Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/1144

4.6.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/1144

av den 3 juni 2025

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) I kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 [2] fastställs en förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.

(2) Vissa medlemsstater och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, till kommissionen lämnat information som är relevant för uppdateringen av förteckningen. Även tredjeländer och internationella organisationer har lämnat relevant information. Förteckningen bör uppdateras på grundval av den information som har lämnats.

(3) Kommissionen informerade alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, om de grundläggande fakta och överväganden som skulle 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 tagits upp i förteckningarna i bilaga A eller bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.

(4) Kommissionen gav de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av all relevant dokumentation, inkomma med skriftliga synpunkter och lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté.

(5) Inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/660 [3] har kommissionen informerat EU:s flygsäkerhetskommitté om pågående samråd med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Armenien, Irak, Kirgizistan, Libyen, Surinam och Tanzania. Kommissionen informerade också EU:s flygsäkerhetskommitté om flygsäkerhetssituationen i Angola, Egypten, Kazakstan, Kenya, Nepal, Pakistan och Sierra Leone.

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

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

[3] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/660 av den 2 december 2022 om detaljerade regler för den förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen som avses i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 och om upphävande av förordning (EG) nr 473/2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen som avses i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 83, 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Byrån informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om de tekniska bedömningar som gjorts för den inledande utvärderingen och om den kontinuerliga övervakningen av auktorisationer som tredjelandsoperatör som utfärdats i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 ([4]).

(7) Byrån informerade också kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om resultaten av analysen av rampinspektioner som gjorts inom Safa-programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safety Assessment of Foreign Aircraft), i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([5]).

(8) Byrån informerade dessutom kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om projekt för tekniskt stöd som genomförts i tredjeländer som påverkas av ett verksamhetsförbud enligt förordning (EG) nr 474/2006. Vidare informerade byrån om planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet i tredjeländer, i syfte att hjälpa dem att säkerställa efterlevnaden av tillämpliga internationella säkerhetsnormer för civil luftfart. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och byrån. Kommissionen upprepade i detta sammanhang nyttan med att informera det internationella luftfartssamfundet, främst via Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) verktyg inom ramen för partnerskap för stöd till implementering på flygsäkerhetsområdet, om det tekniska stöd som unionen och medlemsstaterna ger tredjeländer i syfte att förbättra flygsäkerheten i världen.

(9) Eurocontrol gav kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté en uppdatering av statusen för larmfunktionerna enligt Safa-programmet och när det gäller tredjelandsoperatörer och redovisade statistik över varningsmeddelanden beträffande lufttrafikföretag som belagts med verksamhetsförbud.

EU-lufttrafikföretag

(10) Efter byråns analys av information från såväl rampinspektioner av EU-lufttrafikföretags luftfartyg som från standardiseringsinspektioner utförda av byrån, kompletterade med information från specifika inspektioner och revisioner gjorda av nationella luftfartsmyndigheter, vidtog medlemsstater och byrån, i egenskap av behöriga myndigheter, vissa korrigerande åtgärder och efterlevnadsåtgärder och informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om dessa.

(11) Medlemsstaterna och byrån, i egenskap av behöriga myndigheter, uttryckte åter sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder om relevant säkerhetsinformation skulle tyda på överhängande säkerhetsrisker till följd av att EU-lufttrafikföretag brister i efterlevnaden av relevanta säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Armenien

(12) I juni 2020 upptogs alla lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/736 ([6]).

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

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/736 av den 2 juni 2020 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen (EUT L 172, 3.6.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Den 9 april 2025 ägde ett tekniskt möte rum med deltagare från kommissionen, byrån, medlemsstaterna och Armeniens civila luftfartskommitté (*CAC*). Det genomfördes som en del av kommissionens pågående övervakningsverksamhet kopplat till den övergripande säkerhetssituationen i Armenien, inbegripet CAC:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn. Under mötet informerade kommissionen Armeniens civila luftfartskommitté om slutsatserna från dess bedömning av den plan för korrigerande åtgärder som lämnades in i december 2024. Armeniens civila luftfartskommitté utarbetade planen för korrigerande åtgärder som ett svar på unionens synpunkter vid dess utvärderingsbesök på plats i Armenien under 2020.

(14) Planen för korrigerande åtgärder är omfattande och detaljerad och visar på en tydlig ansträngning för att anpassa den nationella luftfartstillsynen till de förväntningar EU har på regelverket genom att man tar itu med de problem som noterades i samband med unionens utvärderingsbesök på plats 2020. Den positiva utvecklingen omfattar ett formellt antagande av flera nationella bestämmelser som är i linje med EU:s krav, steg i riktning mot tillämpning av riskbaserade principer för tillsyn, samt förbättrad dokumentation av utbildning och inspektörers redovisningar

(15) Även om planen för korrigerande åtgärder innehåller en övergripande strategi för att hantera de konstaterade bristerna så verkar flera frågor fortfarande vara olösta eller otillräckligt underbyggda med bevis, som till exempel avsaknaden av en klassificering av iakttagelser, otillräckliga bevis för att tillsynsplanerna tillämpas och brister i kontroll och översättning av dokumentation. Det finns dessutom fortfarande brister vad gäller utbildningsdokumentationens fullständighet, licensieringsförfaranden och tillsynsmekanismer, vilka behöver bedömas genom ytterligare utvärderingar på plats innan det går att fatta ett slutligt beslut om huruvida planen för korrigerande åtgärder är tillräcklig.

(16) Mot bakgrund av de kvarstående bristerna och behovet av en mer djupgående bedömning av genomförandet på plats anser kommissionen inte att ytterligare distansutvärdering av säkerhetssituationen i Armenien skulle tillföra tillräcklig ytterligare tydlighet. Unionen planerar därför ett utvärderingsbesök på plats under tredje kvartalet 2025. Besöket kommer att syfta till att verifiera det faktiska genomförandet av de korrigerande åtgärder som Armeniens civila luftfartskommitté lagt fram, inbegripet de som diskuterats under 2024 och 2025.

(17) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien.

(18) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Irak

(19) I december 2015 och i november 2023 upptogs lufttrafikföretagen *Iraqi Airways* och *Fly Baghdad* i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordningar (EU) 2015/2322 ([7]) respektive (EU) 2023/2691 ([8]).

(20) Den 23 april 2025 ägde ett tekniskt möte rum med deltagare från kommissionen, byrån, medlemsstaterna och Iraks civila luftfartsmyndighet (ICAA). Det genomfördes som ett led i kommissionens kontinuerliga övervakningsverksamhet kopplat till den övergripande säkerhetssituationen i Irak, inbegripet ICAA:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn. Under mötet uppdaterade ICAA deltagarna om vilka insatser som genomförts för att stärka dess lagstiftning och regelverk, samt tillsynsarbetet.

(21) ICAA gav en detaljerad presentation av sina pågående insatser för att förbättra flygsäkerhetstillsynen genom lagändringar, utveckling av regelverket, kapacitetsbyggande initiativ och institutionella reformer. Även om dessa insatser erkänns som viktiga steg så är de fortfarande i ett tidigt skede av genomförandet. Betydande farhågor kvarstår när det gäller huruvida åtgärderna vidtas i tid, om resultatet för regelverket är konsekvent och kvalitativt samt om åtgärderna är anpassade till internationella säkerhetsnormer.

([7]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2322 av den 10 december 2015 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 328, 12.12.2015, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/2691 av den 29 november 2023 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen (EUT L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) En del framsteg har gjorts, framförallt på områden som personalrekrytering, utbildningsinitiativ och utarbetande av uppdaterade nationella luftfartsbestämmelser. Essentiella reformer så som antagandet av en reviderad primär luftfartslagstiftning och en förstärkning av systemet för säkerhetstillsyn, är fortfarande ofullständiga eller saknar kontrollerbara resultat.

(23) Man kom därför gemensamt överens om att det skulle vara förhastat och potentiellt kontraproduktivt att unionen, så som tidigare diskuterats, skulle genomföra ett utvärderingsbesök på plats i september 2025, med tanke på behovet av ytterligare konkreta och påvisbara framsteg på centrala områden för Iraks system för tillsyn av flygsäkerheten.

(24) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Irak.

(25) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Irak uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av alla dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

(26) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer bör kommissionen vid behov vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Kirgizistan

(27) I oktober 2006 upptogs lufttrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006 ([9]).

(28) Inom ramen för de pågående diskussionerna, som är ett resultat av de förnyade kontakterna mellan kommissionen och den statliga civila luftfartsmyndigheten under Kirgizistans regering (*SCAA*) sedan 2023, lade kommissionen fram ett initiativ för tekniskt stöd, som genomförs av byrån, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005. Initiativet syftar till att stödja SCAA:s insatser för att utöka dess tillsynskapacitet.

(29) Som en del av det initiativet har en distansverksamhet och ett besök på plats redan genomförts. Besöket på plats gav också tillfälle att samla in förstahandsinformation kring hur SCAA tillämpar internationella säkerhetsnormer. Det gav också möjlighet att genomföra en simulering av unionens utvärderingsbesök på plats. Simuleringen gav värdefulla insikter om SCAA:s övergripande organisation och rättsliga ram och det fastställdes att SCAA:s allmänna struktur verkar vara adekvat med tanke på dess storlek och ansvarsområden, men att dess driftseffektivitet bör förbättras. Handboken behöver, även om den har godkänts, utvecklas ytterligare och bli konsekventare och ansvaret för att utreda allvarliga incidenter måste fortfarande fastställas ordentligt.

(30) Simuleringen gjorde det också möjligt att identifiera brister vad gäller införlivandet av Icao:s internationella standarder och rekommenderade metoder, i synnerhet i Icao:s bilagor 1, 6, 8, 18 och 19, vilket förhindrar en fullständig anpassning till internationella säkerhetsnormer. SCAA erkände dessa brister och har påbörjat arbetet med att ändra den lagstiftning det gäller. Fler förslag till ändringar är föremål för samråd mellan ministerierna. SCAA har vidare vidtagit åtgärder för att förbättra rapporteringen av säkerhetshändelser liksom personalens utbildning, genom partnerskap med internationella utbildningsorganisationer. Det är nödvändigt att fortsätta ansträngningarna på dessa områden för att ytterligare förbättra tillsynen av flygsäkerheten i Kirgizistan.

([9]) Kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006 av den 12 oktober 2006 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 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, ändrad genom förordning (EG) nr 910/2006 (EUT L 283, 14.10.2006, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Den 2 maj 2025 ägde ett tekniskt möte rum med deltagare från kommissionen, byrån, medlemsstaterna och SCAA. Det genomfördes som ett led i kommissionens kontinuerliga övervakningsverksamhet kopplat till den övergripande säkerhetssituationen i Kirgizistan, inbegripet ICAA:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn. Under detta möte gav SCAA en detaljerad beskrivning av sina pågående insatser för att förbättra flygsäkerhetstillsynen, vilket sker bl.a. genom lagändringar, utveckling av regelverket, kapacitetsbyggande initiativ och institutionella reformer.

(32) SCAA beskrev sin organisationsstruktur, personalstyrka, inbegripet utvecklingen av ett system för beräkning av personalstyrkan med en direkt länk till enskilda utbildningsbehov.

(33) SCAA redogjorde också för de framsteg som gjorts vad gäller att anpassa lagstiftningen till internationella säkerhetsnormer samt tillämpningen av den på centrala tillsynsområden. SCAA betonade vidare det pågående arbetet att förbättra certifieringsförfarandet och mekanismerna för att kontrollera efterlevnad.

(34) SCAA visade upp en omfattande handlingsplan som syftar till att åtgärda de luckor i lagstiftningen som fastställts och stödja utvecklingen av ett säkert system för den civila luftfarten som är i överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer.

(35) För närvarande saknas dock tillräcklig underbyggd bevisning för att SCAA faktiskt har löst alla de säkerhetsbrister som ledde till det verksamhetsförbud som infördes genom förordning (EG) nr 1543/2006.

(36) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan.

(37) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Libyen

(38) I december 2014 upptogs lufttrafikföretag från Libyen i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 1318/2014 ([10]).

(39) Den 25 mars 2025 ägde ett tekniskt möte rum med deltagare från kommissionen, byrån, medlemsstaterna och Libyens civila luftfartsmyndighet (LYCAA). Det genomfördes som en del av kommissionens kontinuerliga övervakningsverksamhet kopplat till den övergripande säkerhetssituationen i Libyen, inbegripet LYCAA:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn.

(40) Kommissionen lade fram resultatet av dess utvärdering av den information som LYCAA lämnat in under 2023 och 2024. Av utvärderingen framkom betydande brister, i synnerhet vad gäller personalstyrkans omfattning, koherens i tillhörande utbildning och den faktiska tillämpningen av tillsynen. Avsaknaden av den nyckeldokumentation som kommissionen efterfrågat betonades också. Av utvärderingen drogs slutsatsen att det krävs betydande ytterligare förbättringar både vad gäller LYCAA:s regelverk och av dess tillsynskapacitet. Under mötet upprepade kommissionen dess förväntningar vad gäller typen av och kvaliteten på de dokument och uppgifter som krävs för att säkerställa en adekvat utvärdering av det libyska systemet för säkerhetstillsyn.

([10]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1318/2014 av den 11 december 2014 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 355, 12.12.2014, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA tillhandahöll uppdaterad information kring administrativa och tekniska initiativ som syftar till att stärka säkerhetstillsynen. Initiativen omfattade översyn av lagstiftning och bestämmelser för luftfarten, tätare inspektioner och införande av digitala tillsynssystem. Presentationen av det så kallade Intergrated Oversight Centre (*IOC*), en digital plattform utformad för att förbättra övervakningen och hanteringen av flygsäkerhetsdata, var en central del av dessa insatser. Den digitala plattformen är avsedd att bidra till efterlevnaden av regelverket och förbättra tillgången till dokumentation.

(42) Den information och det tillhörande material som LYCAA lade fram för att presentera IOC, även manualer och checklistor som används i certifierings- och tillsynsförfarandena, grundade sig på unionens bestämmelser och hade anpassats till nationella förhållanden. LYCAA presenterade också utvalda tillsynsresultat från omcertifieringsförfarandet och data från IOC presenterades i ett klart och strukturerat format.

(43) Det noterades likväl att sådan dokumentation inte hade tillhandahållits i samband med tidigare diskussioner under 2023 och 2024, trots att kommissionen formellt begärt detta vid flera tillfällen. Vidare noterades att IOC:s effektivitet på lång sikt är beroende av att den tillämpas enhetligt och kvalitativt.

(44) LYCAA informerade också kommissionen om den pågående omcertifieringen av alla libyska luftfartyg, omfattande perioden november 2023 till november 2024. LYCAA rapporterade att över 100 inspektioner hade genomförts under den perioden. Emellertid presenterades inte resultaten av dessa inspektioner tillräckligt detaljerat; detta gällde bland annat särskilda slutsatser och eventuella motsvarande korrigerande åtgärder. Man enades om att LYCAA ska tillhandahålla relevant information och dokumentation så snart som möjligt.

(45) Det finns för närvarande dock inte tillräcklig underbyggd bevisning för att LYCAA har åtgärdat alla de säkerhetsbrister som ledde till det verksamhetsförbud som infördes genom genomförandeförordning (EU) nr 1318/2014.

(46) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag som är certifierade i Libyen.

(47) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Libyen uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Surinam

(48) I juli 2010 upptogs *Blue Wing Airlines* i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 590/2010 ([11]).

(49) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2024 genomförde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna från och med den 24 till 28 februari 2025 ett utvärderingsbesök på plats i Surinam hos Surinams myndighet för civil luftfart (*CASAS*). Utvärderingsbesöket på plats omfattade en stickprovsbedömning av tre lufttrafikföretag som certifierats av CASAS, nämligen *Blue Wing Airlines, Fly All Ways* och *Gum Air*.

(50) Utvärderingsbesöket på plats inriktades på CASAS med tanke på dess roll och ansvar för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Surinam. Vid utvärderingsbesöket identifierades större brister i regelverket för systemet för civil luftfart vad gäller efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer för luftfart, vilket förhindrar effektiv säkerhetstillsyn.

([11]) Kommissionens förordning (EU) nr 590/2010 av den 5 juli 2010 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 170, 6.7.2010, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Surinams primära luftfartslagstiftning har inte ändrats sedan den antogs 2002. De problem som Icao fastställde redan 2009 kvarstår därför, nämligen bristen på befogenhet för CASAS inspektionspersonal att få tillträde till lokaler och tillgång till dokumentation, samt avsaknaden av åtskillnad mellan rättslig utredning och säkerhetsutredning i samband med luftfartsolyckor och allvarliga händelser. Det sistnämnda förstärks av att saknas skydd för dem som rapporterar säkerhetsincidenter

(52) De flesta av de nationella bestämmelserna för civil luftfart uppdaterades under 2023 för att anpassa dem till Icaos senaste ändringar. CASAS manualer, riktlinjer, checklistor och alla andra arbetsrutiner för att utföra tillsyn har dock inte uppdaterats i enlighet med detta. Detta försämrar överensstämmelsen med den nationella lagstiftningen och därmed även för överensstämmelsen med internationella säkerhetsnormer.

(53) Under besöket bekräftades att CASAS system brister vad det gäller resursförvaltning, framför allt saknas förfaranden och metoder för att fastställa personalbehov, grundutbildningen för inspektionspersonal är ineffektiv och det saknas återkommande utbildning till följd av otillräcklig budget. Följaktligen konstaterades att de CASAS-avdelningar som besöktes var underbemannade och att deras inspektionspersonal inte var fullt behörig.

(54) Unionens utvärderingsbesök på plats visade vidare att CASAS har allvarliga brister när det gäller hur säkerhetstillsynen genomförs, inbegripet att påpekanden avslutas utan orsaksanalys och lämnas öppna alltför länge utan att verkställighetsåtgärder vidtas. Följaktligen upprepas allvarliga brister.

(55) Det framgår vidare av unionens utvärderingsbesök på plats att CASAS saknar den kvalitetsledningsfunktion som behövs för att åtgärda de brister som konstaterats i bland annat kontrollsystemet för dokumentation, registrering, hantering av iakttagelser och granskningsnivå.

(56) CASAS har varken en säkerhetsledningsfunktion för att proaktivt ta i tu med aktuella eller framväxande säkerhetsrisker, eller ett fungerande system för obligatorisk händelserapportering så att CASAS kan identifiera högriskområden inom vilka de måste utöka sin tillsyn.

(57) Allvarliga problem konstaterades vad gäller CASAS avdelningar för flygverksamhet och luftvärdighet. Det gäller bland annat CASAS oförmåga att uppfylla sina tillsynsplaner i tid och en oförmåga att till fullo utföra allt som faller inom ramen för de inspektioner som genomförs. Man fann bevis för bristande noggrannhet i samband med granskningen av teknisk dokumentation innan certifikat utfärdades och för att lufttrafikföretagens bristande efterlevnad av relevanta internationella säkerhetsnormer inte hade kunnat fastställas.

(58) Bristen på strukturell finansiering och avsaknaden av kontroll av efterlevnaden från CASAS sida är två grundläggande faktorer som avsevärt begränsar CASAS förmåga att utöva effektiv tillsyn, genomföra omfattande inspektioner och agera proaktivt i fråga om aktuella och framväxande säkerhetsrisker, vilket påvisats av de brister som observerades under besöken hos lufttrafikföretagen.

(59) Vid unionens utvärderingsbesök på plats hos de tre lufttrafikföretagen *Blue Wing Airlines, Gum Air* och *Fly All Ways* den 25, 26 respektive 27 februari 2025 framkom samma eller liknande brister hos alla tre, med direkta följder för flygsäkerheten och efterlevnaden av regelverket. Detta omfattade bland annat avsaknaden av fungerande säkerhetsledningssystem och kvalitetsledningssystem. När det gäller utvärderingen av respektive flygverksamhet fanns det bevisning för att samma allvarliga avvikelser förekom hos alla företagen och att verksamheten, trots att CASAS påpekat brister i detta avseende, fortsatte utan begränsningar från vare sig CASAS eller lufttrafikföretagens sida.

(60) Av besöken hos de tre olika avdelningarna för luftvärdighet framkom dessutom en mängd allvarliga problem, som bristande utbildning av personalen för utförandet av deras uppgifter, att delar som inte kan repareras inte hålls separerade från andra delar och inte bevaras i karantänområdet, förekomst av kalibrerade verktyg med kalibreringscertifikat som löpt ut och verktyg som inte är registrerade. CASAS har under årens lopp vid upprepade tillfällen konstaterat att dessa problem förekommer utan att detta lett till åtgärder.

(61) Vid besöket hos *Fly All Ways* framkom att de inte tillämpar något program för flygdataövervakning, vilket är ett krav enligt internationella säkerhetsnormer för den luftfartskategori som luftfartföretaget använder.

(62) Antalet och typen av de brister som konstaterades under unionens utvärderingsbesök hos de tre luftfartsföretagen visade på systematiska svagheter både vad gäller företagens ledningssystem och vad gäller CASAS förmåga att säkerställa effektiv säkerhetstillsyn. Den samlade bevisningen visar på att lufttrafikföretagen inte har förmåga att garantera driftssäkerheten på ett hållbart sätt och att CASAS inte har förmåga att säkerställa att regelverket efterlevs samt att återupprätta säkerhetssäkring.

(63) Genom en skrivelse av den 11 april 2025 meddelade kommissionen CASAS att ärendet Surinam hade förts upp på dagordningen för EU:s flygsäkerhetskommittés sammanträde den 13–15 maj 2025, och att både CASAS och de luftfartsföretag som är certifierade i Surinam skulle ges tillfälle att yttra sig i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005. *Blue Wing Airlines* och *Surinam Airways* accepterade inbjudan att inställa sig inför EU:s flygsäkerhetskommitté.

(64) CASAS och de två luftfartsföretagen hördes av EU:s flygsäkerhetskommitté den 14 maj 2025. CASAS redogörelse inför EU:s flygsäkerhetskommitté gav en översikt över vad CASAS fastställt var källorna till de brister som låg till grund för några av de konstaterade iakttagelserna samt de korrigerande åtgärderna och tidsfristerna för att åtgärda dem. De korrigerande åtgärder som lades fram fokuserade i synnerhet på ändringar i den nationella luftfartslagstiftningen, genomförande av kvalitets- och säkerhetsledningsfunktioner, genomförande av nödvändig utbildning för teknisk personal, förbättringar i tillsynsfunktioner och rekryteringsplaner för att tillsätta centrala ledningsposter och ytterligare inspektionspersonal.

(65) EU:s flygsäkerhetskommitté framhävde, och underströk därmed CASAS erkännande av den mycket oroande situation som framkommit vid unionens utvärderingsbesök på plats i Surinam, att vissa av dessa brister redan hade konstaterats inom ramen för Icao:s allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme) 2009 och 2012 utan att det sedan dess hade gjorts några framsteg för att åtgärda dem. Flygsäkerhetskommittén ifrågasätter därför, trots den vilja och det åtagande för förbättringar som kommit till uttryck och som understöds av de insatser som Surinams regering gjort för att säkerställa ytterligare finansiering till CASAS, om de föreslagna åtgärderna och måldatum som CASAS lagt fram kan uppnås.

(66) Denna oro bekräftades vid flera tillfällen under utfrågningen när CASAS inte kunde lägga fram bevis för konkreta och trovärdiga åtgärder för att ta itu med iakttagelser, så som CASAS bristande hantering av lufttrafikföretag när de vid upprepade tillfällen underlåter att åtgärda avvikelser som påpekats för dem i enlighet med nationella förfaranden.

(67) CASAS förmåga måste förbättras betydligt för att ta itu med viktiga säkerhetsbrister, framför allt vad gäller rekrytering, personalens utbildning och kvalifikationer, kvalitets- och säkerhetsledningscertifieringsverksamhet och tillsyn över alla luftfartsföretag som certifierats i Surinam. Dessa brister utgör bevisning för att CASAS tillsynskapacitet inte kan säkerställa att verksamhet hos lufttrafikföretag certifierade av dem kontinuerligt bedrivs i enlighet med internationella säkerhetsnormer.

(68) *Blue Wing Airlines* representerades av dess agentur i Europa och en juridisk rådgivare. Under utfrågningen inriktades deras presentation på lufttrafikföretaget och dess driftsnätverk, lufttrafikföretagets uppfattning om syftet med unionens utvärderingsbesök på plats och hur det hänförde sig till *Blue Wing Airlines* samt en översikt av lufttrafikföretagets egen säkerhetsbedömning och de åtgärder som vidtagits för att åtgärda konstaterade problem.

(69) *Blue Wing Airlines* representanter tog inte vid något tillfälle under presentationen upp de allvarliga brister som konstaterats av EU:s utvärderingsteam, inbegripet inom avdelningarna för flygdrift och underhåll. När EU:s flygsäkerhetskommitté ställde specifika frågor om de iakttagelser som gjorts var lufttrafikföretaget dessutom oförmöget att svara på frågorna i sak.

(70) *Surinam Airways*, som inte besöktes under unionens utvärderingsbesök på plats, accepterade inbjudan att inställa sig inför EU:s flygsäkerhetskommitté. Lufttrafikföretaget gav en översikt över företaget, dess historia och driftsnätverk. En stor del av presentationen var inriktad på frågor som rör lufttrafikföretagets insatser för att uppfylla säkerhetskraven, både vad gäller verksamhet som bedrivs i samarbete med CASAS liksom med tredjepart, inbegripet Easa i samband med auktorisation som tredjelandsoperatör. Presentationen belyste också planerade åtgärder för att förbättra lufttrafikföretagets säkerhetsledningssystem och kvalitetsledningssystem.

(71) EU:s flygsäkerhetskommitté ställde frågor till lufttrafikföretaget om dess driftsrutiner vad gäller flygningar till och från EU:s territorier. Lufttrafikföretaget frågades också ut om dess uppföljning av CASAS iakttagelser vad gäller utbildning för dess underhållspersonal.

(72) Easa kompletterade den information som lufttrafikföretaget lämnat i form av iakttagelser som gjorts i samband med dess revision på plats vilken genomfördes parallellt med unionens utvärderingsbesök på plats. Det gällde bland annat iakttagelser som CASAS borde ha gjort som ett led i dess tillsynsverksamhet och som liknar de iakttagelser som gjorts vid andra flygbolag som besöktes av EU-teamet, vilket är ett tecken på CASAS återkommande problem vad gäller tillsynen över dess lufttrafikföretag.

(73) På grundval av alla tillgängliga bevis, inbegripet unionens utvärderingsbesök på plats hos CASAS och de tre slumpmässigt utvalda lufttrafikföretagen, liksom den information som lämnats under utfrågningarna med EU:s flygsäkerhetskommitté, måste slutsatsen dras att CASAS kapacitet och förmåga inte är tillräcklig för att säkerställa efterlevnad av internationella säkerhetsnormer när det gäller effektiv tillsyn av något av de lufttrafikföretag det är ansvarigt för.

(74) Kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté noterar omfattningen av de problem som måste åtgärdas, men erkänner samtidigt de ansträngningar som gjorts och uppmanar CASAS att fortsätta dessa ansträngningar. De noterade betydelsen av Surinams regerings åtagande i detta avseende och uttryckte också sitt åtagande att stödja och samarbeta med CASAS i dess ansträngningar.

(75) I enlighet med de gemensamma kriterierna 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 samtliga lufttrafikföretag som är certifierade i Surinam inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(76) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Surinam uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Tanzania

(77) I december 2024 upptogs lufttrafikföretaget *Air Tanzania Company Limited* i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/3137 ([12]).

(78) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2024 genomförde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna den 9–13 december 2024 ett utvärderingsbesök på plats i Tanzania hos Tanzanias myndighet för civil luftfart (*TCAA*). Unionens utvärdering på plats inbegrep en stickprovsbedömning av två lufttrafikföretag certifierade i Tanzania, nämligen *Precision Air Services PLC* (‘*Precision Air*’) och *Coastal Travels Limited* (‘*Coastal Air*’).

(79) Utvärderingsbesöket på plats inriktades på TCAA med tanke på dess roll och ansvar för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Tanzania.

(80) Under besökte konstaterades att TCAA är strukturellt ineffektivt och har kritiska kapacitetsbegränsningar, t.ex. dålig planering av personalresurser, vilket har lett till brist på kvalificerad och erfaren teknisk personal på centrala tillsynsområden, i synnerhet vad gäller certifiering av personal, flygdrift och luftvärdighet.

(81) När det gäller certifiering av personal konstaterades att det finns behov av personalförstärkningar, i synnerhet genom rekrytering av personal med relevant erfarenhet. Dessutom bör ett strukturerat och regelbundet återkommande utbildningsprogram för inspektörer utarbetas och tillämpas, med moduler om kvalitetsstyrning, regelefterlevnads-kontroll och orsaksanalys. Det är också av största vikt att utveckla och tillämpa omfattande och standardiserade förfaranden, checklistor och formulär för utfärdande av licenser och behörigheter.

([12]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/3137 av den 13 december 2024 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen (EUT L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Vad gäller området flygdrift kunde TCAA inte visa att det fanns ett effektivt och starkt system för att fullgöra dess regelmässiga förpliktelser i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Detta bekräftades av det faktum att certifieringsförfarandet för lufttrafikföretag konstaterades sakna tillräcklig stringens och att tillsynsverksamheten var otillräckligt planerad och genomförd, vilket resulterade i betydande brister i tillsynen. Dessutom hade TCAA inte tillräckligt många helt behöriga inspektörer och den befintliga personalens kompetens behövde utvecklas ytterligare.

(83) När det gäller luftvärdighet lever de procedurer som TCAA tillämpar inte upp till internationella säkerhetsnormer vilket leder till otillräcklig tillsynsprestanda och ger anledning till oro om att säkerhetskraven tillämpas inkonsekvent. Luftvärdighetscertifikat har utfärdats utan tillräcklig garanti för att luftfartyget i fråga uppfyller alla tillämpliga konstruktions- och luftvärdighetskrav.

(84) Unionens utvärderingsteam genomförde ett besök på plats hos *Precision Air* den 11 december 2024.

(85) Vid bedömningen av *Precision Air* fastställdes flera brister i genomförandet av dess säkerhetsledningssystem och kvalitetsledningssystem. Framför allt var säkerhetsmålen inte tillräckligt integrerade i handboken för säkerhetsorganisation och övervakningen av indikatorer och prestationsmål för säkerhet otillräcklig. Av flygdataövervakningen framkom vidare återkommande avvikelser från standardprocedurerna (*Standard operating procedures*), vilket tyder på systematiska problem med efterlevnaden.

(86) Även om den allmänna strukturen och funktionen hos underhålls- och luftvärdighetsorganisationen ansågs vara tillfredsställande, konstaterades betydande brister i flygbesättningens utbildningsprogram. Bland annat saknades en fullständig teoretisk utbildning och viktiga moduler som t. ex. utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen.

(87) Unionens utvärderingsteam genomförde ett besök på plats hos *Coastal Air* den 12 december 2024.

(88) Vid utvärderingen av *Coastal Airs* säkerhetsledningssystem och kvalitetsledningssystem fastställdes att det behövs förbättringar på omfattande områden för att säkerställa efterlevnad av Tanzanias nationella lagstiftning och internationella säkerhetsnormer.

(89) Under besöket kunde *Coastal Air* inte påvisa att de följer sina egna förfarande och handböcker och man fann brister i dokumentation, godkännande och lufttrafikföretagets interna efterlevnadskontroll på flera områden, så som organisatoriska behörigheter, loggar, manualer, registrering och utbildningsstandarder.

(90) Bedömningen av *Coastal Airs* system för hantering av underhåll och fortsatt luftvärdighet visade på flera allvarliga brister med direkta konsekvenser för flygsäkerheten och efterlevnaden av regelverket. Dessutom ledde fel vid inmatningen av data i systemet för luftvärdighetsövervakning till felaktiga intervaller för underhåll vilket undergrävde underhållsspårningens tillförlitlighet och integritet.

(91) Antalet och arten av de brister som konstaterades under besöket visade på systematiska svagheter både i *Coastal Airs* interna funktion för övervakning av efterlevnaden och TCAA:s tillsynsverksamhet. Många av de konstaterade bristerna borde ha upptäckts under certifieringsförfarandet, genom regelbunden tillsyn eller genom lufttrafikföretagets egen mekanism för säkerhetssäkring.

(92) Av unionens utvärderingsbesök på plats framkom att även om Tanzania har inrättat en rättslig ram för civil luftfart står regelverket inför betydande problem vad gäller rättslig precision, effektiv tillämpning och anpassning i rätt tid till de föränderliga internationella säkerhetsnormerna, vilket leder till rättsliga och operativa avvikelser som undergräver Tanzanias förmåga att till fullo uppfylla sina skyldigheter enligt konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen). De iakttagelser som gjordes i samband med unionens utvärderingsbesök på plats införlivades i en rapport som överlämnades till och godkändes av TCAA.

(93) Som ett led i kommissionens pågående övervakningsverksamhet kopplat till den övergripande säkerhetssituationen i Tanzania ägde ett tekniskt möte rum den 30 april 2025 mellan kommissionen, byrån, medlemsstaterna och TCAA. Mötet hade dubbla syften, dels att se över den plan för korrigerande åtgärder som utarbetats som svar på unionens utvärderingsbesök på plats och dels att informera TCAA om förberedelserna inför den kommande utfrågningen i EU:s flygsäkerhetskommitté som är planerad till den 13 maj 2025.

(94) Före och efter det tekniska mötet tillhandahölls flera versioner av planen för korrigerande åtgärder. Den version som tillhandahölls för diskussion under det tekniska mötet visade på TCAA:s insatser för att ta itu med de iakttagelser som gjordes i samband med unionens utvärderingsbesök på plats. Av de efterföljande diskussionerna framkom dock ett antal betydande brister i de åtgärder som TCAA vidtagit, framför allt oförmågan att genomföra ordentliga orsaksanalyser för att fastställa och ta i tu med underliggande systematiska problem, brist på adekvat dokumentation till stöd för de rapporterade korrigerande åtgärderna och fortsatt bristande efterlevnad av tillämpliga flygsäkerhetskrav.

(95) TCAA:s redogörelse för beräkningen av personalbehovet på området flygdrift uppmärksammades särskilt. Den ansågs orealistisk i fråga om uppskattningen av antalet timmar som avsatts för nyckelverksamhet, så som förberedelser av inspektioner av driftstillstånd eller uppföljning av inspektionsresultat. En efterföljande reviderad version av planen för korrigerande åtgärder var tydligt förbättrad tack vare en mer realistisk uppskattning av antalet inspektörer som behövs, men den saknade fortfarande en analys av de därmed sammanhängande utbildningsbehoven och den tid som krävs för att slutföra utbildningen och kunna tas i tjänst.

(96) Det tekniska mötet bekräftade att även om TCAA hade gjort vissa framsteg för att ta itu med de identifierade iakttagelserna, inbegripet genom omedelbart tekniskt stöd som inletts direkt efter unionens utvärderingsbesök på plats, fanns det fortfarande stora brister. Ett antal av de åtgärder som ingick i den plan för korrigerande åtgärder som TCAA lämnade in konstaterades vara reaktiva till sin natur och saknade meningsfulla förebyggande åtgärder. I de fall förebyggande åtgärder ingick var de i allmänhet ytliga och gav inga trovärdiga garantier i fråga om hållbarhet.

(97) Genom en skrivelse av den 14 april 2025 meddelade kommissionen TCAA att ärendet Tanzania hade förts upp på dagordningen för EU:s flygsäkerhetskommittés sammanträde den 13–15 maj 2025, och att både TCAA och de lufttrafikföretag som är certifierade i Tanzania skulle ges tillfälle att yttra sig inför EU:s flygsäkerhetskommitté i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

(98) TCAA bekräftade på förhand att inget lufttrafikföretag certifierat i Tanzania skulle delta i utfrågningen. TCAA hördes av EU:s flygsäkerhetskommitté den 13 maj 2025. TCAA:s presentation inför EU:s flygsäkerhetskommitté gav en god allmän överblick av dess framsteg med att utarbeta och genomföra en plan för korrigerande åtgärder efter unionens utvärderingsbesök på plats. Presentationen var välstrukturerad och rörde de viktigaste kategorierna av iakttagelser och rekommendationer och gav TCAA:s syn på vilka iakttagelser och rekommendationer som hade avslutats, var pågående eller ännu inte påbörjats.

(99) Det antal avslutade ärenden som TCAA rapporterade ansågs vara mycket orealistiskt, vilket bevisades av det faktum att i flera fall ansågs iakttagelser vara avslutade utan att man kontrollerade att alla aspekter av iakttagelsen hade åtgärdats. Ett exempel är bristen på kvalificerad personal som TCAA presenterade som åtgärdat enbart på grundval av planer och tidsplaner för rekrytering, utan att beakta den tid som behövs för att genomföra relevant utbildning och bli behörig att sättas i tjänst.

(100) För ett antal av de andra iakttagelserna angav TCAA att man hade avslutat dem, men det framkom gång på gång vid EU:s flygsäkerhetskommittés utfrågning att så inte var fallet. När TCAA fick frågor om förfarandet för tilldelning av luftvärdighetscertifikat och checklistor, som hade setts över för att vara i överensstämmelse med Icao-dokument 9760, var deras svar inte övertygande och de kunde inte heller lägga fram tydliga bevis för att uppdraget hade avslutats. Även när de tillfrågades om det nyligen antagna förfarandet för riskbaserad tillsyn, särskilt vad gäller innehåll och tillämpning av riskprofiler för lufttrafikföretag, var TCAA:s svar otydligt och visade inte på god förståelse för eller effektiv tillämpning av riskbaserade tillsynsprinciper.

(101) Kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté erkänner de ansträngningar som gjorts, båda vad gäller mobilisering av personal och ekonomiska medel och uppmanar TCAA att fortsätta dessa ansträngningar. De understryker vikten av Tanzanias regerings åtagande i detta avseende och gör ett tydligt åtagande att fortsätta att stödja och samarbeta med TCAA i deras ansträngningar för att förbättra sin förmåga för säkerhetstillsyn. Regelbundna kontakter och lägesrapporter planeras som en del av den kontinuerliga övervakningsverksamheten, och även framtida tekniska möten för att se över de framsteg som gjorts.

(102) På grundval av alla tillgängliga bevis, inbegripet unionens utvärderingsbesök på plats, dras slutsatsen att TCAA inte har den kapacitet och förmåga som krävs för en effektiv tillsyn av luftfartsverksamheten i Tanzania i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Brister i personalpolitik, personalutbildning, kvalitetsledning, certifieringsförfaranden och tillsynen av lufttrafikföretag tyder på att TCAA inte kan säkerställa en varaktig efterlevnad av dessa normer.

(103) I enlighet med de gemensamma kriterierna 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 samtliga lufttrafikföretag som är certifierade i Tanzania inbegrips i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(104) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Tanzania uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

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

(106) I artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 2111/2005 betonas behovet av att beslut måste kunna fattas snabbt och, vid behov, snarast, med tanke på säkerhetsaspekterna. För att skydda både känslig information och resenärerna är det därför av yttersta vikt att beslut om att uppdatera förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller restriktioner inom unionen tillämpas omedelbart efter det att de antagits.

(107) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från EU:s flygsäkerhetskommitté.

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 3 juni 2025.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Apostolos TZITZIKOSTAS
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) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av *TAAG Angola Airlines* och *Heli Malongo*, inbegripet			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Okänd	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Okänd	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Okänd	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Okänd	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Armeniens tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Armenien**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien

([1]) Lufttrafikföretag som förtecknas i denna bilaga 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 säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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	Ej tillämpligt	Armenien
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Republiken Kongo**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Demokratiska republiken Kongo**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Ekvatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Eritreas tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Kirgizistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Okänd	Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizistan
SKY JET	60	SJL	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndigheter			**Liberia**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Libyens tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Okänd	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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Okänd	Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Okänd	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Okänd	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Okänd	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Okänd	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Okänd	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänd	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Följande lufttrafikföretag som certifierats av Rysslands tillsynsmyndigheter:			**Ryssland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Ryssland
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Ryssland
IZHAVIA	479	IZA	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Ryssland

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Ryssland
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Ryssland
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Ryssland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Ryssland
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Ryssland
LLC 'AIRCOMPANY IKAR'	36	KAR	Ryssland
LTD. I FLY	533	RSY	Ryssland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Ryssland
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Ryssland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Ryssland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ryssland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Ryssland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inbegripet			**São Tomé och Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sierra Leones tillsynsmyndigheter			**Sierra Leone**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sudans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Surinams tillsynsmyndigheter, inbegripet			**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	Okänd	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Okänd	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Okänd	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Okänd	Surinam
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Tanzanias tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Tanzania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Okänd	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Okänd	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Okänd	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Okänd	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Okänd	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Okänd	Tanzania
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Okänd	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Okänd	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Okänd	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Okänd	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Okänd	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Okänd	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Okänd	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Okänd	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Okänd	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Okänd	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Okänd	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Okänd	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Okänd	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Okänd	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Okänd	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Okänd	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Okänd	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Okänd	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Okänd	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Okänd	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Okänd	Tanzania”

BILAGA II

”BILAGA B

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	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	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] Lufttrafikföretag som förtecknas i denna bilaga 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 säkerhetsnormer är uppfyllda.