Republikken 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**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	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
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Ukendt	Republikken Mozambique
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Ukendt	Republikken Mozambique
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Ukendt	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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republikken Mozambique
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
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Ukendt	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
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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republikken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Republikken Nepal
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:			**Republikken Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	UKENDT	RUM	Republikken Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	UKENDT	DTY	Republikken Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	UKENDT	Ukendt	Republikken Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	UKENDT	ORJ	Republikken Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	UKENDT	PRR	Republikken Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	UKENDT	SVT	Republikken Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	UKENDT	Ukendt	Republikken 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

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
BADER 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
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:			**Republikken Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Republikken Zambia

BILAG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I EU [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	Luftfartøjsoperatørens 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 B777 og 4 luftfartøjer af typen Boeing B737-700	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 ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kasakhstan	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B767, luftfartøjer af typen B757, luftfartøjer af typen Airbus A319/320/321.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B767-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B757-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Airbus A319/320/321-flåden, som er opført på AOC.	Aruba (Kongeriget Nederlandene)
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 [2]	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 og 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 [3]	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Hele flåden, undtagen: 14 luftfartøjer af typen Airbus A300, 8 luftfartøjer af typen Airbus A310 og 1 Boeing B737-luftfartøj.	Hele flåden, undtagen: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Den Islamiske Republik Iran

[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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
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
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen B737, luftfartøjer af typen ATR 72/42 og 3 luftfartøjer af typen DHC 6-300.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer inden for Boeing B737-flåden, som er opført på AOC; luftfartøjer inden for ATR 72/42-flåden, som er opført på AOC; 5R-MGC, 5R-MGD og 5R-MGF.	Republikken Madagascar

([1]) Air Astana har kun lov til at anvende de anførte specifikke luftfartøjstyper, forudsat de er registreret i Aruba og alle ændringer af AOC'et fremsendes rettidigt til Kommissionen og Eurocontrol.

([2]) Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.

([3]) 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.