II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2017/2215

af 30. november 2017

om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen

(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 liste 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. Tredjelande og internationale organisationer har også indgivet relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør listen ajourføres.

(3) Kommissionen har underrettet alle de 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 listen.

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

(5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 ([4]) med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Nepal, Nigeria, Saint Vincent og Grenadinerne, Thailand,

([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. 3922/91 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).

Ukraine, Venezuela og Ækvatorialguinea. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen om luftfartssikkerhedssituationen i Afghanistan, Bolivia, Indien, Indonesien, Irak, Kasakhstan, Libyen, Moldova, Mozambique og Zambia og om de tekniske samråd med Den Russiske Føderation.

(6) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analysen af auditrapporterne fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) inden for rammerne af ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden. Medlemsstaterne er i den forbindelse blevet opfordret til at prioritere rampeinspektioner hos luftfartsselskaber, der er certificeret af tredjelande, over for hvilke ICAO har påpeget betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, eller over for hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres sikkerhedstilsynssystem. Ud over Kommissionens høringer i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005 giver prioriteringen af rampeinspektionerne mulighed for at skaffe yderligere oplysninger om sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaberne, der er certificeret af disse tredjelande.

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

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

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

EU-luftfartsselskaber

(10) Efter EASA's analyse af oplysninger hidrørende fra rampeinspektioner for luftfartøjer, der tilhører EU-luftfartsselskaber, og fra standardiseringsinspektioner, der er udført af EASA, såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har flere medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom.

(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 Ækvatorialguinea

(12) Den 7. juni 2017 mødtes repræsentanter fra Kommissionen og EASA med repræsentanter for den ækvatorialguineanske lufttransportmyndighed (AAGE). Formålet med dette møde var at fortsætte samrådet efter det seneste møde i 2013. AAGE underrettede Kommissionen og EASA om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at forbedre overholdelsen af ICAO's krav til sikkerhedstilsynssystemer, og fremhævede desuden de politiske bestræbelser på at gennemføre reformer.

(13) På mødet den 7. juni 2017 anerkendte AAGE, at luftfartsselskaber fra Ækvatorialguinea ikke hidtil er blevet certificeret i overensstemmelse med ICAO's krav. AAGE har derfor tilbagekaldt certifikaterne for flere luftfartsselskaber, der er certificeret i landet, og indført en ny certificeringsprocedure i fem faser for de øvrige luftfartsselskaber. AAGE fremlagde også oplysninger om sin personaleplanlægning og -ansættelse, den fornyede certificering for luftfartsselskaber og sit sikkerhedstilsynsprogram.

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

(14) Som det blev konstateret i forbindelse med ICAO's audit i februar 2017, opnåede AAGE en faktisk gennemførelsesgrad for de internationale luftfartssikkerhedsstandarder på 62,5 % i forhold til ca. 10 % tidligere.

(15) Fra den 16. til den 20. oktober 2017 gennemførtes et EU-vurderingsbesøg på stedet i Ækvatorialguinea. Eksperter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne deltog i dette besøg. Under besøget blev AAGE's arbejde vurderet og kontrolleret ved besøg hos to aktive luftfartsselskaber, der er certificeret i Ækvatorialguinea. Det blev konstateret, at AAGE — der er en nyligt oprettet, uafhængig og selvstændig civil luftfartsmyndighed, som påbegyndte sine sikkerhedstilsynsaktiviteter i 2012 — har en passende organisationsstruktur i forhold til omfanget af luftfartsaktiviteter i Ækvatorialguinea. Det blev også konstateret, at alle områder af den civile luftfart er dækket af AAGE, og at den har sit eget budget og egne ressourcer. Det blev imidlertid konstateret, at AAGE har behov for behørigt kvalificerede inspektører, navnlig i forbindelse med flyveoperationer, herunder erhvervsmæssig lufttransport, for at kunne føre et tilstrækkeligt og effektivt tilsyn med sikkerheden hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Ækvatorialguinea.

(16) Besøget viste, at der er indført et omfattende lovgivningssystem i Ækvatorialguinea. AAGE ajourfører forskrifterne for løbende at tilpasse sig udviklingen i de internationale luftfartssikkerhedsstandarder. AAGE er imidlertid i vid udstrækning afhængig af certifikater, licenser og godkendelser, som er udstedt af andre myndigheder og organisationer, og foretager ikke egen kontrol, på trods af at denne egen kontrol udgør en væsentlig del af de sikkerhedstilsynsopgaver, som AAGE skal varetage. Denne kontrolproces bør derfor indgå i AAGE's procedurer og gennemføres korrekt.

(17) Under besøget oplyste AAGE, at der i øjeblikket kun er certificeret to luftfartsselskaber i Ækvatorialguinea, nemlig *CEIBA Intercontinental* og *Cronos Airlines*. *Punto Azuls* og *Tango Airways*' luftfartscertifikater er blevet tilbagekaldt.

(18) Under besøget hos *CEIBA Intercontinental* inden for rammerne af EU-vurderingsbesøget på stedet blev det konstateret, at luftfartsselskabet stadig drives på grundlag af et gammelt luftfartscertifikat og kun har nået anden fase af den aktuelle procedure i fem faser for certificering som luftfartsselskab. *CEIBA Intercontinental* undergår i øjeblikket mange ændringer, hvilket medfører manglende ajourføringer og godkendelser af væsentlige håndbøger og anden dokumentation til flyveoperationer og vedligeholdelse. Desuden er disse håndbøger og denne dokumentation endnu ikke blevet tilpasset til luftfartsselskabets operationer og luftfartøjer. Dets sikkerhedsstyringssystem er under opbygning, og luftfartsselskabet har endnu ikke indarbejdet en pålidelig risikoanalyse. Der er udarbejdet og fastlagt sikkerhedspolitikker, men de er endnu ikke blevet formidlet klart og bredt i organisationen. Endvidere skal selskabets kvalitetsstyringssystem udvikles yderligere.

(19) Besøget hos *Cronos Airlines* viste, at luftfartsselskabet er bekendt med de gældende forskrifter i Ækvatorialguinea og bestræber sig på at gennemføre disse standarder for luftfart. Selskabet har med godt resultat gennemgået den aktuelle procedure i fem faser for certificering som luftfartsselskab. Dets luftfartscertifikat blev således fornyet i januar 2017. Imidlertid blev det fastslået, at flere håndbøger endnu ikke er blevet tilpasset til de faktiske operationer, og at dets kvalitetsstyringssystem endnu ikke er fuldt udviklet. Desuden er *Cronos Airlines*' sikkerhedsstyringssystem stadig under opbygning og befinder sig i øjeblikket i fase to af de fire faser for gennemførelsen af et sådant system. Der er udarbejdet og fastlagt sikkerhedspolitikker, som desuden er blevet formidlet klart og bredt i organisationen. Selskabet er frivilligt tiltrådt et program for monitorering af flight data for dets luftfartøjer.

(20) Den 14. november 2017 blev AAGE, *CEIBA Intercontinental* og *Cronos Airlines* hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005. Ved høringen gav repræsentanten for regeringen i Ækvatorialguinea udtryk for denne regerings stærke vilje til at forbedre sikkerheden inden for lufttransport i Ækvatorialguinea med henblik på gode indenlandske og regionale forbindelser. Ved høringen fremlagde AAGE oplysninger om de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet for at efterkomme de bemærkninger, der blev fremsat ved EU-vurderingsbesøget på stedet. AAGE anslår en tidsramme på ét år til gennemførelse af de afhjælpende foranstaltninger.

(21) Af de oplysninger, der blev fremlagt af *CEIBA Intercontinental* ved høringen om planen for afhjælpende foranstaltninger til at efterkomme de bemærkninger, der blev fremsat ved EU-vurderingsbesøget på stedet, fremgik det ikke, at luftfartsselskabet havde foretaget en årsagsanalyse, men derimod kun havde truffet øjeblikkelige afhjælpende foranstaltninger og ingen langsigtede forebyggende foranstaltninger.

(22) *Cronos Airlines* fremlagde ved høringen oplysninger om de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet for at efterkomme de bemærkninger, der blev fremsat ved EU-vurderingsbesøget på stedet, og anførte, at det havde udført en årsagsanalyse og truffet øjeblikkelige afhjælpende foranstaltninger såvel som foranstaltninger til at undgå en gentagelse af de påpegede problemer.

(23) På baggrund af alle de tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet og de oplysninger, der blev fremlagt i forbindelse med høringen den 14. november 2017, vurderes det, at der, på trods af at AAGE har opnået betydelige forbedringer, fortsat er alvorlige mangler i Ækvatorialguineas sikkerhedstilsynssystem. Det vurderes, at AAGE endnu ikke evner at varetage sit fulde ansvar som tilsynsmyndighed for luftfartsselskaber, der er certificeret i Ækvatorialguinea. Dette underbygges af den omstændighed, at AAGE har certificeret luftfartsselskaber og ført sikkerhedstilsyn uden at råde over de påkrævede behørigt kvalificerede inspektører, og den omstændighed, at AAGE i forbindelse med sine certificerings- og tilsynsaktiviteter ikke selv havde fremsat de bemærkninger, der blev fremsat ved EU-vurderingsbesøget på stedet. Der er derfor ikke i øjeblikket tilstrækkelig dokumentation til støtte for en beslutning om at ophæve eller ændre driftsforbuddet for alle de luftfartsselskaber, der er certificeret i Ækvatorialguinea. I betragtning af, at deres luftfartscertifikater er blevet tilbagekaldt, bør *Punto Azul* og *Tango Airways* fjernes fra listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af et driftsforbud.

(24) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Punto Azul* og *Tango Airways* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Nepal

(25) Den 5. marts 2017 sendte Nepals civile luftfartsmyndighed (»CAAN«) et brev til Kommissionen med oplysninger om den nuværende status for sikkerhedstilsynssystemet i Nepal. Efter den fornyede certificering af alle luftfartsselskaber i Nepal i 2015 gentog CAAN med bistand fra ICAO i 2016 denne procedure for at forlænge luftfartscertifikaterne endnu en gang.

(26) Den 13. marts 2017 indgav Nepals udenrigsministerium supplerende dokumentation til Unionens delegation i Kathmandu vedrørende de fremskridt, der er gjort — en dokumentation der også indeholdt et uddrag af rapporten om det besøg, som ICAO's kombinerede indsatsteam har gennemført i Nepal. På områderne flyveoperationer og luftdygtighed fremsatte ICAO's kombinerede indsatsteam en række bemærkninger. Disse bemærkninger var en gentagelse af de bemærkninger, der blev fremsat under tidligere besøg, herunder ved EU-vurderingsbesøget på stedet i februar 2014 og ved Unionens besøg i oktober 2015 med henblik på at yde teknisk bistand. På grundlag af disse oplysninger anmodede Kommissionen den 4. juli 2017 om yderligere oplysninger fra CAAN.

(27) ICAO gennemførte et ICVM-besøg (ICAO Coordinated Validation Mission) i Nepal fra den 4. til den 11. juli 2017. På grundlag af resultaterne af dette besøg meddelte ICAO den 27. juli 2017, at den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed vedrørende certificeringen af luftfartsselskaber er blevet afhjulpet af de kompetente myndigheder i Nepal.

(28) Den 3. august 2017 fremlagde CAAN de oplysninger, som Kommissionen havde anmodet om. CAAN fremlagde bl.a. oplysninger om indehaverne af luftfartscertifikater, resultaterne af sikkerhedstilsynsaktiviteterne, de i Nepal registrerede luftfartøjer, ulykker og alvorlige hændelser, håndhævelsesforanstaltninger samt organisation, forskrifter og teknisk bistand i Nepal. I de offentliggjorte rapporter over ulykkesefterforskningen fremlagde CAAN imidlertid ingen oplysninger om gennemførelse af henstillingerne.

(29) Den 7. november 2017 fremlagde CAAN den endelige rapport om det ICVM-besøg, der fandt sted fra den 4. til den 11. juli 2017, hvori der angives en øget (66 %) faktisk gennemførelsesgrad for de internationale luftfartssikkerhedsstandarder. Denne rapport viser også, at der er behov for yderligere forbedringer med hensyn til kvalificeret teknisk personale og afhjælpning af sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Området udstedelse af licenser til flyvebesætninger blev ikke gennemgået af ICAO, selv om det var et af de områder, som efter EU-vurderingsbesøget på stedet i februar 2014 gav anledning til betænkeligheder.

(30) På grundlag af de foreliggende oplysninger forekommer det, at Nepals sikkerhedstilsynssystem, til trods for at CAAN har gjort visse fremskridt med hensyn til gennemførelsen af de internationale luftfartssikkerhedsstandarder, fortsat er utilstrækkeligt, hvilket også bekræftes af den omstændighed, at der er mangel på effektive foranstaltninger som opfølgning på ulykker — herunder de dødsulykker, der har fundet sted i de seneste år — for at forhindre gentagelse.

(31) 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 listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Nepal.

Luftfartsselskaber fra Nigeria

(32) Kommissionen vil med støtte fra EASA fortsat nøje overvåge sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Nigeria. I sine breve af 15. maj og 20. juni 2017 understregede Kommissionen nødvendigheden af, at Nigerias civile luftfartsmyndighed (NCAA) nøje følger alle ansøgninger om tredjelandsoperatørgodkendelse (TCO-godkendelse), som luftfartsselskaber, der er certificeret i Nigeria, indgiver til EASA.

(33) Ved brev af 30. maj 2017 meddelte NCAA Kommissionen, at den agter at gennemføre en omfattende audit af operationerne i *Med-View Airline*, der er registreret i Nigeria, og oplyste endvidere om de foranstaltninger, som NCAA har truffet i forbindelse med andre nigerianske luftfartsselskaber.

(34) Ved brev af 10. oktober 2017 understregede Kommissionen, at disse aktiviteter er utilstrækkelige i betragtning af de gældende krav og den forventede vækst i luftfartsaktiviteterne i Nigeria. Den meddelte NCAA, at der ville blive indledt samråd i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(35) Den 30. oktober 2017 blev der afholdt et teknisk samrådsmøde med deltagelse af repræsentanter for Kommissionen, EASA og højtstående repræsentanter for NCAA. På dette møde skulle NCAA redegøre for, hvilke afhjælpende og forebyggende foranstaltninger, den har truffet i forbindelse med *Med-View Airline* og de øvrige luftfartsselskaber, der er certificeret i Nigeria. På mødet fremlagde NCAA dokumentation, der viste en vis forbedring af sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, som de nigerianske myndigheder i henhold til gældende internationale forskrifter er ansvarlige for.

(36) Under mødet underrettede NCAA Kommissionen og EASA om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at forbedre overholdelsen af ICAO's krav til sikkerhedstilsynssystemer. Den fremlagde også oplysninger om den audit, der blev gennemført hos *Med-View Airline* og hos andre luftfartsselskaber, der er registreret i Nigeria, nemlig *Arik Air, Air Peace* og *Kabo Air*, og om NCAA's personaletal, dens inspektørers uddannelse og kvalifikationer samt dens sikkerhedstilsynsprogram. NCAA har oprettet og er ved at gennemføre et program til overvågning af flyveoperationer og luftdygtighed for at sikre fortsat overensstemmelse med forskrifterne. Nigeria er i færd med at gennemføre sit statslige sikkerhedsprogram og forventer, at dette er fuldt gennemført inden udgangen af 2018.

(37) De foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger der blev fremlagt af NCAA ved mødet den 30. oktober 2017, tyder på, at der er forbedringer af Nigerias sikkerhedstilsynssystem undervejs. Sådanne forbedringer vil naturligvis fortsat være af central betydning. Det er især tilfældet, hvad angår NCAA's kendskab til planlagte aktiviteter for luftfartsselskaber under dens tilsyn, samt hvad angår den faktiske gennemførelse af dens sikkerhedstilsynsprogram, herunder håndteringen af anmærkninger. Den 1. november 2017 anmodede Kommissionen om yderligere oplysninger herom. Desuden opfordrede Kommissionen NCAA til at fraråde nigerianske luftfartsselskaber at indgive ansøgning om TCO-godkendelse til EASA, indtil NCAA er fuldstændig overbevist om, at de pågældende selskaber overholder de gældende internationale luftfartssikkerhedsstandarder.

(38) 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 listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Nigeria.

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

Luftfartsselskaber fra Rusland

(40) Kommissionen, EASA og medlemsstaternes kompetente myndigheder overvåger fortsat nøje sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland og beflyver Unionen, herunder ved hjælp af prioritering af de rampeinspektioner, som skal udføres hos visse russiske luftfartsselskaber i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

(41) Den 20. oktober 2017 mødtes repræsentanter fra Kommissionen og EASA med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (FATA). Formålet med dette møde var at gennemgå sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, på grundlag af rampeinspektionsrapporter for perioden fra den 6. oktober 2016 til den 5. oktober 2017 og udpege forhold, hvor FATA's tilsynsaktiviteter kan styrkes.

(42) På dette møde gennemgik Kommissionen SAFA-rampeinspektionsresultaterne mere indgående for fire luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland. Der blev ikke konstateret nogen sikkerhedsmæssige betænkeligheder, og FATA oplyste Kommissionen om dens sikkerhedstilsynsaktiviteter hos disse luftfartsselskaber.

(43) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger der blev fremlagt af FATA ved det tekniske samrådsmøde den 20. oktober 2017, vurderes det, at FATA hverken mangler evne eller vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland. Af den grund konkluderede Kommissionen, at der ikke er behov for en høring i Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed af de russiske luftfartsmyndigheder eller af nogen luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland.

(44) 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 listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Rusland på denne.

(45) Medlemsstaterne vil dog fortsat skulle kontrollere Ruslands luftfartsselskabers faktiske overholdelse af internationale luftfartssikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

(46) 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 Rusland i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Saint Vincent og Grenadinerne

(47) Den 2. februar 2017 indgav *Mustique Airways*, der er certificeret i Saint Vincent og Grenadinerne, ansøgning om TCO-godkendelse til EASA. Der var tale om en fornyet ansøgning, idet en tidligere ansøgning om TCO-godkendelse af sikkerhedsmæssige årsager var blevet afvist af EASA. EASA vurderede den nye ansøgning i overensstemmelse med kravene i Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 ([1]).

(48) De af *Mustique Airways* planlagte foranstaltninger til afhjælpning af EASA's anmærkninger i forbindelse med ansøgningen om TCO-godkendelse blev af EASA anset for værende acceptable, hvorfor EASA besluttede at fortsætte vurderingen af ansøgningen, indtil alle anmærkninger var færdigbehandlet. Den 11. september 2017 oplyste EASA Kommissionen om, at den sidste anmærkning var færdigbehandlet, hvorfor EASA nu kunne udstede tilladelsen, hvis luftfartsselskabet ville blive fjernet fra listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen.

(49) På grundlag af disse oplysninger indkaldte Kommissionen *Mustique Airways* til en høring, således at selskabet kunne redegøre for sine afhjælpende foranstaltninger og fremlægge oplysninger om de foranstaltninger, det har truffet for at forhindre en gentagelse af de af EASA under TCO-sikkerhedsvurderingen konstaterede sikkerhedsmangler. Den 14. november 2017 fremlagde *Mustique Airways* Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed oplysninger om de afhjælpende foranstaltninger. Det drejer sig om betydelige ændringer i organisationen og gennemførelsen af et sikkerhedsstyringssystem, til hvilket der er udviklet et nyt webbaseret værktøj og en ny sikkerhedspolitik, der gør det muligt for *Mustique Airways* at afhjælpe de dybereliggende årsager til manglerne og forhindre en gentagelse heraf.

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 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 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).

(50) Ved høringen fremlagde *Mustique Airways* endvidere oplysninger om en række foranstaltninger, det har truffet for at opbygge en luftfartssikkerhedskultur i sin organisation. Disse foranstaltninger omfatter regelmæssige sikkerhedsmøder på både ledelses- og personaleniveau for at øge personalets bevidsthed om sikkerhed og forbedre indberetningen af flyvesikkerhedsmæssige hændelser i *Mustique Airways*.

(51) På baggrund af de tilgængelige oplysninger, herunder vurderingen udført af EASA og de oplysninger, der blev fremlagt i forbindelse med høringen, må det antages, at *Mustique Airways* har afhjulpet de konstaterede sikkerhedsmangler, og at *Mustique Airways* er i stand til at afhjælpe sikkerhedsmangler, der måtte opstå.

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

(53) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Saint Vincent og Grenadinerne, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

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

Luftfartsselskaber fra Thailand

(55) Fra den 20. til den 27. september 2017 gennemførte ICAO et ICVM-besøg i Thailand for at gennemgå de protokolspørgsmål, der var grundlaget for den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed i Thailand. De afhjælpende foranstaltninger, som Thailands civile luftfartsmyndighed (»CAAT«) har truffet, blev anset for at være tilstrækkelige til at afhjælpe den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed, og den faktiske gennemførelsesgrad for de internationale luftfartssikkerhedsstandarder steg til ca. 41 %. Imidlertid gøres der en ekstra indsats for yderligere at øge den faktiske gennemførelsesgrad, og CAAT forventer et ICVM-besøg i 2018, som dækker alle områder af systemet for sikkerhedstilsyn med civilluftfarten.

(56) CAAT blev den 13. november 2017 hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed med henblik på at redegøre for de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet for at forbedre luftfartssikkerhedssituationen i Thailand.

(57) Ved høringen fremlagde CAAT oplysninger om den civile luftfartsindustris omfang og aktiviteter i Thailand og om resultaterne af ICVM-besøget, som har resulteret i, at den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed er blevet afhjulpet. CAAT fremlagde også oplysninger om de fremskridt, som myndigheden har gjort med hensyn til bæredygtighedsplanen, dens arbejde med en strategisk plan for den nærmeste fremtid, ajourføringen af lovgivning og forskrifter, myndighedens organisation og personale, finansiering af myndighedens aktiviteter samt de IT-systemer, som CAAT vil anvende til støtte for sine aktiviteter. Den fremlagde også oplysninger om sine tilsynsaktiviteter for luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand. Kommissionen opfordrede CAAT til at fortsætte gennemførelsen af dens arbejde med at sikre bæredygtigheden af forbedringer af luftfartssikkerheden i Thailand.

(58) Ifølge de foreliggende oplysninger er sikkerhedstilsynssystemet i Thailand blevet forbedret. CAAT har navnlig fremlagt dokumentation for, at der er sket fremskridt i løbet af det seneste år. De foreliggende oplysninger vedrørende luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand, giver ikke anledning til at støtte en afgørelse om at indføre et driftsforbud eller visse driftsmæssige begrænsninger for disse luftfartsselskaber.

(59) For at kunne overvåge situationen nøje skal samrådene med de thailandske myndigheder fortsætte i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(60) 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 listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Thailand.

(61) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

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

Luftfartsselskaber fra Ukraine

(63) Den 19. april 2017 indgav *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«*, der er certificeret i Ukraine, en fornyet ansøgning om TCO-godkendelse til EASA. Efter at EASA af sikkerhedsmæssige årsager havde afvist selskabets første ansøgning om en TCO-godkendelse, vurderede EASA den nye ansøgning i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014.

(64) I den forbindelse gennemførte EASA fra den 28. til den 29. juni 2017 en audit på stedet i *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«*'s hovedkvarter. Denne audit gjorde det muligt at færdigbehandle alle de anmærkninger, der blev konstateret i forbindelse med vurderingen af den første ansøgning, men der blev imidlertid fremsat fem nye anmærkninger, navnlig vedrørende luftdygtighed. Efterfølgende har *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* over for EASA fremlagt en plan for afhjælpende foranstaltninger som opfølgning på disse anmærkninger. På grundlag af denne plan for afhjælpende foranstaltninger blev det den 4. oktober 2017 fastslået, at alle anmærkninger var færdigbehandlet til EASA's fulde tilfredshed. EASA oplyste Kommissionen om dette samt om det forhold, at EASA nu kunne udstede tilladelsen, hvis luftfartsselskabet ville blive fjernet fra listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen.

(65) På den baggrund blev *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* indkaldt til en høring hos Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, der fandt sted den 13. november 2017. Ved høringen fremlagde selskabet nærmere oplysninger om gennemførelsen af planen for afhjælpende foranstaltninger, der er udarbejdet som opfølgning på de anmærkninger, EASA fremsatte under auditten på stedet i juni 2017. Det forklarede også, at det har gennemført væsentlige ændringer i sin organisation og sine procedurer, således at det bedre er i stand til at overholde de internationale luftfartssikkerhedsstandarder. Med henblik på at sikre bæredygtigheden af disse foranstaltninger og muliggøre en effektiv kontrol med sine aktiviteter omstrukturerede *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* også sit interne kvalitetsstyringssystem.

(66) På baggrund af de tilgængelige oplysninger, herunder vurderingen udført af EASA og de oplysninger, der blev fremlagt i forbindelse med høringen, må det antages, at *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* har afhjulpet de konstaterede sikkerhedsmangler, og at *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* er i stand til at afhjælpe sikkerhedsmangler, der måtte opstå.

(67) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *International Joint-Stock Aviation Company »URGA«* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(68) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Ukraine, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

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

Luftfartsselskaber fra Venezuela

(70) Den 6. marts 2017 ansøgte *Avior Airlines*, der er certificeret i Venezuela, EASA om en TCO-godkendelse. EASA vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014.

(71) EASA påpegede under udførelsen af sin sikkerhedsvurdering med henblik på TCO-godkendelse af *Avior Airlines* betænkeligheder angående *Avior Airlines*' manglende påvisning af overholdelse af de gældende krav. EASA har derfor konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at en TCO-godkendelse udstedes til *Avior Airlines*, og at luftfartsselskabet ikke opfyldte de gældende krav i forordning (EU) nr. 452/2014. Som følge heraf afviste EASA af sikkerhedsmæssige årsager den 4. oktober 2017 *Avior Airlines*' TCO-ansøgning.

(72) Den 10. oktober 2017 anmodede Kommissionen Venezuelas civile luftfartsmyndighed (»INAC«) om oplysninger angående de foranstaltninger, den har truffet efter EASA's afvisning af *Avior Airlines*' TCO-ansøgning. Dette brev indledte samråd med de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Venezuela, i overensstemmelse med kriterierne i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006. Da de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der fulgte af EASA's sikkerhedsvurdering med henblik på TCO-godkendelse af *Avior Airlines*, ikke var afhjulpet, fik både INAC og *Avior Airlines* mulighed for at blive hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

(73) Den 13. november 2017 forelagde INAC Kommissionen oplysninger om de seneste års tilsynsaktiviteter for luftfartsselskaber, der er certificeret i Venezuela, og redegjorde for det første tilsyn i forbindelse med *Avior Airlines*.

(74) Ved høringen den 14. november 2017 forelagde INAC Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed oplysninger om dets struktur, funktioner, kompetencer og ressourcer, antallet af flyvehændelser og flyveulykker, den faktiske gennemførelse af internationale luftfartssikkerhedsstandarder, dets status inden for rammerne af FAA's program for evaluering af den internationale luftfartssikkerhed samt antallet og typen af organisationer, der står under dens tilsyn. Den redegjorde også for sin tilsynsproces og fremlagde resultaterne af sine sikkerhedstilsynsaktiviteter for *Avior Airlines* i de seneste år. Ifølge INAC's oplysninger har den øget antallet af inspektioner af *Avior Airlines* i takt med, at luftfartsselskabet har udvidet sin flåde. I den forbindelse blev der konstateret et betydeligt antal sikkerhedsmangler hos *Avior Airlines*, navnlig på områderne uddannelse af personale, forvaltning af ændringer og dokumentkontrol.

(75) INAC meddelte, at luftfartsmyndigheden ikke var bekendt med de anmærkninger, der i forbindelse med rampeinspektioner udført af medlemsstaterne blev fremsat for luftfartsselskaber, der er certificeret i Venezuela, og meddelte endvidere, at den agter at samarbejde med EASA, således at INAC kan sikre en passende opfølgning på disse anmærkninger.

(76) Af de fremlagte oplysninger fremgår det, at INAC skal videreudvikle sin inspektionskapacitet i forbindelse med de luftfartsselskaber, som den er ansvarlig for.

(77) Ved høringen oplyste *Avior Airlines* Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet for at tackle de alvorlige betænkeligheder, som EASA konstaterede som led i sin TCO-sikkerhedsvurdering, f.eks. i forbindelse med kontrol af luftdygtighed og vedligehold, gennemførelse og overvågning af luftdygtighedsdirektiver og sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemet. *Avior Airlines* viste imidlertid en klar mangel på bevidsthed om og forståelse for alvoren af de af EASA fremsatte sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som blev konstateret ved rampeinspektioner udført af medlemsstaterne. Desuden viser de af *Avior Airlines* trufne foranstaltninger, at der ikke var foretaget en tilstrækkelig årsagsanalyse, og at der ikke var udarbejdet passende planer for afhjælpende foranstaltninger for at forhindre en gentagelse af den samme eller lignende manglende overholdelse, der havde givet anledning til disse betænkeligheder.

(78) Det fremgår af de foreliggende oplysninger, der bygger på EASA's TCO-sikkerhedsvurdering, rampeinspektioner udført af medlemsstaterne samt oplysningerne fra INAC og *Avior Airlines*, at der er klar dokumentation for alvorlige sikkerhedsmangler hos *Avior Airlines*. Oplysningerne viser også, at *Avior Airlines* ikke er i stand til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, hvilket bl.a. kommer til syne i den uhensigtsmæssige og utilstrækkelige plan for afhjælpende foranstaltninger, som luftfartsselskabet har fremlagt som opfølgning på EASA's anmærkninger, og at det har undladt at reagere hensigtsmæssigt på de anmærkninger, der blev fremsat i forbindelse med rampeinspektioner udført af medlemsstaterne.

(79) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at tilføje *Avior Airlines* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(80) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Venezuela, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

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

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

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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

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

2) Bilag B erstattes af teksten i bilag II 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 30. november 2017.

På Kommissionens vegne

For formanden

Violeta BULC

Medlem af Kommissionen

BILAG I

»*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	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Den Islamiske Republik Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			**Den Islamiske Republik Afghanistan**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Den Islamiske Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	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

[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 omfattet af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
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 Republikken Congo, herunder:			**Republikken Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Ukendt	Republikken Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Ukendt	Republikken Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ukendt	Republikken Congo
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)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/ TVC/2015	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/ TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 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, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air og Batik Air*, herunder:			**Republikken Indonesien**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Ukendt	Republikken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Ukendt	Republikken Indonesien
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Ukendt	Republikken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Ukendt	Republikken Indonesien
AMA	135-054	Ukendt	Republikken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republikken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republikken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Ukendt	Republikken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republikken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	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
HEVILIFT AVIATION	135-042	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Ukendt	Republikken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republikken Indonesien
INDO STAR AVIATION	135-057	Ukendt	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 AVIATION	121-037	KLS	Republikken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republikken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135-051	Ukendt	Republikken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republikken Indonesien
MARTA BUANA ABADI	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
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Ukendt	Republikken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republikken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Ukendt	Republikken Indonesien

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Ukendt	Republikken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republikken Indonesien
SURYA AIR	135-046	Ukendt	Republikken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republikken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republikken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republikken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republikken Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republikken Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Ukendt	Republikken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republikken Indonesien
UNINDO	135-040	Ukendt	Republikken Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Ukendt	Republikken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republikken Indonesien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i 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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Den Kirgisiske Republik
TEZ JET	46	TEZ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia			**Liberia**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Libyen, herunder:			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			**Republikken Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Republikken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Ukendt	Republikken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republikken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Republikken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Ukendt	Republikken Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Ukendt	Republikken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Republikken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Ukendt	Republikken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Republikken Nepal

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Ukendt	Republikken Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republikken Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ukendt	Republikken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republikken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Republikken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republikken Nepal
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Republikken Nepal
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Republikken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republikken Nepal
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			**São Tomé og Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Ukendt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ukendt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ukendt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ukendt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ukendt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			**Republikken Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	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	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
BADR AIRLINES	35	BDR	Republikken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republikken Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republikken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republikken Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republikken Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republikken Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republikken Sudan«

BILAG II

»*BILAG B*

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (AOC)	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	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: luftfartøjer af typen Boeing B737-700, luftfartøjer af typen Boeing B777-200, luftfartøjer af typen Boeing B777-300 og luftfartøjer af typen Boeing B777-300ER.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B737-700-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B777-200-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B777-300-flåden, som er opført på AOC, og luftfartøjer i Boeing B777-300ER-flåden, som er opført på AOC.	Republikken Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP.	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336).	Comorerne
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/ MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50 og 2 luftfartøjer af typen Falcon 900.	Hele flåden, undtagen: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ 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 og ZS-AFG.	Den Gabonesiske Republik og Den Sydafrikanske Republik
IRAN AIR	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og af typen Boeing 747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing 747, som er opført på AOC.	Den Islamiske Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Den Demokratiske Folkerepublik Korea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Den Demokratiske Folkerepublik Korea

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

[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 omfattet af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.