II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/2215

av den 30 november 2017

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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

av följande skäl:

(1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 ([2]) upprättades en förteckning enligt kapitel II i förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.

(2) Vissa medlemsstater och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, lämnat information till kommissionen som är av betydelse för uppdateringen av den förteckningen. Relevant information har även lämnats av tredjeländer och internationella organisationer. Förteckningen bör därför uppdateras på grundval av denna information.

(3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat de avgörande fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen eller för beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som redan finns med i förteckningen.

(4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstaterna lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den kommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([3]) (nedan kallad *flygsäkerhetskommittén*).

(5) Flygsäkerhetskommittén har uppdateringar från kommissionen om pågående gemensamma samråd, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 ([4]), med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea, Nepal, Nigeria, Saint Vincent och Grenadinerna,

([1]) EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.
([2]) Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).
([3]) Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4).
([4]) Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8).

Thailand, Ukraina och Venezuela. Kommissionen har också lämnat uppgifter till flygsäkerhetskommittén om luftfartssäkerheten i Afghanistan, Bolivia, Indien, Indonesien, Irak, Kazakstan, Libyen, Moldavien, Moçambique och Zambia samt om tekniska samråd med Ryska federationen.

(6) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén har fått redogörelser från Easa om resultaten av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) analys av granskningsrapporter inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen. Medlemsstaterna uppmanades i detta sammanhang att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som certifierats i tredjeländer där Icao har konstaterat allvarliga säkerhetsproblem (Significant Safety Concerns, SSC) eller där Easa har konstaterat att det finns betydande brister i systemet för säkerhetstillsyn. Som komplement till de samråd som kommissionen hållit enligt förordning (EG) nr 2111/2005, kommer prioriteringen av rampinspektioner att göra det möjligt att få fram ytterligare information om säkerhetsnivån hos lufttrafikföretag som certifierats i dessa tredjeländer.

(7) Easa har också informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om resultaten av den analys av rampinspektioner som gjorts inom programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet) i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([1]).

(8) Easa informerade dessutom kommissionen och flygsäkerhetskommittén om de projekt för tekniskt stöd som genomförts i tredjeländer som påverkas av åtgärder eller övervakning enligt förordning (EG) nr 2111/2005. Easa redogjorde för planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet, i syfte att bidra till att åtgärda alla brister i uppfyllandet av tillämpliga internationella standarder för civil luftfart. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa. Kommissionen upprepade i detta sammanhang nyttan av att ge information till det internationella luftfartssamfundet, i synnerhet genom Icaos Scan-databas (Safety Collaborative Assistance Network), om det tekniska bistånd som tillhandahålls av unionen och dess medlemsstater för att förbättra luftfartssäkerheten i världen.

(9) Kommissionen och flygsäkerhetskommittén fick också en uppdatering från Eurocontrol om statusen för Safas larmfunktion och aktuell statistik över varningsmeddelanden för lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud.

EU-lufttrafikföretag

(10) Till följd av Easas analys av information från rampinspektioner som gjorts på EU-lufttrafikföretagens luftfartyg och från standardiseringsinspektioner som utförts av Easa, samt från specifika inspektioner och granskningar som utförts av nationella luftfartsmyndigheter, har flera medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om dessa.

(11) Medlemsstaterna upprepade att de är redo att vidta nödvändiga åtgärder om relevant säkerhetsinformation skulle visa att det finns överhängande risker beroende på att unionens lufttrafikföretag inte uppfyller lämpliga säkerhetsstandarder.

Lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea

(12) Den 7 juni 2017 höll företrädare för kommissionen och Easa ett möte med företrädare för Ekvatorialguineas luftfartsmyndighet Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial (nedan kallad *AAGE*). Mötets syfte var att fortsätta de samråd som hållits sedan från det förra mötet 2013. AAGE informerade kommissionen och Easa om åtgärder som vidtagits för att förbättra efterlevnaden av Icaos krav om ett system för säkerhetstillsyn och framhöll de politiska ansträngningar som gjorts för att genomföra reformer.

(13) Under mötet den 7 juni 2017 erkände AAGE att lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea tidigare inte hade certifierats i enlighet med Icaos krav. Av detta skäl hade AAGE återkallat certifikaten för flera lufttrafikföretag som certifierats i landet och vidtagit en ny certifieringsprocess i fem steg för de återstående lufttrafikföretagen. AAGE lämnade också information om sin personalplanering och -rekrytering, luftfartygsregistrering, och om sitt program för omcertifiering av lufttrafikföretag och programmet för säkerhetstillsyn.

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

(14) Enligt observationerna inom ramen för Icaos granskning i februari 2017 uppnådde AAGE en nivå av faktiskt genomförande av internationella standarder för flygsäkerhet på 62,5 % vilket innebär en förbättring från att ha legat kring 10 % tidigare.

(15) Unionen genomförde ett utvärderingsbesök på plats i Ekvatorialguinea den 16–20 oktober 2017. Experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna deltog i besöket. Under besöket gjordes en bedömning av AAGE:s arbete, som verifierades genom besök hos de två aktiva lufttrafikföretag som är certifierade i Ekvatorialguinea. Det konstaterades att den organisatoriska strukturen inom AAGE, som är en nyligen inrättad oberoende och autonom civil luftfartsmyndighet som inledde sin säkerhetstillsyn under 2012, är lämplig för den nivå av luftfartsverksamhet som bedrivs i Ekvatorialguinea. Det konstaterades att alla områden inom civil luftfart täcks av AAGE som har en egen budget och egna medel. Iakttagelsen gjordes dock att AAGE behöver inspektörer med lämpliga kvalifikationer, i synnerhet på området flygverksamhet och där även med avseende på kommersiella lufttransporter, för att kunna utföra ordentlig och effektiv säkerhetstillsyn av lufttrafikföretag som certifierats i Ekvatorialguinea.

(16) Besöket visade att ett omfattande regelsystem har införts i Ekvatorialguinea. AAGE arbetar med att uppdatera regler för att hålla jämna steg med den senaste utvecklingen vad gäller internationella standarder för flygsäkerhet. AAGE förlitar sig dock i stor utsträckning på certifikat, licenser och tillstånd som andra myndigheter och organisationer har utfärdat, utan kontroll från AAGE:s sida, trots att sådana egna kontroller är en grundläggande del av AAEG:s säkerhetstillsynsuppdrag. En sådan kontrollprocess bör sålunda ingå i AAEG:s förfaranden och bör genomföras fullt ut.

(17) Under besöket visade AAGE att det för närvarande endast finns två lufttrafikföretag som är certifierade i Ekvatorialguinea, nämligen *CEIBA Intercontinental* och *Cronos Airlines*. Drifttillstånden för lufttrafikföretagen *Punto Azul* och *Tango Airways* har återkallats.

(18) Under besöket hos *CEIBA Intercontinental*, som ingick i unionens utvärderingsbesök på plats, konsterades det att lufttrafikföretaget fortfarande är verksamt enligt ett gammalt drifttillstånd och endast har nått fas två av det gällande femstegsförfarandet för certifiering av lufttrafikföretag. *CEIBA Intercontinental* genomgår för närvarande många förändringar, vilket lett till att uppdateringen och godkännandet av grundläggande manualer och dokumentation för luftfartsverksamhet och underhåll brister. Vidare har manualerna och dokumentationen ännu inte anpassats till lufttrafikföretagets flygverksamhet och luftfartyg. Säkerhetsstyrningssystemet är fortfarande under utveckling och lufttrafikföretaget har ännu inte infört någon meningsfull riskanalys. Dess säkerhetspolicy har utarbetats och införts, men har inte kommunicerats på något tydligt eller omfattande sätt inom organisationen. Kvalitetssystemet behöver också utvecklas ytterligare.

(19) Besöket hos lufttrafikföretaget *Cronos Airlines* visade att man är medveten om tillämpliga bestämmelser i Ekvatorialguinea och man gör ansträngningar för att genomföra dessa luftfartsstandarder. Företaget har framgångsrikt genomgått femstegsförfarandet för certifiering av lufttrafikföretag. Dess drifttillstånd förnyades i januari 2017. Det konstaterades dock att flera manualer inte hade anpassats till företagets nuvarande flygverksamhet och att kvalitetssystemet inte är fullt utvecklat. Vidare upptäcktes det att säkerhetsstyrningssystemet hos *Cronos Airlines* fortfarande är under utveckling och för närvarande befinner sig i steg två av de fyra genomförandestegen för säkerhetsstyrningssystem. Det har utarbetats en säkerhetspolicy som också har kommunicerats på ett tydligt och omfattande sätt inom organisationen. Företaget har frivilligt gått med i ett program för övervakning av flygdata för sina luftfartyg.

(20) AAGE, *CEIBA Intercontinental* och *Cronos Airlines* utfrågades av kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 14 november 2017, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005. Under utfrågningen uttryckte företrädaren för Ekvatorialguineas regering ett starkt engagemang från regeringen att förbättra säkerheten inom lufttransporter ytterligare i Ekvatorialguinea för att kunna tillhandahålla goda inrikes och regionala flygförbindelser. Under utfrågningen lämnade AAGE information om de korrigerande åtgärder som införts för att lösa de problem som togs upp under unionens utvärderingsbesök på plats. Tidsramen för att genomföra dessa korrigerande åtgärder uppskattar AAGE till ett år.

(21) Den information som under utfrågningen lämnades av *CEIBA Intercontinental* om den korrigerande åtgärdsplanen för att lösa de problem som togs upp under unionens utvärderingsbesök på plats visade inte att lufttrafikföretaget hade genomfört någon orsaksanlys och tydde på att endast omedelbara korrigerande åtgärder hade införts, men inga långsiktiga förebyggande åtgärder.

(22) *Cronos Airlines* lämnade å sin sida under utfrågningen information om att man vidtagit korrigerande åtgärder för att åtgärda de problem som tagits upp under unionens utvärderingsbesök på plats. Informationen visade att företaget hade genomfört en orsaksanalys, vidtagit såväl omedelbara korrigerande åtgärder som åtgärder för att förhindra att de identifierade problemen uppstår på nytt.

(23) På grundval av all tillgänglig information, inklusive resultaten från unionens utvärderingsbesök på plats och de uppgifter som lämnades vid utfrågningen den 14 november 2017, kan slutsatsen dras att trots att AAGE har gjort betydande förbättringar vad gäller Ekvatorialguineas system för säkerhetstillsyn av luftfarten kvarstår betydande brister i systemet för säkerhetstillsyn i Ekvatorialguinea. Bedömningen är att AAGE ännu inte har förmåga att helt fullgöra sitt ansvar med avseende på tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Ekvatorialguinea. Detta framgår av det faktum att lufttrafikföretag certifieras och säkerhetstillsynen utförs utan närvaro av inspektörer med lämpliga kvalifikationer och av det faktum att ett antal av de iakttagelser som togs upp under unionens utvärderingsbesök på plats inte hade identifierats av AAGE själv under dess certifierings- och tillsynsverksamhet. Därför finns det för närvarande inte tillräckligt stöd för ett beslut om att häva eller ändra verksamhetsförbudet för alla lufttrafikföretag som är certifierade i Ekvatorialguinea. Med tanke på att deras drifttillstånd har återkallats bör *Punto Azul* och *Tango Airways* strykas från förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud.

(24) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att unionsförteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretagen *Punto Azul* och *Tango Airways* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Nepal

(25) Den 5 mars 2017 skrev Nepals civila luftfartsmyndighet (nedan kallad CAAN) ett brev till kommissionen med information om det aktuella läget vad gäller Nepals system för säkerhetstillsyn. Efter en omcertifiering under 2015 av alla lufttrafikföretag i Nepal upprepade CAAN denna omcertifiering under 2016 med stöd av Icao, i syfte att förnya lufttrafikföretagens drifttillstånd ännu en gång.

(26) Den 13 mars 2017 överlämnade utrikesministeriet i Nepal ytterligare dokumentation till unionens delegation i Katmandu, Nepal. I dokumenten beskrevs framstegen och det ingick ett utdrag ur den besöksrapport från Nepal som utfärdats av Icaos kombinerade åtgärdsgrupp. På områdena drift och luftvärdighet gjorde Icaos kombinerade åtgärdsgrupp ett antal iakttagelser. Där upprepades iakttagelser som gjorts under tidigare besök, bland annat vid unionens utvärderingsbesök på plats i februari 2014 och vid ett unionsbesök för att ge tekniskt stöd i oktober 2015. Mot bakgrund av denna information begärde kommissionen ytterligare information från CAAN den 4 juli 2017.

(27) Icao genomförde ett samordnat valideringsbesök i Nepal den 4–11 juli 2017. På grundval av resultaten från detta besök meddelade Icao den 27 juli 2017 att det allvarliga säkerhetsproblemet (Significant Safety Concern) vad gäller certifieringen av luftfartyg hade åtgärdats av Nepals myndigheter.

(28) Den 3 augusti 2017 lämnade CAAN den information som begärts av kommissionen. Här ingick bland annat information om innehavare av drifttillstånd, resultaten av säkerhetstillsynen, luftfartyg registrerade i Nepal, olyckor och allvarliga tillbud, verkställighetsåtgärder, organisation och regler samt tekniskt stöd i Nepal. CAAN lämnade dock inte information om någon uppföljning av rekommendationerna i de offentliggjorda utredningsrapporterna gällande olyckor.

(29) Den 7 november 2017 överlämnade CAAN slutrapporten från Icaos samordnade valideringsbesök den 4–11 juli 2017 som innehöll uppgifter om att det faktiska genomförandet av internationella standarder för flygsäkerhet har höjts till en nivå av 66 %. Rapporten visar dock också att ytterligare förbättringar krävs vad gäller kvalificerad teknisk personal och åtgärdande av säkerhetsbrister. Licensieringen av flygbesättning hade inte granskats av Icao, trots att detta var ett av de områden som gav upphov till oro efter unionens utvärderingsbesök på plats i februari 2014.

(30) På grundval av den information som för närvarande finns tillgänglig förefaller Nepals system för säkerhetstillsyn fortfarande vara otillräckligt, trots att CAAN har gjort vissa framsteg vad gäller genomförandet av internationella standarder för flygsäkerhet. Detta framgår också av det faktum att det saknas faktiska åtgärder för uppföljning av olyckor (däribland de dödsolyckor som skett under senare år) som kan förhindra att sådana olyckor inträffar igen.

(31) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Nepal.

Lufttrafikföretag från Nigeria

(32) Med stöd av Easa fortsätter kommissionen att uppmärksamt övervaka säkerheten hos de lufttrafikföretag som är certifierade i Nigeria. I sina skrivelser av den 15 maj och den 20 juni 2017 betonade kommissionen att Nigerias civila luftfartsmyndighet (nedan kallad *NCAA*) uppmärksamt måste följa alla ansökningar från lufttrafikföretag certifierade i Nigeria om att erhålla auktorisation som tredjelandsoperator (TCO), som inkommer till Easa.

(33) Genom en skrivelse av den 30 maj 2017 informerade NCAA kommissionen om sin avsikt att genomföra en omfattande granskning av lufttrafikföretaget *Med-View Airline,* registrerat i Nigeria, samt om de åtgärder som NCAA har vidtagit med avseende på andra nigerianska lufttrafikföretag.

(34) Genom en skrivelse av den 10 oktober 2017 betonade kommissionen att dessa åtgärder inte är tillräckliga med hänsyn till de tillämpliga kraven och den ökade luftfartsverksamhet som väntas i Nigeria. Den underrättade NCAA om att samråd inletts enligt artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.

(35) Den 30 oktober 2017 hölls ett tekniskt samråd mellan företrädare för kommissionen och för Easa och högre företrädare för NCAA. Syftet med mötet var att NCAA skulle ges tillfälle att förklara de korrigerande och förebyggande åtgärder som vidtagits av NCAA med avseende på *Med-View Airline* och de övriga lufttrafikföretag som är certifierade i Nigeria. NCAA:s presentation vid möten styrktes av underlag som visade att det har skett en viss förbättring av säkerhetstillsynen av de lufttrafikföretag som de nigerianska myndigheterna har ansvar för enligt tillämpliga internationella bestämmelser.

(36) Under mötet informerade NCAA kommissionen och Easa om åtgärder som vidtagits för att förbättra efterlevnaden av Icaos krav om ett system för säkerhetstillsyn. NCCA lämnade också information om den granskning som utförts avseende *Med-View Airline* och andra lufttrafikföretag som är registrerade i Nigeria, nämligen *Arik Air, Air Peace* och *Kabo Air,* samt om personalantalet vid NCAA, om utbildning och kvalifikationer vad gäller dess inspektörer och om dess program för säkerhetstillsyn. NCAA har inrättat och genomför nu ett program för övervakning av luftfartsverksamhet och luftvärdighet för att säkerställa fortsatt efterlevnad av bestämmelserna. Nigeria är på väg att genomföra ett statligt säkerhetsprogram och planerar att ha nått fullt genomförande i slutet av 2018.

(37) Den information som för närvarande finns, inklusive den information som lämnades av NCAA vid mötet den 30 oktober 2017, visar att systemet för säkerhetstillsyn håller på att förbättras i Nigeria. Det står också helt klart att sådana förbättringar fortfarande är av central betydelse. Detta gäller t.ex. NCAA:s medvetenhet om den planerade luftfartsverksamheten inom de lufttrafikföretag som står under dess tillsyn, samt i fråga om det faktiska genomförandet av dess program för säkerhetstillsyn, inbegripet hur iakttagelser hanteras. Den 1 november 2017 begärde kommissionen ytterligare information i detta avseende. Kommissionen uppmanade dessutom NCAA att avråda nigerianska lufttrafikföretag från att ansöka om auktorisation som tredjelandsoperatör hos Easa innan man är fullt övertygad om att dessa företag uppfyller de internationella standarderna för flygsäkerhet.

(38) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Nigeria.

(39) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella standarder för flygsäkerhet, kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Ryssland

(40) Kommissionen, Easa och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna fortsätter att uppmärksamt övervaka säkerheten hos de lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom att prioritera rampinspektioner hos vissa ryska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

(41) Den 20 oktober 2017 höll företrädare för kommissionen och Easa ett möte med företrädare för ryska federala lufttransportmyndigheten (nedan kallad *Fata*). Syftet med mötet var att granska säkerheten hos lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland på grundval av rampinspektionsrapporter under perioden den 6 oktober 2016–5 oktober 2017 och identifiera ärenden där Fatas tillsynsverksamhet skulle kunna stärkas.

(42) Under mötet granskade kommissionen mer ingående Safa-resultaten från rampinspektioner hos fyra lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland. Även om inga säkerhetsproblem konstaterades informerade Fata kommissionen om sin säkerhetstillsyn av dessa lufttrafikföretag.

(43) På grundval av den information som för närvarande finns tillgänglig, inklusive de uppgifter som lämnats av Fata under och efter det tekniska samrådet den 20 oktober 2017 anses Fata för närvarande varken sakna förmåga eller vilja att åtgärda säkerhetsbrister hos lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att det inte var nödvändigt att anordna en utfrågning inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av något lufttrafikföretag som är certifierat i Ryssland.

(44) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anses det därför i detta stadium inte finnas någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen för att ta med lufttrafikföretag från Ryssland.

(45) Medlemsstaterna måste emellertid fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Ryssland faktiskt uppfyller gällande internationella standarder för flygsäkerhet genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

(46) Skulle dessa inspektioner visa på en överhängande säkerhetsrisk på grund av bristande efterlevnad av de relevanta säkerhetsstandarderna kan kommissionen tvingas vidta åtgärder mot lufttrafikföretag från Ryssland enligt förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Saint Vincent och Grenadinerna

(47) Den 2 februari 2017 inkom lufttrafikföretaget *Mustique Airways*, som är certifierat i Saint Vincent och Grenadinerna, till Easa med en ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör. Denna nya ansökan följde på en tidigare ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör som avslagits av Easa av säkerhetsskäl. Easa bedömde den nya ansökan i enlighet med kraven i kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 ([1]).

(48) Easa ansåg att den plan med korrigerande åtgärder för att lösa de problem som Easa konstaterat med avseende på *Mustique Airways* ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör var godtagbar, och beslutade att gå vidare med bedömningen av ansökan till dess att samtliga problem hade åtgärdats. Den 11 september 2017 informerade Easa kommissionen om att det sista av de påtalade problemen hade åtgärdats, och att Easa skulle vara i stånd att utfärda tillståndet om lufttrafikföretaget togs bort från ”svarta listan”.

(49) Mot bakgrund av denna information bjöd kommissionen in *Mustique Airways* till en utfrågning för att ge lufttrafikföretaget möjlighet att presentera de korrigerande åtgärder som införts och informera om de åtgärder det har vidtagit för att förhindra att de säkerhetsbrister som Easa identifierade under sin bedömning av ansökan skulle återkomma. Den 14 november 2017 presenterade *Mustique Airways* dessa korrigerande åtgärder för kommissionen och flygsäkerhetskommittén. De består av betydande förändringar i organisation och genomförande av säkerhetsstyrningssystemet, stödda av ett nytt webbaserat verktyg och en ny säkerhetspolicy så att *Mustique Airways* kan åtgärda grundorsakerna till bristerna och förhindra att dessa återuppstår.

([1]) Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12).

(50) Under utfrågningen lämnade *Mustique Airways* även information om ett antal åtgärder man vidtagit för att genomföra en flygsäkerhetskultur inom organisationen. Åtgärderna omfattar regelbundna säkerhetsmöten både på ledningS- och personalnivå så att *Mustique Airways* kan öka medvetandenivån i fråga om säkerhet hos sin personal och förbättra rapporteringen om säkerhetshändelser.

(51) På grundval av den information som nu finns tillgänglig, inklusive Easas bedömning och den information som lämnade under utfrågningen, bör slutsatsen dras att *Mustique Airways* har åtgärdat de identifierade säkerhetsbristerna och att *Mustique Airways* har kapacitet att åtgärda säkerhetsbrister som skulle kunna uppstå.

(52) I enlighet med de gemensamma kriterier som anges i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Mustique Airways* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(53) Medlemsstaternas behöriga myndigheter måste dock fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsstandarder efterlevs genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012 av lufttrafikföretag som godkänts i Saint Vincent och Grenadinerna.

(54) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella standarder för flygsäkerhet, kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Thailand

(55) Den 20–27 september 2017 genomförde Icao ett samordnat valideringsbesök i Thailand för att granska de protokollfrågor som var upphovet till det allvarliga säkerhetsproblem (Significant Safety Concern) som konstaterats i Thailand. De korrigerande åtgärder som vidtagits av Thailands civila luftfartsmyndighet (nedan kallad *CAAT*) befanns vara tillräckliga för att komma till rätta med det allvarliga säkerhetsproblemet och det faktiska genomförandet av internationella standarder för flygsäkerhet ökade till en nivå på omkring 41 %. Kompletterande arbete pågår emellertid för att ytterligare höja nivån för det faktiska genomförandet och CAAT förväntar sig ett nytt samordnat valideringsbesök från Icao under 2018 som täcker alla aspekter av ett system för säkerhetstillsyn av civil luftfart.

(56) CAAT bjöds in till en utfrågning den 13 november 2017 för att ge kommissionen och flygsäkerhetskommittén en uppdatering om de korrigerande åtgärder som vidtagits för att förbättra situationen vad gäller flygsäkerhet i Thailand.

(57) Under utfrågningen lämnade CAAT information om den civila luftfartens omfattning och verksamhet i Thailand tillammans med resultaten från Icaos samordnade valideringsbesök, inklusive om det faktum att det allvarliga säkerhetproblemet hade åtgärdats. CAAT rapporterade också om framstegen med genomförandet av hållbarhetsplanen, som inbegriper arbete på en strategisk plan för den närmaste framtiden, uppdatering av lagstiftning och regler, myndighetens organisation och personalresurser, finansieringen av myndighetens verksamhet och de it-system som CAAT kommer att använda till stöd för sin verksamhet. CAAT redogjorde även för sin tillsyn av lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand. Kommissionen uppmuntrade CAAT att fortsätta med arbetet med att säkerställa varaktigheten vad gäller de förbättringar av flygsäkerheten som gjorts i Thailand.

(58) Den tillgängliga informationen visar på att systemet för säkerhetstillsyn har förbättrats i Thailand. CAAT har i synnerhet styrkt att det har gjorts framsteg under det senaste året. Den tillgängliga informationen vad gäller lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand ger inte stöd för ett beslut om att belägga dessa lufttrafikföretag med förbud eller driftsrestriktioner.

(59) För att situationen ska kunna övervakas noggrant måste samråden med de thailändska myndigheterna fortsätta, i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.

(60) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 görs därför bedömningen att det i nuläget inte finns någon anledning att ändra unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Thailand.

(61) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Thailand, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

(62) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella standarder för flygsäkerhet, kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Ukraina

(63) Den 19 april 2017 inkom lufttrafikföretaget *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"*, som är certifierat i Ukraina, till Easa med en ny ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör. Efter att ha avslagit lufttrafikföretagets första ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör gjorde Easa en bedömning av denna nya ansökan, i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014.

(64) Den 28–29 juni 2017 utförde Easa, i detta ärende, en granskning på plats vid huvudkontoret för *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"*. Granskningen gjorde det visserligen möjligt att konstatera att alla brister som upptäckts vid bedömningen av den första ansökan hade åtgärdats, men fem nya brister, framför allt med avseende på luftvärdighet, upptäcktes. Därefter överlämnade *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* en plan med korrigerande åtgärder avseende de nya bristerna. På grundval av denna plan kunde samtliga brister förklaras åtgärdade den 4 oktober 2017 på ett för Easa fullt tillfredsställande sätt. Easa informerade kommissionen om detta och om att detta innebar att Easa skulle vara i stånd att utfärda tillståndet om lufttrafikföretaget togs bort från "svarta listan".

(65) På grundval av detta bjöd kommissionen och flygsäkerhetskommittén in *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* till en utfrågning som ägde rum den 13 november 2017. Under utfrågningen gav lufttrafikföretaget utförlig information om planen med korrigerande åtgärder som tagits fram till följd av Easas konstateranden vid granskningen på plats i juni 2017. Det förklarade även att det har infört omfattande förändringar i sin organisation och i sina förfaranden för att stärka kapaciteten att följa internationella standarder för flygsäkerhet. För att säkerställa att åtgärderna är varaktiga och möjliggöra effektiv kontroll av verksamheten har *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* också omstrukturerat sitt interna kvalitetssystem.

(66) På grundval av den information som nu finns tillgänglig, inklusive Easas bedömning och den information som lämnades under utfrågningen, bör slutsatsen dras att *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* har åtgärdat de identifierade säkerhetsbristerna och att *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* är i stånd att åtgärda säkerhetsbrister som skulle kunna uppstå.

(67) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anses det därför att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *International Joint-Stock Aviation Company "URGA"* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(68) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsnormer efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Ukraina, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

(69) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella standarder för flygsäkerhet, kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Venezuela

(70) Den 6 mars 2017 inkom lufttrafikföretaget *Avior Airlines*, som certifierats i Venezuela, till Easa med en ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör. Easa bedömde ansökan i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014.

(71) Vid sin säkerhetsbedömning av *Avior Airlines* uttryckte Easa farhågor med tanke på att *Avior Airlines* inte kunde visa att man uppfyller de tillämpliga kraven. Easa drog därför slutsatsen att en fortsatt bedömning inte skulle resultera i någon auktorisation som tredjelandsoperatör för *Avior Airlines* och att lufttrafikföretaget inte uppfyller de tillämpliga kraven i förordning (EU) nr 452/2014. Den 4 oktober 2017 avslog därför Easa *Avior Airlines* ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör, av säkerhetsskäl.

(72) Den 10 oktober 2017 begärde kommissionen information från Venezuelas civila luftfartsmyndighet (nedan kallad *INAC*) om de åtgärder som vidtagits med anledning av Easas avslag på *Avior Airlines* ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör. Skrivelsen innebar att offentliga samråd inleddes med de myndigheter som utövar tillsyn över de lufttrafikföretag som är certifierade i Venezuela, i enlighet med de kriterier som anges i artikel 3.2 i kommissionens förordning (EG) nr 473/2006. Eftersom de säkerhetsproblem som framkommit vid Easas säkerhetsbedömning av *Avior Airlines* med avseende på auktorisation som tredjelandsoperatör inte var lösta inbjöds både INAC och *Avior Airlines* till en utfrågning inför kommissionen och flygsäkerhetskommittén, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005.

(73) Den 13 november 2017 lämnade INAC information till kommissionen om den tillsyn som utövats med avseende på lufttrafikföretag som certifierats i Venezuela under de senaste åren samt en beskrivning av den tillsyn som utövats med avseende på lufttrafikföretaget *Avior Airlines*.

(74) Under utfrågningen den 14 november 2017 lämnade INAC information till kommissionen och flygsäkerhetskommittén om sin struktur, sina funktioner, behörighetsområden och resurser, om antalet flygtillbud och -olyckor, det faktiska genomförandet av internationella standarder för flygsäkerhet, status enligt FAA:s program för internationella flygsäkerhetsbedömningar och om vilket antal och vilken typ av organisationer som står under dess överinsyn. INAC förklarade också sin tillsynsprocess och tillhandahöll resultaten av sin säkerhetstillsyn med avseende på *Avior Airlines* under de senaste åren. INAC uppgav att man hade ökat antalet inspektioner av *Avior Airlines* eftersom detta lufttrafikföretag har utökat sin flotta. Detta resulterade i upptäckten av ett betydande antal säkerhetsbrister hos *Avior Airlines*, i synnerhet på områdena personalutbildning, förändringshantering och systemet för dokumentkontroll.

(75) INAC uppgav att man inte varit medveten om de iakttagelser som gjorts avseende lufttrafikföretag som är certifierade i Venezuela vid medlemsstaternas rampinspektioner och uttryckte sin avsikt att samarbeta med Easa så att INAC kan säkerställa en lämplig uppföljning av iakttagelserna.

(76) Den information som lämnades tyder på att INAC bör utveckla sin inspektionskapacitet ytterligare med avseende på de lufttrafikföretag som man har ansvar för.

(77) Under utfrågningen informerade *Avior Airlines* kommissionen och flygsäkerhetskommittén om de korrigerande åtgärder som vidtagits för att åtgärda de allvarliga problem som Easa identifierat som ett led i bedömningen i samband med ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör. Exempel på detta var kontroll av luftvärdighet och underhåll, genomförandet och övervakningen av luftvärdighetsdirektiven och säkerhets- och kvalitetsledningssystemen. *Avior Airlines* visade dock tydligt en bristande medvetenhet om och förståelse för allvaret i de säkerhetsproblem som Easa lyft fram och som upptäckts vid medlemsstaternas rampinspektioner. Dessutom visar de åtgärder som vidtagits av *Avior Airlines* att de grundläggande orsakerna inte har analyserats ordentligt och att det saknas en lämplig plan för korrigerande åtgärder för att förhindra att samma eller liknande överträdelser inträffar igen.

(78) Den information som föreligger och som grundar sig på Easas bedömning i samband med ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör, medlemsstaternas rampinspektioner och den information som tillhandahållits av INAC och *Avior Airlines* visar att det finns bevis på allvarliga säkerhetsbrister hos *Avior Airlines*. Denna information visar också att *Avior Airlines* inte är i stånd att åtgärda dessa säkerhetsbrister, vilket bland annat bevisas av den föga ändamålsenliga och otillräckliga plan med korrigerande åtgärder som lagts fram med anledning av de brister som konstaterats av Easa och av att inga lämpliga åtgärder vidtagits med avseende på de iakttagelser som gjordes vid medlemsstaternas rampinspektioner.

(79) I enlighet med de gemensamma kriterier som fastställs i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anses det därför att gemenskapens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Avior Airlines* förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(80) Medlemsstaterna måste fortsätta att kontrollera att gällande säkerhetsstandarder efterlevs genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Venezuela, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

(81) Skulle relevant säkerhetsinformation tyda på att det förekommer överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella standarder för flygsäkerhet, kan kommissionen tvingas att vidta åtgärder enligt förordning (EG) nr 2111/2005.

(82) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(83) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med texten i bilaga I till den här förordningen.

2. Bilaga B ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 30 november 2017.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Violeta BULC
Ledamot av kommissionen

BILAGA I

”BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM HAR BELAGTS MED VERKSAMHETSFÖRBUD I UNIONEN, SAMT UNDANTAG [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamiska republiken Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10–12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Islamiska republiken Afghanistan**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av *TAAG Angola Airlines*, som förts upp i bilaga B, inklusive			**Republiken Angola**
AEROJET	AO 008–01/11	TEJ	Republiken Angola
AIR GICANGO	009	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO 006–01/11-MBC	MBC	Republiken Angola
AIR NAVE	017	Okänd	Republiken Angola
AIR26	AO 003–01/11-DCD	DCD	Republiken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Okänd	Republiken Angola

[1] Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-lease) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsstandarder är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
DIEXIM	007	Okänd	Republiken Angola
FLY540	AO 004–01 FLYA	Okänd	Republiken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiken Angola
HELIANG	010	Okänd	Republiken Angola
HELIMALONGO	AO 005–01/11	Okänd	Republiken Angola
MAVEWA	016	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO 002–01/10-SOR	SOR	Republiken Angola
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Kongo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06–003	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06–014	Okänd	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06–001	TSG	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			**Demokratiska republiken Kongo**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/ 071/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	KGO	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			**Ekvatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av *Afrijet* och *SN2AG*, som förts upp i bilaga B, inklusive			**Republiken Gabon**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiken Gabon
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiken Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Indonesiens tillsynsmyndigheter, med undantag av *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air och Batik Air,*, inklusive			**Republiken Indonesien**
AIR BORN INDONESIA	135–055	Okänd	Republiken Indonesien
AIR PACIFIC UTAMA	135–020	Okänd	Republiken Indonesien
ALDA TRANS PAPUA	135–056	Okänd	Republiken Indonesien
ALFA TRANS DIRGANTARA	135–012	Okänd	Republiken Indonesien
AMA	135–054	Okänd	Republiken Indonesien
ANGKASA SUPER SERVICE	135–050	LBZ	Republiken Indonesien
ASI PUDJIASTUTI	135–028	SQS	Republiken Indonesien
AVIASTAR MANDIRI	135–029	VIT	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
DABI AIR NUSANTARA	135–030	Okänd	Republiken Indonesien
DERAYA AIR TAXI	135–013	DRY	Republiken Indonesien
DERAZONA AIR SERVICE	135–010	DRZ	Republiken Indonesien
EASTINDO	135–038	ESD	Republiken Indonesien
ELANG LINTAS INDONESIA	135–052	Okänd	Republiken Indonesien
ELANG NUSANTARA AIR	135–053	Okänd	Republiken Indonesien
ENGGANG AIR SERVICE	135–045	Okänd	Republiken Indonesien
ERSA EASTERN AVIATION	135–047	Okänd	Republiken Indonesien
GATARI AIR SERVICE	135–018	GHS	Republiken Indonesien
HEVILIFT AVIATION	135–042	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121–054	Okänd	Republiken Indonesien
INDONESIA AIR TRANSPORT	121–034	IDA	Republiken Indonesien
INDO STAR AVIATION	135–057	Okänd	Republiken Indonesien
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135–019	Okänd	Republiken Indonesien
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121–044	JWD	Republiken Indonesien
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135–043	JLB	Republiken Indonesien
KAL STAR AVIATION	121–037	KLS	Republiken Indonesien
KARTIKA AIRLINES	121–003	KAE	Republiken Indonesien
KOMALA INDONESIA	135–051	Okänd	Republiken Indonesien
KURA-KURA AVIATION	135–016	KUR	Republiken Indonesien
MARTA BUANA ABADI	135–049	Okänd	Republiken Indonesien
MATTHEW AIR NUSANTARA	135–048	Okänd	Republiken Indonesien
MIMIKA AIR	135–007	Okänd	Republiken Indonesien
MY INDO AIRLINES	121–042	Okänd	Republiken Indonesien
NAM AIR	121–058	Okänd	Republiken Indonesien
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135–011	Okänd	Republiken Indonesien
NUSANTARA AIR CHARTER	121–022	SJK	Republiken Indonesien
PEGASUS AIR SERVICES	135–036	Okänd	Republiken Indonesien
PELITA AIR SERVICE	121–008	PAS	Republiken Indonesien
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135–026	Okänd	Republiken Indonesien

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
PURA WISATA BARUNA	135–025	Okänd	Republiken Indonesien
RIAU AIRLINES	121–016	RIU	Republiken Indonesien
SAYAP GARUDA INDAH	135–004	Okänd	Republiken Indonesien
SMAC	135–015	SMC	Republiken Indonesien
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135–058	Okänd	Republiken Indonesien
SRIWIJAYA AIR	121–035	SJY	Republiken Indonesien
SURYA AIR	135–046	Okänd	Republiken Indonesien
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121–048	TNU	Republiken Indonesien
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135–021	TWT	Republiken Indonesien
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121–038	XAR	Republiken Indonesien
TRAVIRA UTAMA	135–009	TVV	Republiken Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121–018	TMG	Republiken Indonesien
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135–037	Okänd	Republiken Indonesien
TRIGANA AIR SERVICE	121–006	TGN	Republiken Indonesien
UNINDO	135–040	Okänd	Republiken Indonesien
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135–059	Okänd	Republiken Indonesien
WING ABADI AIRLINES	121–012	WON	Republiken Indonesien
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Kirgizistan**
AIR BISHKEK (tidigare EASTOK AVIA)	15	EAA	Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Republiken Kirgizistan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan
S GROUP INTERNATIONAL (tidigare S GROUP AVIATION)	45	IND	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republiken Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republiken Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter.			**Liberia**
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Libyens tillsynsmyndigheter, inklusive			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
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
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Nepals tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Republiken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Okänd	Republiken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Republiken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Okänd	Republiken Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Okänd	Republiken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Republiken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Okänd	Republiken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Republiken Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Okänd	Republiken Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiken Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänd	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Republiken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiken Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Republiken Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Republiken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiken Nepal
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			**São Tomé och Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Okänd	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänd	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänd	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänd	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänd	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänd	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänd	Okänd	Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Republiken Sudan**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republiken Sudan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
BADR AIRLINES	35	BDR	Republiken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiken Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Okänd	Republiken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiken Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republiken Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republiken Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republiken Sudan”

BILAGA II

"BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I UNIONEN [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen Boeing B737-700, luftfartyg av typen Boeing B777-200, luftfartyg av typen Boeing B777-300 och luft-fartyg av typen Boeing B777-300ER.	Hela flottan förutom: luftfartyg i Boeing B737-700-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B777-200-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B777-300-flottan, så som anges i drifttillståndet, och luftfartyg i Boeing B777-300ER-flottan, så som anges i drifttillståndet.	Republiken Angola
AIR SERVICE COMORES	06–819/ TA-15/ DGACM	KMD	Komorerna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP.	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336).	Komorerna
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900.	Hela flottan förutom: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, och TR-AFR.	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800.	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG.	Republiken Gabon, Republiken Sydafrika
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Alla luftfartyg av typen Fokker F100 och av typen Boeing B747.	Luftfartyg av typen Fokker F100, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg av typen Boeing B747, så som anges i drifttillståndet.	Islamiska republiken Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204.	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Demokratiska folkrepubliken Korea

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

[1] Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-lease) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsstandarder är uppfyllda.