2025/1144

4.6.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2025/1144

af 3. juni 2025

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) I Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ([2]) er der opstillet en liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen.

(2) Visse medlemsstater og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«) har i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005 givet Kommissionen oplysninger, der er relevante for ajourføringen af denne liste. Tredjelande og internationale organisationer har også indgivet relevante oplysninger. Listen bør ajourføres på grundlag af de indgivne oplysninger.

(3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud over for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på listen i bilag A eller bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber mulighed for at gennemgå alle relevante dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(5) Inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/660 ([3]) underrettede Kommissionen EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om de igangværende konsultationer med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Armenien, Irak, Kirgisistan, Libyen, Surinam og Tanzania. Kommissionen har også oplyst EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om flyvesikkerhedssituationen i Angola, Egypten, Kasakhstan, Kenya, Nepal, Pakistan og Sierra Leone.

([1]) EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/660 af 2. december 2022 om fastsættelse af de nærmere regler for den liste over luftfartsselskaber, som er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen som omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, og om ophævelse af forordning (EF) nr. 473/2006 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 83 af 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Agenturet har underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om de tekniske vurderinger, der blev foretaget i forbindelse med den indledende evaluering, og den kontinuerlige overvågning af godkendelser af tredjelandsoperatører (»TCO«), der er udstedt efter Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 ([4]).

(7) Agenturet har også underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om resultaterne af analyserne af de rampeinspektioner, der er foretaget som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (»SAFA«) i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([5]).

(8) Agenturet har desuden underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om de projekter vedrørende teknisk bistand, der er gennemført i tredjelande, der er berørt af et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 474/2006. Agenturet har endvidere forelagt oplysninger om planerne for og anmodningerne om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre den administrative og tekniske kapacitet hos de civile luftfartsmyndigheder i tredjelande med henblik på at bidrage til at sikre overholdelse af de gældende internationale sikkerhedsstandarder for civil luftfart. Medlemsstaterne er blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag i samråd med Kommissionen og agenturet. I den forbindelse har Kommissionen understreget nytten af at underrette det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem Organisationen for International Civil Luftfarts (»ICAO's«) partnerskab for støtte til gennemførelse af flyvesikkerhed (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership), om den tekniske bistand, som Unionen og dens medlemsstater yder tredjelande for at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

(9) Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed har modtaget en ajourføring fra Eurocontrol om status for SAFA's og TCO'ers alarmfunktion samt statistikker om alarmmeldinger for luftfartsselskaber med driftsforbud.

EU-luftfartsselskaber

(10) Efter agenturets analyse af resultaterne af rampeinspektioner af luftfartøjer tilhørende EU-luftfartsselskaber og af standardiseringsinspektioner udført af agenturet, suppleret med resultaterne af specifikke inspektioner og audits udført af de nationale luftfartsmyndigheder, traf medlemsstaterne og agenturet, der fungerer som kompetente myndigheder, visse afhjælpende foranstaltninger og håndhævelsesforanstaltninger og underrettede Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed herom.

(11) Medlemsstaterne og agenturet, der fungerer som kompetente myndigheder, har understreget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt i tilfælde af, at relevante sikkerhedsoplysninger tyder på en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Armenien

(12) I juni 2020 blev alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 ([6]).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

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

([6]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 af 2. juni 2020 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 (EUT L 172 af 3.6.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Som led i Kommissionens løbende overvågningsaktiviteter med hensyn til den generelle sikkerhedssituation i Armenien, herunder sikkerhedstilsynskapaciteten og -kapabiliteten hos Armeniens udvalg for civil luftfart (»CAC«), blev der den 9. april 2025 afholdt et teknisk møde med deltagelse af Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og CAC. På mødet underrettede Kommissionen CAC om resultaterne af sin vurdering af den korrigerende handlingsplan, der blev forelagt i december 2024. CAC havde udarbejdet den korrigerende handlingsplan som svar på bemærkningerne fra Unionens vurderingsbesøg på stedet i Armenien i 2020.

(14) Den korrigerende handlingsplan, som CAC har forelagt, er omfattende og detaljeret og viser en klar indsats for at tilpasse det nationale luftfartstilsyn til EU's lovgivningsmæssige forventninger med hensyn til at håndtere bemærkningerne fra 2020 EU-vurderingsbesøget på stedet. Den positive udvikling omfatter den formelle vedtagelse af flere nationale bestemmelser i overensstemmelse med EU's krav, skridt i retning af gennemførelse af risikobaserede tilsynsprincipper og forbedring af uddannelsesdokumentation og -registre for inspektører.

(15) Selv om den korrigerende handlingsplan indeholder en samlet tilgang til håndtering af de identificerede bemærkninger, synes flere spørgsmål fortsat at være uløste eller ikke tilstrækkeligt underbyggede af dokumentation, såsom manglende klassificering af resultater, utilstrækkelig dokumentation for gennemførelse af tilsynsplaner og mangler i dokumentationskontrol og oversættelse. Desuden er der fortsat uoverensstemmelser i kvaliteten og fuldstændigheden af uddannelsesdokumentation, licensprocedurer og tilsynsmekanismer, som skal vurderes gennem yderligere evalueringer på stedet, inden der kan træffes en endelig afgørelse om den korrigerende handlingsplans tilstrækkelighed.

(16) I lyset af de resterende mangler og behovet for en mere grundig vurdering af gennemførelsen på stedet mener Kommissionen, at yderligere fjernevaluering af sikkerhedssituationen i Armenien ikke vil give tilstrækkelig yderligere klarhed. Der er derfor planlagt et EU-vurderingsbesøg på stedet i tredje kvartal af 2025. Formålet med dette besøg er at kontrollere den effektive anvendelse af de korrigerende foranstaltninger, som CAC har forelagt, herunder dem, der blev drøftet under udvekslingerne i 2024 og 2025.

(17) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, for så vidt angår luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien.

(18) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Irak

(19) I december 2015 og november 2023 blev luftfartsselskaberne Iraqi Airways og Fly Baghdad opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved henholdsvis Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2322 ([7]) og (EU) 2023/2691 ([8]).

(20) Som led i Kommissionens løbende overvågningsaktiviteter med hensyn til den generelle sikkerhedssituation i Irak, herunder sikkerhedstilsynskapaciteten og -kapabiliteten hos Iraks civile luftfartsmyndighed (»ICAA«), blev der den 23. april 2025 afholdt et teknisk møde med deltagelse af Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og ICAA. På mødet fremlagde ICAA opdateringer om sine bestræbelser på at forbedre sine lovgivningsmæssige og reguleringsmæssige rammer samt om sine tilsynsresultater.

(21) ICAA fremlagde en detaljeret redegørelse for sine igangværende bestræbelser på at styrke tilsynet med flyvesikkerheden gennem lovgivningsmæssige ændringer, udvikling af politikker og lovgivning, kapacitetsopbyggende initiativer og institutionelle reformer. Selv om disse bestræbelser anerkendes som vigtige skridt, befinder de sig fortsat i en tidlig gennemførelsesfase. Der er fortsat betydelig bekymring vedrørende disse foranstaltningers rettidighed, overensstemmelsen og kvaliteten af de lovgivningsmæssige resultater og deres overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder.

([7]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2322 af 10. december 2015 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 328 af 12.12.2015, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/2691 af 29. november 2023 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 (EUT L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Der er gjort visse fremskridt, navnlig på områder som personalerekruttering, uddannelsesinitiativer og udarbejdelse af ajourførte nationale luftfartsbestemmelser. Kritiske reformer såsom vedtagelsen af en revideret primær luftfartslov og styrkelsen af sikkerhedstilsynssystemet er fortsat ufuldstændige eller mangler verificerbare resultater.

(23) Det blev derfor i fællesskab anerkendt, at det ville være for tidligt og potentielt kontraproduktivt at gennemføre et EU-vurderingsbesøg på stedet i september 2025 som tidligere drøftet, da der er behov for yderligere håndgribelige og påviselige fremskridt på tværs af centrale områder af Iraks system til overvågning af flyvesikkerheden.

(24) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, 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 Irak.

(25) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Irak, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(26) Kommissionen bør om nødvendigt træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005, hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Kirgisistan

(27) I oktober 2006 blev luftfartsselskaber, som er certificeret i Kirgisistan, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006 ([9]).

(28) I forbindelse med de igangværende udvekslinger, der er resultatet af fornyede kontakter mellem Kommissionen og det statslige civile luftfartsagentur under Den Kirgisiske Republiks ministerkabinet (»SCAA«) siden 2023, iværksatte Kommissionen et initiativ om teknisk bistand, som agenturet har gennemført inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005. Dette initiativ har til formål at støtte SCAA's bestræbelser på at øge sin tilsynskapacitet.

(29) Som led i dette initiativ er der allerede gennemført en fjernaktivitet og et besøg på stedet. Besøget på stedet gav mulighed for at indsamle oplysninger om, hvordan SCAA gennemfører internationale sikkerhedsstandarder. Den gav også mulighed for at gennemføre en simulering af et EU-vurderingsbesøg på stedet. Simuleringen gav værdifuld indsigt i SCAA's organisatoriske og lovgivningsmæssige rammer med en konstatering af, at SCAA's overordnede struktur synes at være tilstrækkelig i forhold til dets størrelse og ansvarsområder, selv om dets operationelle effektivitet bør forbedres. Selv om håndbogen om styring er godkendt, er det nødvendigt med yderligere udvikling og overensstemmelse, og ansvaret for at undersøge alvorlige hændelser skal stadig fastlægges tilstrækkeligt.

(30) Simuleringen gjorde det også muligt at identificere mangler i gennemførelsen af ICAO's standarder og anbefalede praksis, navnlig vedrørende ICAO's bilag 1, 6, 8, 18 og 19, hvilket hindrer fuld tilpasning til internationale sikkerhedsstandarder. SCAA har anerkendt disse mangler og taget skridt til at ændre den relevante lovgivning, og flere udkast til ændringer er under tværministeriel høring. Desuden har SCAA taget skridt til at styrke indberetningen af sikkerhedshændelser samt uddannelse af personale gennem partnerskaber med internationale uddannelsesorganisationer. Det er vigtigt fortsat at gøre en indsats på disse områder for yderligere at forbedre tilsynet med flyvesikkerheden i Kirgisistan.

([9]) Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006 af 12. oktober 2006 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 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, som ændret ved forordning (EF) nr. 910/2006 (EUT L 283 af 14.10.2006, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Som led i Kommissionens løbende overvågningsaktiviteter af den generelle sikkerhedssituation i Kirgisistan, herunder sikkerhedstilsynskapaciteten og -kapabiliteten hos SCAA, blev der den 2. maj 2025 afholdt et teknisk møde med deltagelse af Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og SCAA. På dette møde fremlagde SCAA en detaljeret redegørelse for sine igangværende initiativer til forbedring af tilsynet med flyvesikkerheden, herunder lovgivningsmæssige ændringer, udvikling af politikker og lovgivning, kapacitetsopbyggende foranstaltninger og institutionelle reformer.

(32) SCAA beskrev også sin organisationsstruktur og sit antal af ansatte, herunder udviklingen af et personaleberegningssystem med en direkte forbindelse til individuelle uddannelsesbehov.

(33) SCAA redegjorde også for de fremskridt, der er gjort med hensyn til at tilpasse den lovgivning, som SCAA arbejder under, til internationale sikkerhedsstandarder og gennemførelsen heraf på tværs af centrale tilsynsområder. SCAA fremhævede endvidere det igangværende arbejde med at forbedre certificeringsprocesser og håndhævelsesmekanismer.

(34) SCAA delte en omfattende handlingsplan, der havde til formål at afhjælpe konstaterede mangler i lovgivningen og støtte udviklingen af et sikkert civilluftfartssystem, der er i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder.

(35) På nuværende tidspunkt er der dog ikke tilstrækkelig underbygget dokumentation, der bekræfter, at SCAA effektivt har afhjulpet alle de sikkerhedsmangler, der førte til det driftsforbud, der blev indført ved forordning (EF) nr. 1543/2006.

(36) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, for så vidt angår luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgisistan.

(37) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgisistan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Libyen

(38) I december 2014 blev luftfartsselskaber fra Libyen opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1318/2014 ([10]).

(39) Som led i Kommissionens løbende overvågningsaktiviteter med hensyn til den generelle sikkerhedssituation i Libyen, herunder sikkerhedstilsynskapaciteten og -kapabiliteten hos Libyens civile luftfartsmyndighed (»LYCAA«), blev der den 25. marts 2025 afholdt et teknisk møde med deltagelse af Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og LYCAA.

(40) Kommissionen fremlagde resultatet af sin vurdering af de oplysninger, som LYCAA forelagde i 2023 og 2024. Ved vurderingen blev der konstateret betydelige mangler, navnlig med hensyn til antallet af ansatte, uddannelse, der svarer til de ansattes jobfunktion og effektiv gennemførelse af tilsynsaktiviteter. Manglen på vigtig dokumentation, som Kommissionen havde anmodet om, blev også fremhævet. I vurderingen blev det konkluderet, at der er behov for væsentlige yderligere forbedringer af både LYCAA's lovgivningsmæssige rammer og dens tilsynskapacitet. På mødet gentog Kommissionen sine forventninger til typen og kvaliteten af de dokumenter og data, der er nødvendige for at sikre en passende vurdering af det libyske sikkerhedstilsynssystem.

([10]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1318/2014 af 11. december 2014 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 355 af 12.12.2014, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA fremlagde en opdatering om administrative og tekniske initiativer, der har til formål at styrke tilsynet med sikkerheden. Initiativerne omfattede revisioner af luftfartslovgivning og -bestemmelser, øget inspektionshyppighed og indførelse af digitale tilsynssystemer. Præsentationen af det integrerede tilsynscenter (»IOC«), en digital platform, der har til formål at forbedre overvågningen og forvaltningen af flyvesikkerhedsdata, var et centralt element i disse bestræbelser. Den digitale platform har til formål at støtte overholdelse af lovgivningen og forbedre adgangen til relevante sikkerhedsoplysninger og -dokumentation.

(42) De oplysninger og tilhørende materialer, som LYCAA fremlagde som dokumentation for IOC, herunder håndbøger og tjeklister, der anvendes i certificerings- og tilsynsprocesser, var baseret på EU-bestemmelser og tilpasset den nationale kontekst. LYCAA fremlagde også udvalgte auditresultater fra recertificeringsprocessen med data fra IOC vist i et klart og struktureret format.

(43) Ikke desto mindre blev det bemærket, at en sådan dokumentation ikke var blevet delt med Kommissionen i tidligere udvekslinger i 2023 og 2024 på trods af flere formelle anmodninger. Det blev endvidere bemærket, at IOC's langsigtede effektivitet afhænger af, hvordan platformen anvendes, og om den anvendes konsistent.

(44) LYCAA underrettede også Kommissionen om den igangværende recertificeringsproces for alle libyske luftfartsselskaber, der fandt sted i perioden fra november 2023 til november 2024. LYCAA rapporterede, at der var blevet gennemført over 100 auditbesøg i denne periode. Der blev imidlertid ikke givet tilstrækkelige oplysninger om resultaterne af disse audits, herunder de specifikke anmærkninger og eventuelle tilhørende korrigerende foranstaltninger. Det blev aftalt, at LYCAA snarest muligt skal fremlægge de relevante oplysninger og den relevante dokumentation.

(45) På nuværende tidspunkt er der dog ikke tilstrækkelig underbygget dokumentation, der bekræfter, at LYCAA effektivt har afhjulpet alle de sikkerhedsmangler, der førte til det driftsforbud, der blev indført ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 1318/2014.

(46) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, for så vidt angår luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen.

(47) Medlemsstaterne bør ved en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Surinam

(48) I juli 2010 blev Blue Wing Airlines opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EU) nr. 590/2010. ([11]).

(49) Som opfølgning på drøftelserne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2024 gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet i Surinam den 24.-28. februar 2025 hos Surinams myndighed for civil flyvesikkerhed (»CASAS«). Besøget på stedet omfattede en stikprøvevurdering af tre luftfartsselskaber, der var certificeret af CASAS, nemlig Blue Wing Airlines, Fly All Ways og Gum Air.

(50) EU-vurderingsbesøget på stedet havde fokus på CASAS i kraft af dennes rolle og ansvar for sikkerhedstilsynet med luftfartsselskaber, der er certificeret i Surinam. Ved vurderingsbesøget blev der konstateret væsentlige mangler i det lovpligtige civile luftfartssystem med hensyn til overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, hvilket hæmmer et effektivt sikkerhedstilsyn.

([11]) Kommissionens forordning (EU) nr. 590/2010 af 5. juli 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 170 af 6.7.2010, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Surinams primære lov om luftfart er ikke blevet ændret, siden den blev vedtaget i 2002. De problemer, som ICAO allerede identificerede i 2009, består derfor stadig, dvs. CASAS-inspektionspersonalets manglende bemyndigelse til at få adgang til faciliteter og dokumentation og den manglende adskillelse mellem retslige og sikkerhedsmæssige undersøgelser af flyvehavarier og alvorlige hændelser, sidstnævnte understøttet af manglende beskyttelse af indberettere af sikkerhedshændelser.

(52) De fleste af de nationale regler for civil luftfart er blevet ajourført i 2023 for at bringe dem i overensstemmelse med de seneste ændringer fra ICAO. CASAS-manualer, vejledninger, tjeklister og alle andre arbejdsprocedurer for udførelsen af tilsynet er imidlertid ikke blevet ajourført i overensstemmelse hermed. Dette har en negativ indvirkning på overholdelsen af national lovgivning og dermed også af internationale sikkerhedsstandarder.

(53) Under besøget blev det bekræftet, at CASAS har en systemisk svaghed med hensyn til forvaltning af ressourcer, navnlig en mangel på procedurer og metoder til at fastslå personalebehov, ineffektiv grunduddannelse for inspektionspersonale og ingen efteruddannelse på grund af manglende budget. På det grundlag blev det konstateret, at de besøgte CASAS-afdelinger var underbemandede, og at deres inspektionspersonale ikke var fuldt kvalificeret.

(54) Ved EU-vurderingsbesøget på stedet afdækkedes det endvidere, at CASAS har kritiske mangler med hensyn til, hvordan sikkerhedstilsynet gennemføres, herunder at resultater af tilsynet afsluttes uden grundlæggende årsagsanalyse eller lades stå uafsluttede i en uforholdsmæssig lang periode, uden at der træffes håndhævelsesforanstaltninger. På det grundlag gentages alvorlige tilfælde af manglende overensstemmelse.

(55) Desuden fremgår det klart af EU-vurderingsbesøget på stedet, at CASAS mangler den kvalitetsstyringsfunktion, der er nødvendig for at afhjælpe de mangler, der er konstateret i, og ikke begrænset til, dokumentkontrolsystemet, journalføring, forvaltning af resultater og kontrolniveau.

(56) Der er ikke en sikkerhedsstyringsfunktion i CASAS til proaktivt at håndtere nuværende eller nye sikkerhedsrisici, og der findes heller ikke et fungerende obligatorisk system til indberetning af hændelser, der gør det muligt for CASAS at identificere højrisikoområder, hvor CASAS har behov for at øge sit tilsyn.

(57) Der blev konstateret kritiske betænkeligheder vedrørende CASAS' afdelinger for flyveoperationer og luftdygtighed. Disse bekymringer omfatter CASAS' manglende evne til at overholde sine tilsynsplaner inden for den krævede tidshorisont og en manglende evne til fuldt ud at gennemføre de audits der udføres. Der blev fundet dokumentation for, at der ikke var tilstrækkelig kontrol med gennemgangen af den tekniske dokumentation, inden der blev udstedt certifikater, og at luftfartsselskabernes manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder ikke var blevet identificeret.

(58) Manglen på struktureret finansiering og CASAS' manglende håndhævelsesforanstaltninger er to grundlæggende faktorer, der i væsentlig grad hæmmer CASAS' evne til at udøve effektivt tilsyn, foretage omfattende audits og reagere proaktivt på nuværende og nye sikkerhedsrisici, hvilket fremgår af de mangler, der blev konstateret under besøgene hos luftfartsselskaberne.

(59) Ved EU-vurderingsbesøget på stedet hos de tre luftfartsselskaber Blue Wing Airlines, Gum Air og Fly All Ways den 25., 26. og 27. februar 2025 afdækkedes de samme eller lignende kritiske mangler hos alle tre luftfartsselskaber, hvilket har direkte konsekvenser for flyvesikkerheden og overholdelsen af lovgivningen. Dette omfattede, men var ikke begrænset til, manglen på et fungerende sikkerhedsstyringssystem (»SMS«) og et kvalitetsstyringssystem (»QMS«). Med hensyn til evalueringen af de respektive flyveoperationer var der dokumentation for, at der forekom de samme alvorlige afvigelser i dem alle, og at operationerne, selv om CASAS havde påpeget resultaterne i denne henseende, fortsatte uden at blive begrænsede af hverken CASAS eller luftfartsselskaberne.

(60) Desuden afdækkede besøget hos de tre respektive afdelinger for luftdygtighed talrige alvorlige problemer, såsom manglende uddannelse af personalet i udførelsen af deres opgaver, ubrugelige dele, der ikke var korrekt adskilt og ikke blev opbevaret i karantæneområdet, kalibrerede værktøjer med udløbne kalibreringscertifikater og uidentificerede værktøjer. Disse problemer var alle blevet konstateret gentagne gange af CASAS i årenes løb, uden at der blev gjort noget ved dem.

(61) Ved besøget hos Fly All Ways viste det sig, at der ikke er gennemført et program til overvågning af flyvedata som krævet i de internationale sikkerhedsstandarder for den luftfartøjskategori, som dette luftfartsselskab anvender.

(62) Antallet og arten af de mangler, der blev konstateret under EU-vurderingsbesøget på stedet hos de tre luftfartsselskaber, pegede på systemiske svagheder både med hensyn til luftfartsselskabernes styringssystemer og CASAS' evne til at sikre et effektivt sikkerhedstilsyn. Den akkumulerede dokumentation peger på luftfartsselskabernes manglende kapacitet til at garantere sikkerheden i forbindelse med operationer på en bæredygtig måde og CASAS' manglende evne til at sikre overholdelse af reglerne og genoprette sikkerheden.

(63) Ved brev af 11. april 2025 meddelte Kommissionen CASAS, at sagen vedrørende Surinam var blevet sat på dagsordenen for mødet i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 13.-15. maj 2025, og at CASAS og luftfartsselskaber, der er certificeret i Surinam, ville få mulighed for at blive hørt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005. Blue Wing Airlines og Surinam Airways accepterede opfordringen til at give møde for EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(64) CASAS og de to luftfartsselskaber blev hørt af EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 14. maj 2025. CASAS' fremlæggelse for EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed gav et overblik over CASAS' fastlæggelse af kilderne til de mangler, der ligger til grund for nogle af de identificerede bemærkninger, og de afhjælpende foranstaltninger og fristerne for at afhjælpe dem. De afhjælpende foranstaltninger, der blev fremlagt, fokuserede navnlig på ændringer af den nationale luftfartslovgivning, gennemførelse af kvalitets- og sikkerhedsstyringsfunktioner, fastlæggelse af den nødvendige uddannelse af teknisk personale, forbedringer af tilsynsfunktionerne og rekrutteringsplaner for at besætte centrale lederstillinger og yderligere inspektionspersonale.

(65) EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed fremhævede, som en understregning af CASAS' anerkendelse af den meget bekymrende situation, som EU-vurderingsbesøget på stedet fandt i Surinam, at nogle af disse mangler allerede var blevet konstateret i de audits som blev udført under ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (»Universal Safety Oversight Audit Programme«) i 2009 og 2012, uden at der var gjort fremskridt med hensyn til at afhjælpe dem i mellemtiden. Derfor havde udvalget, på trods viljen til og tilsagnet om forbedringer, der understøttes af den indsats, som regeringen i Surinam har gjort for at sikre yderligere finansieringskilder til CASAS, fortsat betænkeligheder med hensyn til, om de foreslåede foranstaltninger og måldatoer, som CASAS havde fremlagt, ville være mulige at gennemføre.

(66) Denne bekymring blev bekræftet ved flere lejligheder under høringen, hvor CASAS ikke var i stand til at fremlægge dokumentation for konkrete og troværdige foranstaltninger til at imødekomme bemærkninger, såsom angående CASAS' manglende håndhævelse over for dets luftfartsselskaber, når disse gentagne gange undlader at afhjælpe afvigelser, der påpeges over for dem i overensstemmelse med de nationale procedurer.

(67) Der er behov for en betydelig forbedring af CASAS evne til at afhjælpe vigtige sikkerhedsmangler, navnlig inden for rekruttering, uddannelse og kvalifikationer af personale, certificering af kvalitets- og sikkerhedsstyring og tilsyn med alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Surinam. Disse mangler viser, at CASAS' tilsynskapacitet ikke kan sikre, at driften af alle de luftfartsselskaber, som CASAS har certificeret, løbende udføres i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder.

(68) Blue Wing Airlines var repræsenteret ved dets kommercielle repræsentant i Europa og en juridisk rådgiver. Deres bidrag til høringen fokuserede på en præsentation af luftfartsselskabet og dets operationelle net, luftfartsselskabets forståelse af formålet med EU-vurderingsbesøget på stedet, og hvordan det vedrørte Blue Wing Airlines, og en oversigt over luftfartsselskabets egen sikkerhedsvurdering og de foranstaltninger, der blev truffet for at løse identificerede problemer.

(69) Repræsentanterne for Blue Wing Airlines kom ikke på noget tidspunkt under præsentationen ind på de alvorlige mangler, som EU's vurderingsteam havde påpeget, herunder manglerne i afdelingerne for flyveoperationer og vedligeholdelse. Da EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed stillede specifikke spørgsmål vedrørende de identificerede bemærkninger, var luftfartsselskabet desuden ikke i stand til at give fyldestgørende svar på spørgsmålene.

(70) Surinam Airways accepterede opfordringen til at give møde for EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, selv om det ikke var genstand for et besøg i forbindelse med EU-vurderingen på stedet. Luftfartsselskabet fremlagde en præsentation, der skitserede selskabets forretning, historie og operationelle net. En betydelig del af præsentationen var fokuseret på at præsentere elementer, der stod i forbindelse med luftfartsselskabets aktiviteter vedrørende overholdelse af sikkerhedskravene, både med hensyn til aktiviteter, der udføres i samarbejde med CASAS, og med tredjeparter, herunder EASA i forbindelse med dets TCO-godkendelse. Præsentationen fremhævede også planlagte foranstaltninger til forbedring af luftfartsselskabets SMS og QMS.

(71) EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed stillede spørgsmål til luftfartsselskabet om dets operationelle ordninger i forbindelse med dets operationer til og fra EU's områder. Luftfartsselskabet blev også adspurgt om sin opfølgning på CASAS' konstatering af manglende nødvendig uddannelse af dets vedligeholdelsespersonale.

(72) EASA supplerede oplysningerne fra luftfartsselskabet angående de resultater, der blev konstateret under TCO's audit på stedet, der blev gennemført sideløbende med EU-vurderingsbesøget på stedet. Dette omfattede konstateringer på områder, som CASAS burde have identificeret som led i sine tilsynsaktiviteter, og som ligner resultaterne fra andre luftfartsselskaber, der blev besøgt af EU-teamet, hvilket er et tegn på CASAS' tilbagevendende problem med tilsynet med dets luftfartsselskaber.

(73) På grundlag af al tilgængelig dokumentation, herunder fra EU-vurderingsbesøget på stedet hos CASAS og tre luftfartsselskaber, der indgik i stikprøven, samt de oplysninger, der blev fremlagt under høringerne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, må det konkluderes, at CASAS' kapacitet og kapabilitet ikke er tilstrækkelig til at sikre overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder med hensyn til effektivt tilsyn med nogen af de luftfartsselskaber, som CASAS er ansvarlig for.

(74) Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed noterer sig omfanget af de problemer, der skal løses, men anerkender den indsats, der er gjort, og tilskynder CASAS til at fortsætte sine bestræbelser. De noterer sig betydningen af Surinams regerings tilsagn i denne forbindelse og har ligeledes givet tilsagn om at støtte og samarbejde med CASAS i dennes indsats.

(75) 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 til også at indeholde alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Surinam, i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(76) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Surinam, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Tanzania

(77) I december 2024 blev luftfartsselskabet Air Tanzania Company Limited opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/3137 ([12]).

(78) Som opfølgning på drøftelserne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2024 gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet i Tanzania den 9.-13. december 2024 hos Tanzanias civile luftfartsmyndighed (»TCAA«). EU-vurderingsbesøget på stedet omfattede en stikprøvevurdering af to luftfartsselskaber, der er certificeret i Tanzania, nemlig Precision Air Services PLC (»Precision Air«) og Coastal Travels Limited (»Coastal Air«).

(79) EU-vurderingsbesøget på stedet havde fokus på TCAA i kraft af dennes rolle og ansvar for sikkerhedstilsynsaktiviteterne hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Tanzania.

(80) Under besøget blev det konstateret, at TCAA har strukturel ineffektivitet og kritiske kapacitetsbegrænsninger, herunder manglende strategisk tilgang til planlægning af menneskelige ressourcer, hvilket har ført til mangel på kvalificeret og erfarent teknisk personale på centrale tilsynsområder, navnlig inden for certificering af personale, flyveoperationer og luftdygtighed.

(81) Med hensyn til certificering af personale blev det konstateret, at der er behov for personaleforstærkninger, navnlig gennem ansættelse af personale med relevant forudgående erfaring. Desuden bør der etableres og gennemføres et struktureret og periodisk uddannelsesprogram for inspektører, som omfatter avancerede moduler inden for kvalitetsstyring, audit af overensstemmelse og analyse af grundlæggende årsager. Det er også vigtigt, at der udvikles og anvendes omfattende og standardiserede procedurer, tjeklister og formularer til udstedelse af certifikater og vurderinger.

([12]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/3137 af 13. december 2024 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 (EUT L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) På området vedrørende flyveoperationer kunne TCAA ikke vise, at der fandtes et effektivt og stærkt system til at varetage myndighedens reguleringsmæssige forpligtelser i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder. Dette blev bekræftet af, at det blev konstateret, at certificeringsprocesserne for luftfartsselskaber manglede tilstrækkelig stringens, og at tilsynsaktiviteterne ikke var tilstrækkeligt planlagt eller gennemført, hvilket resulterede i betydelige mangler i tilsynet. Desuden manglede TCAA et passende antal fuldt kvalificerede inspektører, og det eksisterende personales kompetencer krævede yderligere udvikling.

(83) På luftdygtighedsområdet lever de procedurer, som TCAA anvender, ikke op til de internationale sikkerhedsstandarder, hvilket resulterer i utilstrækkelig tilsynspræstation og giver anledning til bekymring vedrørende konsekvent anvendelse af sikkerhedskrav. Der er udstedt luftdygtighedsbeviser uden tilstrækkelig garanti for, at det pågældende luftfartøj opfylder alle gældende konstruktions- og luftdygtighedskriterier.

(84) EU-vurderingsholdet aflagde et besøg på stedet hos Precision Air den 11. december 2024.

(85) Ved vurderingen af Precision Air blev der konstateret flere mangler i gennemførelsen af dets SMS og QMS. Navnlig var sikkerhedsmålene ikke tilstrækkeligt integreret i håndbogen for sikkerhedsstyring, og overvågningen af sikkerhedsindikatorerne og sikkerhedsmålene var utilstrækkelig. Flyvedataovervågning viste yderligere tilbagevendende afvigelser fra operative standardprocedurer, hvilket tyder på systemiske problemer med overholdelsen.

(86) Vedligeholdelses- og luftdygtighedsorganisationens overordnede struktur og funktion blev anset for at være tilfredsstillende, men der blev konstateret betydelige mangler i flyvebesætningernes træningsprogram, herunder manglen på fuldstændig teoretisk undervisning og væsentlige moduler som f.eks. træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger.

(87) EU-vurderingsholdet aflagde et besøg på stedet hos Coastal Air den 12. december 2024.

(88) Vurderingen af Coastal Air's SMS og QMS identificerede væsentlige områder, hvor der er behov for forbedringer for at sikre overholdelse af Tanzanias nationale lovgivning og internationale sikkerhedsstandarder.

(89) Under besøget var Coastal Air ikke i stand til at påvise overensstemmelse med sine egne procedurer og håndbøger, og der blev konstateret mangler i dokumentationen, godkendelsen og luftfartsselskabets interne overvågning af overholdelsen på flere områder såsom af organisatoriske beføjelser, logfiler, håndbøger, optegnelser og uddannelsesstandarder.

(90) Vurderingen af Costal Airs vedligeholdelsessystemer og systemer til sikring af vedvarende luftdygtighed viste flere kritiske mangler med direkte konsekvenser for flyvesikkerheden og overholdelsen af lovgivningen. Desuden resulterede fejl i registrering af data i luftdygtighedsovervågningssystemet i ukorrekte vedligeholdelsestidsintervaller, hvilket undergraver pålideligheden og integriteten af vedligeholdelsessporing.

(91) Antallet og arten af de mangler, der blev konstateret under besøget, pegede på systemiske svagheder i både Coastal Airs interne overvågningsfunktion og TCAA's tilsynsaktiviteter. Navnlig burde mange af de konstaterede mangler være blevet opdaget under certificeringsprocessen, gennem regelmæssige tilsynsaktiviteter eller gennem luftfartsselskabets egne sikkerhedsmekanismer.

(92) EU-vurderingsbesøget på stedet viste, at selv om Tanzania har etableret en lovgivningsmæssig ramme for civil luftfart, står reguleringssystemet over for betydelige udfordringer i forbindelse med juridisk præcision, effektiv gennemførelse og rettidig tilpasning til de nye internationale sikkerhedsstandarder, hvilket resulterer i retlige og operationelle uoverensstemmelser, der underminerer Tanzanias evne til fuldt ud at opfylde sine forpligtelser i henhold til konventionen angående international civil luftfart (Chicagokonventionen). Bemærkningerne fra EU-vurderingsbesøget på stedet blev indarbejdet i en rapport, der blev forelagt for og godkendt af TCAA.

(93) Den 30. april 2025 blev der, som led i Kommissionens løbende overvågning af den generelle sikkerhedssituation i Tanzania, afholdt et teknisk møde med deltagelse af Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og TCAA. Mødet havde et dobbelt formål: dels at revidere den korrigerende handlingsplan, der er udviklet som reaktion på EU-vurderingsbesøget på stedet, og dels at orientere TCAA om forberedelserne til den kommende høring i EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed, der er berammet til den 13. maj 2025.

(94) Der blev fremlagt forskellige iterationer af den korrigerende handlingsplan før og efter det tekniske møde. Den version, der skulle drøftes på det tekniske møde, viste TCAA's bestræbelser på at imødekomme de bemærkninger, der blev fremsat under EU-vurderingsbesøget på stedet. De efterfølgende drøftelser afdækkede imidlertid en række væsentlige mangler ved de foranstaltninger, som TCAA har truffet, navnlig den manglende gennemførelse af grundige analyser af de grundlæggende årsager for at identificere og afhjælpe underliggende systemiske problemer, mangel på tilstrækkelig dokumentation til støtte for rapporterede afhjælpende foranstaltninger og fortsat manglende overholdelse af gældende flyvesikkerhedskrav.

(95) Navnlig var det værd at bemærke, at det, TCAA forelagde angående beregningen af personalebehovet inden for området flyveoperationer, blev anset for urealistisk med hensyn til de anslåede timer, der var afsat til centrale aktiviteter, såsom forberedelse af AOC-basisinspektioner eller opfølgning på inspektionsresultater. En revideret udgave af den korrigerende handlingsplan viste efterfølgende en tilsyneladende forbedring med hensyn til en mere realistisk fastsættelse af det antal af inspektører, der er behov for, men der mangler stadig en analyse af de dermed forbundne uddannelsesbehov og den tid, der er nødvendig for at gennemføre uddannelsen, inden den kan anvendes.

(96) Det tekniske møde bekræftede, at selv om TCAA havde gjort visse fremskridt med hensyn til at imødekomme de identificerede bemærkninger, herunder gennem øjeblikkelige tekniske støtteaktiviteter, der blev iværksat straks efter EU-vurderingsbesøget på stedet, var der stadig store mangler. En række af de foranstaltninger, der indgår i den korrigerende handlingsplan, som TCAA har forelagt, blev anset for at være reaktive og manglede meningsfulde forebyggende foranstaltninger. Når sådanne foranstaltninger blev medtaget, var de generelt overfladiske og gav ikke troværdig sikkerhed med hensyn til bæredygtighed.

(97) Ved brev af 14. april 2025 meddelte Kommissionen TCAA, at sagen vedrørende Tanzania var blevet sat på dagsordenen for mødet i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 13.-15. maj 2025, og at TCAA og luftfartsselskaber, der er certificeret i Tanzania, ville få mulighed for at blive hørt i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

(98) Forud for høringen bekræftede TCAA, at intet luftfartsselskab, der var certificeret i Tanzania, ville deltage. TCAA blev hørt af EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 13. maj 2025. TCAA's præsentation for EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed gav et overordnet overblik over myndighedens fremskridt vedrørende udviklingen og gennemførelsen af en korrigerende handlingsplan efter EU-vurderingsbesøget på stedet. Præsentationen var velstruktureret og dækkede de vigtigste kategorier af bemærkninger og anbefalinger, og den gav et overblik, fra TCAA's synsvinkel, over, hvilke bemærkninger og anbefalinger der var afsluttede, var i gang eller stadig var åbne.

(99) Den rapporterede afslutningsrate for resultater, som fremlagt af TCAA, blev vurderet som meget urealistisk, hvilket fremgik af, at bemærkningerne i flere tilfælde blev anset for løst og afsluttede uden tilstrækkelig kontrol af, hvorvidt der i fuldt omfang var blevet fulgt op på bemærkningerne. Et eksempel herpå vedrørte manglen på kvalificeret personale, en bemærkning som TCAA præsenterede som løst og afsluttet udelukkende på grundlag af planer om og tidsfrister for ansættelse – uden at der var taget hensyn til den tid, der er nødvendig for, at relevant uddannelse og relevante kvalifikationer kan blive operationelle.

(100) Med hensyn til en række andre bemærkninger anførte TCAA, at man havde været i stand til at afslutte dem. Efter en forespørgsel fra EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed blev det imidlertid gentagne gange påvist, at dette ikke var tilfældet. Adspurgt om proceduren for luftdygtighedsbeviser og tjeklisten, der var blevet revideret for at overholde ICAO Doc 9760, var TCAA's svar ikke fyldestgørende og denne kunne ikke give klar dokumentation for, at opgaven var afsluttet. Adspurgt om den nyligt vedtagne risikobaserede tilsynsproces, navnlig med hensyn til indholdet og anvendelsen af luftfartsselskabernes risikoprofiler, manglede TCAA's svar klarhed og viste ikke en god forståelse eller effektiv gennemførelse af risikobaserede tilsynsprincipper.

(101) Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkender den indsats, der er gjort, både med hensyn til mobilisering af menneskelige og finansielle ressourcer, og tilskynder TCAA til at fortsætte disse bestræbelser. De understreger betydningen af Tanzanias regerings engagement i denne henseende. De giver et klart tilsagn om fortsat at støtte og samarbejde med TCAA i dennes bestræbelser på at forbedre sin sikkerhedstilsynskapabilitet. Der forventes regelmæssig kontakt og regelmæssige statusrapporter som led i denne løbende overvågningsaktivitet samt tilrettelæggelse af fremtidige tekniske møder for at gennemgå de fremskridt, der gøres.

(102) På grundlag af al tilgængelig dokumentation, herunder EU-vurderingen på stedet, konkluderes det, at TCAA ikke har den nødvendige kapacitet og kapabilitet til effektivt at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Tanzania i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder. Mangler med hensyn til personaleledelse, personaleuddannelse, kvalitetsstyring, certificeringsprocesser og tilsyn med luftfartsselskaber tyder på, at TCAA ikke er i stand til at sikre vedvarende overholdelse af disse standarder.

(103) 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 til også at indeholde alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Tanzania, i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(104) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Tanzania, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

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

(106) I betragtning af betydningen for sikkerheden anerkendes det i artikel 5 og 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005, at det er nødvendigt at træffe afgørelser hurtigt og om nødvendigt skabe mulighed for en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og passagerne er det derfor afgørende, at eventuelle afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen træder i kraft straks efter vedtagelsen.

(107) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra EU's Udvalg 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 3. juni 2025.

På Kommissionens vegne
For formanden
Apostolos TZITZIKOSTAS
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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsopera-tørens hjemstat
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen TAAG Angola Airlines og Heli Malongo, herunder:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Ukendt	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Ukendt	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Ukendt	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Ukendt	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Armenien, herunder:			**Armenien**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien

([1]) Luftfartsselskaber, der er opført i nærværende bilag, 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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsopera-tørens hjemstat
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	N/A	Armenien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Congo (Brazzaville), herunder:			**Republikken Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Republikken Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Republikken Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Republikken Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Ukendt	Republikken Congo (Brazzaville)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:			**Den Demokratiske Republik Congo (DRC)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsopera-tørens hjemstat
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			**Ækvatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
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 Kirgisistan, herunder:			**Kirgisistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgisistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisistan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsopera-tørens hjemstat
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgisistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Ukendt	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgisistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgisistan
SKY JET	60	SJL	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
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
AL MAHA AVIATION	030/18	Ukendt	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Ukendt	Nepal

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsopera-tørens hjemstat
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Ukendt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Ukendt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Ukendt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Ukendt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Ukendt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ukendt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Følgende luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Rusland:			**Rusland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusland
AVIACOMPANY »AVIASTAR-TU« CO. LTD	458	TUP	Rusland
IZHAVIA	479	IZA	Rusland
JOINT STOCK COMPANY «AIR COMPANY »YAKUTIA"	464	SYL	Rusland
JOINT STOCK COMPANY »RUSJET«	498	RSJ	Rusland
JOINT STOCK COMPANY »UVT AERO«	567	UVT	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY »IRAERO« AIRLINES	480	IAE	Rusland

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsopera-tørens hjemstat
JOINT-STOCK COMPANY »URAL AIRLINES«	18	SVR	Rusland
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusland
JS AVIATION COMPANY »RUSLINE«	225	RLU	Rusland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusland
LLC »NORD WIND«	516	NWS	Rusland
LLC »AIRCOMPANY IKAR«	36	KAR	Rusland
LTD. I FLY	533	RSY	Rusland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusland
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY »AEROFLOT — RUSSIAN AIRLINES«	1	AFL	Rusland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			**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.			**Sierra Leone**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsopera-tørens hjemstat
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Surinam, herunder:			**Surinam**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Surinam
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Surinam
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Surinam
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Ukendt	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Ukendt	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Ukendt	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Ukendt	Surinam
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Tanzania, herunder:			**Tanzania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Ukendt	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Ukendt	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Ukendt	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Ukendt	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Ukendt	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Ukendt	Tanzania
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsopera-tørens hjemstat
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Ukendt	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Ukendt	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Ukendt	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Ukendt	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Ukendt	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Ukendt	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Ukendt	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Ukendt	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Ukendt	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Ukendt	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Ukendt	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Ukendt	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Ukendt	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Ukendt	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Ukendt	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Ukendt	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Ukendt	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Ukendt	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Ukendt	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Ukendt	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Ukendt	Tanzania».«

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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«)	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsope-ratørens hjemstat	Luftfartøjs-type med begrænsning	Registrerings-nummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis det/de er kendt	Registreringsstat
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og af typen Boeing B747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing B747, som er opført på AOC.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Den Demokrati-ske Folkerepublik Korea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Den Demokratiske Folkerepublik Korea«

([1]) Luftfartsselskaber, der er opført i nærværende bilag, 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.