KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2022/862

af 1. juni 2022

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 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 det udvalg, der er nedsat ved artikel 15 i forordning (EF) nr. 2111/2005 (»EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed«).

(5) Kommissionen har oplyst EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 ([3]) med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Armenien, Irak, Kasakhstan, Moldova, Pakistan, Rusland og Sydsudan. Kommissionen har også oplyst EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om luftfartssikkerhedssituationen i Congo (Brazzaville), Ækvatorialguinea, Madagaskar og Surinam.

(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]).

([1]) EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

([2]) Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).

([3]) Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 8).

([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).

(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 Luftfartsikkerhed om de projekter vedrørende teknisk bistand, som er gennemført i tredjelande, der er omfattet af 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 afhjælpe en eventuel manglende 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 bekræftet, at det er nyttigt at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem Organisationen for International Civil Luftfarts (»ICAO's«) værktøj for partnerskabet for støtte til gennemførelse af luftfartssikkerhed, om teknisk bistand til tredjelande, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater 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 oplysninger hidrørende fra rampeinspektioner af luftfartøjer, der tilhører EU-luftfartsselskaber, og fra standardiseringsinspektioner, der er udført af agenturet, såvel som oplysninger fra specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har flere medlemsstater og agenturet, der fungerer som kompetente myndigheder, iværksat visse afhjælpende foranstaltninger og håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed 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 luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 ([6]).

(13) Den 29. april 2022 afholdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og Armeniens civile luftfartsmyndighed (»CAC«) et teknisk møde, hvorunder CAC forelagde en ajourføring vedrørende de foranstaltninger, der er iværksat siden det tekniske møde den 3. november 2021 for at afhjælpe de konstaterede sikkerhedsmangler. De vigtigste foranstaltninger er ændringerne af landets civilluftfartslovgivning og afledte bestemmelser, forbedringer i henseende til CAC's struktur og personale og ajourføringen af CAC's system til forvaltning af dets inspektørers kvalifikationer og uddannelse, herunder yderligere grunduddannelse, periodisk efteruddannelse og uddannelse på tjenestestedet. CAC forklarede endvidere, at det har opstillet yderligere tilsynsprocedurer og tjeklister på forskellige områder, udarbejdet en national plan for luftfartssikkerhed og lovgivning for indberetning af sikkerhedshændelser, som begge ventes vedtaget i 2022. Alt dette materiale vil blive nøje gennemgået af Kommissionen og agenturet.

([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).

([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).

(14) CAC fremlagde en ajourføring af de foranstaltninger, der blev iværksat i forbindelse med dets korrigerende handlingsplan, hvad angår de bemærkninger, som blev fremsat i løbet af EU-vurderingsbesøget på stedet i 2020. Foranstaltningerne omfattede en ajourføring af processerne for forvaltningen af menneskelige ressourcer og uddannelse og tjeklister til forbedring af CAC's sikkerhedstilsynsaktiviteter, indførelsen af en elektronisk database til at støtte CAC's tilsynsaktiviteter og udviklingen af dets system til indberetning af sikkerhedshændelser.

(15) Desuden iværksatte agenturet i marts 2022, som led i Unionens bestræbelser på at bistå CAC med at opfylde dets behov for at forbedre luftfartssikkerheden, et særligt teknisk projekt, som har til formål at styrke CAC's sikkerhedstilsyn på områderne flyveoperationer og luftdygtighed.

(16) På grundlag af alle tilgængelige oplysninger vurderes det, at CAC har opnået nævneværdige forbedringer af sin sikkerhedstilsynskapacitet. Det anerkendes også, at CAC synes at være fast besluttet på at fortsætte sine bestræbelser på yderligere at udvikle sin tilsynskapacitet og afhjælpe de konstaterede sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Trods denne positive udvikling er der på nuværende tidspunkt ikke tilstrækkelige dokumenterede beviser for, at CAC effektivt har afhjulpet alle de mangler, der blev konstateret i løbet af vurderingsbesøget på stedet i februar 2020, og som førte til afgørelsen om at nedlægge driftsforbud i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736. Det er nødvendigt at kontrollere de oplysninger, der er forelagt om potentielle forbedringer, ved yderligere tekniske møder og ved hjælp af bekræftelse på stedet.

(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 fra 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 blev luftfartsselskabet *Iraqi Airways* opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2322 ([7]).

(20) I februar 2022 forelagde Iraks civile luftfartsmyndighed (»ICAA«) og *Iraqi Airways* Kommissionen oplysninger om de foranstaltninger, der er iværksat for at forbedre deres systemer for og kapacitet til sikkerhedstilsyn og -styring. På grundlag af de modtagne oplysninger bemærker Kommissionen, at der er gjort visse fremskridt, når det drejer sig om at afhjælpe de konstaterede sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Der blev dog konstateret visse mangler, herunder kvaliteten af de tjeklister, som ICAA's inspektører benytter ved både certificerings- og tilsynsprocesserne, samt ICAA's uddannelsesplan og gennemførelsen heraf. Vurderingen af resultaterne af ICAA's tilsyn viste adskillige mangler, navnlig den måde hvorpå konstateringer beskrives og opfølgning på konstateringerne sikres. I denne henseende blev det også bemærket, at ICAA's inspektører ikke traf passende håndhævelsesforanstaltninger, når der var behov for det.

(21) Vurderingen af de oplysninger *Iraqi Airways* forelagde, viste, at luftfartsselskabet har gjort væsentlige fremskridt på andre områder. Det blev bemærket, at luftfartsselskabet havde hyret en ekstern konsulent til at gennemføre revision hos luftfartsselskabet og udarbejde en korrigerende handlingsplan, som i øjeblikket gennemføres.

(22) Et program til overvågning af flyvedata blev iværksat for yderligere at forbedre den mængde af data, som skal analyseres og bruges til at udarbejde foranstaltninger til forbedring af sikkerheden. Desuden blev der etableret et internt rapporteringssystem, der begyndte at blive afholdt sikkerhedsmøder på forskellige strategiske niveauer, og nogle af organisationens vejledninger blev revideret.

(23) Til trods for ovennævnte fremskridt er der stadig en række udfordringer, herunder at der endnu er behov for at installere adskillige softwareapplikationer til vedligeholdelse, flyveoperationer og dokumenthåndtering. Luftfartsselskabet skal også forbedre sine funktioner og procedurer vedrørende afhjælpning af de konstateringer, der følger af ICAA's tilsyn. Desuden har *Iraqi Airways* udviklet et kvalitetsstyringssystem, som ikke synes at være i stand til udføre en tilstrækkelig opfølgning på alle konstateringer, der registreres i systemet.

([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).

(24) Den 14. december 2021 og den 4. maj 2022 afholdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne, ICAA og *Iraqi Airways* på Iraks anmodning og som led i Kommissionens løbende overvågningsaktiviteter to tekniske møder. Ved begge lejligheder forelagde ICAA de fremskridt, det har gjort for at afhjælpe de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der vedrører dets kapacitet til effektivt at sikre sikkerhedstilsynet i Irak, særlig hvad angår tilsynet med *Iraqi Airways*. *Iraqi Airways* fremlagde de fremskridt, der er gjort for at afhjælpe tidligere konstaterede sikkerhedsmangler, som i sidste ende førte til, at agenturet vedtog en negativ TCO-afgørelse, samt andre dertil knyttede forbedringer af sikkerheden.

(25) ICAA og *Iraqi Airways* har en klar vision for og ambition om at forbedre deres overholdelse af reglerne og deres sikkerhedspræstationer. Der er dog stadig behov for forbedringer. Kommissionen vil fortsat samarbejde med ICAA og *Iraqi Airways* for at overvåge og bidrage til deres bestræbelser på at forbedre deres kapacitet, når det drejer sig om sikkerhedstilsyn og -styring. I den forbindelse blev det bemærket, at agenturet vil iværksætte et projekt om teknisk bistand i løbet af 2022 for at støtte ICAA i dets bestræbelser på at forbedre tilsynet med flyvesikkerheden i Irak.

(26) 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.

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

(28) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

(29) Alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, udgik i december 2016 af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2214 ([8]), med undtagelse af *Air Astana*, som udgik af bilag B i 2015 ved gennemførelsesforordning (EU) 2015/2322.

(30) I oktober 2021 gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne (»vurderingsgruppen«), som led i Kommissionens løbende overvågning af sikkerhedstilsynssystemet i Kasakhstan, et EU-vurderingsbesøg på stedet i Kasakhstan hos Kasakhstans civile luftfartsmyndighed (»CAC KZ«) og Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (»AAK«) samt hos de tre luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan: *Air Astana*, *Jupiter Jet* og *Qazaq Air*.

(31) Den 2. februar 2022 forelagde AAK Kommissionen en korrigerende handlingsplan til afhjælpning af de mangler, der blev konstateret og rapporteret af vurderingsgruppen. Kommissionen vurderede sammen med agenturet den korrigerende handlingsplan og fremsendte bemærkninger og forslag til ændringer til CAC KZ og AAK.

(32) Den 27. og 28. april 2022 holdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og repræsentanter for CAC KZ og AKK et teknisk møde. Formålet med mødet var at gennemgå CAC KZ's og AAK's udarbejdelse og gennemførelse af den korrigerende handlingsplan og de tilknyttede foranstaltninger, som CAC KZ og AAK har iværksat for at sikre, at deres sikkerhedstilsynssystem effektivt overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(33) På grundlag af den indgivne korrigerende handlingsplan og drøftelserne og den dokumentation, der blev forelagt på det tekniske møde, blev det bemærket, at der er gjort fremskridt, når det drejer sig om at følge op på de bemærkninger, der blev fremsat i løbet af EU-vurderingsbesøget på stedet. Det er tydeligt, at der er fulgt op på alle bemærkninger i et vist omfang, og at nogle bemærkninger kan afsluttes.

([8]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2214 af 8. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen (EUT L 334 af 9.12.2016, s. 6).

(34) Mødet viste, at det stadig er nødvendigt, at CAC KZ og AAK forelægger yderligere præciseringer og dokumentation vedrørende visse tiltag og foranstaltninger, der skal iværksættes, for Kommissionen. Kommissionen anmodede også CAC KZ og AAK om at revidere den korrigerende handlingsplan ved yderligere at udvikle årsagsanalysen af de sikkerhedsmangler, der blev konstateret i løbet af EU-vurderingsbesøget på stedet, med henblik på at drøfte dette på det næste tekniske møde.

(35) Som opfølgning på drøftelserne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2021 og bekræftet på det tekniske møde i april 2022 indbød Kommissionen CAC KZ, AAK og luftfartsselskabet *Air Astana* til en høring i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 17. maj 2022.

(36) I løbet af høringen gav CAC KZ og AAK Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed et overblik over det system, der er indført for at sikre sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan. De forklarede Kasakhstans nationale sikkerhedsudviklingsplan, som omfatter foranstaltninger til at øge effektiviteten i lufttransporten i Kasakhstan, herunder den effektive gennemførelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder. Desuden rapporterede AAK om den seneste udvikling vedrørende dets organisationsstruktur, omfanget af luftfartsindustrien i Kasakhstan og om resultaterne af det ICVM-besøg (ICAO Coordinated Validation Mission), som fandt sted i august 2021.

(37) CAC KZ og AAK understregede deres tilsagn om vedvarende forbedring og gav Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed et omfattende og udførligt overblik over gennemførelsen af den korrigerende handlingsplan, der blev udarbejdet som opfølgning på resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet i oktober 2021. Dette omfattede de strategiske mål, der er fastlagt for fremtiden, såsom ændringer af Kasakhstans retlige rammer, AAK's håndbøger og procedurer, videreførelse af forbedringerne af dets kvalitetsstyringssystem og af den effektive gennemførelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(38) I løbet af høringen forpligtede CAC KZ og AAK sig til at holde Kommissionen underrettet om de fremtidige foranstaltninger, der skal iværksættes med hensyn til de resterende bemærkninger, der blev fremsat i forbindelse med EU-vurderingsbesøget på stedet i 2021. CAC KZ og AAK gav derudover tilsagn om en løbende dialog om sikkerhed, herunder ved at forelægge relevante sikkerhedsoplysninger og via yderligere møder mindst to gange årligt eller når Kommissionen måtte finde det nødvendigt.

(39) Dokumentationen peger på, at de foranstaltninger, CAC KZ og AAK har iværksat, allerede bidrager til at styrke deres kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Kasakhstan. Der er dog behov for yderligere forbedringer, når det drejer sig om at føre tilsyn med, at operationer, der udføres af luftfartsselskaber certificeret i Kasakhstan, gennemføres i overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder, bl.a. ved at sikre, at der sikres tilstrækkelige ressourcer til sikkerhedstilsynsaktiviteterne.

(40) På grundlag af de forelagte oplysninger ser det ud til, at CAC KZ og AAK siden oktober 2021 har gjort nævneværdige fremskridt i gennemførelsen af de relevante internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen og agenturet bemærkede, at de har til hensigt at støtte CAC KZ og AAK yderligere i deres bestræbelser på fortsat at styrke luftfartssikkerhedssystemet i Kasakhstan.

(41) I løbet af høringen gav luftfartsselskabet *Air Astana* et overblik over selskabets nuværende flåde, tilgængelige ressourcer og faciliteter. Luftfartsselskabet beskrev sit solide og veludviklede sikkerhedsstyringssystem og kvalitetsstyringssystem. Det bemærkede, at det anvender en række softwareværktøjer til at integrere sikkerheds-, kvalitets- og risikostyringsdata, herunder træthedsrisikostyringssystemet.

(42) På forespørgsel fra EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed orienterede luftfartsselskabet også om de tilsynsaktiviteter, AAK har gennemført hos *Air Astana* i 2021 og 2022, og bekræftede, at der var sket forbedringer i selskabets interaktion med CAC KZ og AAK.

(43) EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed konkluderede på grundlag af sine drøftelser, at der bør lægges særlig vægt på den løbende overvågning af sikkerhedssituationen og udviklingen i Kasakhstan, herunder gennem regelmæssig rapportering om fremskridtene fra CAC KZ og AAK og muligheden for at indbyde dem til endnu en høring på det næste møde i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed.

(44) 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 Kasakhstan.

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

(46) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Moldova

(47) Alle luftfartsselskaber fra Moldova udgik i november 2021 af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/2070 ([9]), med undtagelse af *Air Moldova*, *Aerotranscargo*, og *Fly One*, som aldrig har været optaget i hverken bilag A eller B.

(48) Ved brev af 31. marts 2022 forelagde Moldovas civile luftfartsmyndighed (»CAAM«) oplysninger og en ajourføring angående sikkerhedstilsynsaktiviteterne for perioden november 2021-marts 2022. Ud over ajourføringen af den korrigerende handlingsplan, der blev udarbejdet som opfølgning på resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet i september 2021, omfattede de oplysninger, som CAAM forelagde, også ajourføringer vedrørende de seneste ændringer af Moldovas nationale lovgivningsramme for luftfart.

(49) Efter at Kommissionen har gennemgået de modtagne oplysninger og den modtagne dokumentation, finder den, at de udestående bemærkninger fra vurderingsbesøget på stedet i september 2021 er blevet behandlet med et tilfredsstillende resultat og kan afsluttes. I betragtning af de opnåede fremskridt finder Kommissionen, at det er tilstrækkeligt, at CAAM sender en ajourføring én gang om året, indtil der træffes afgørelse om andet.

(50) 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 Moldova.

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

(52) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Pakistan

(53) I marts 2007 blev *Pakistan International Airlines* optaget i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 235/2007 ([10]) og udgik efterfølgende i november 2007 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2007 ([11]).

(54) Det fremgik af en udtalelse den 24. juni 2020 fra Pakistans forbundsminister med ansvar for luftfart, at et stort antal pilotcertifikater udstedt af Pakistan Civil Aviation Authority (»PCAA«) er blevet erhvervet gennem svig.

([9]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/2070 af 25. november 2021 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 421 af 26.11.2021, s. 31).

([10]) Kommissionens forordning (EF) nr. 235/2007 af 5. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 66 af 6.3.2007, s. 3).

([11]) Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2007 af 28. november 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 311 af 29.11.2007, s. 12).

(55) Udtalelsen, sammenholdt med at PCAA angiveligt ikke sikrer et effektivt tilsyn med sikkerheden, foranledigede agenturet til at suspendere TCO-godkendelserne for *Pakistan International Airlines* og *Vision Air* med virkning fra den 1. juli 2020.

(56) Kommissionen indledte den 1. juli 2020 samråd med PCAA i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006. I den forbindelse har Kommissionen i samarbejde med agenturet og medlemsstaterne afholdt en række tekniske møder med PCAA den 9. juli og den 25. september 2020, den 15. og 16. marts 2021, den 15. oktober 2021 og den 16. marts 2022.

(57) På disse møder blev forskellige anliggender drøftet, navnlig tilsynet med pakistansk certificerede luftfartsselskaber, herunder deres sikkerhedsstyringssystemer. Kommissionen anmodede navnlig om oplysninger om og dokumentation med henblik på at verificere, at lignende forhold ikke gør sig gældende på andre områder, f.eks. udstedelse af licenser to kabinepersonale, udstedelse af licenser til vedligeholdelsesteknikere eller certificering af luftfartsselskaber.

(58) I de oplysninger, der blev udvekslet med PCAA den 16. marts 2022, blev der lagt vægt på resultatet af de nylige besøg inden for rammerne af ICAO's verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol med sikkerheden (»USOAP«). Kommissionen understregede, at der vil blive taget behørigt hensyn til indholdet af revisionsrapporten med henblik på at træffe afgørelse om de næste skridt i forbindelse med Kommissionens egen flyvesikkerhedsliste. I løbet af mødet gav PCAA et overblik over vigtige aspekter af rapporten og gav tilsagn om at dele rapporten med Kommissionen, når den var færdig.

(59) Efter at have modtaget rapporten har Kommissionen bemærket, at det ikke er angivet, hvilke områder der kræver øjeblikkelige afhjælpende foranstaltninger. Mens der i rapporten peges på, at de fleste elementer, som er nødvendige, for at PCAA kan varetage sine opgaver, findes, bemærkes det dog, at der er behov for, at PCAA ændrer, supplerer eller forbedrer sine retningslinjer og procedurer, særlig på området pilotcertificering. Desuden bemærker Kommissionen, at der er behov for at forbedre Pakistans nationale lovgivning ved at indarbejde bestemmelser om håndhævelsespolitik og ubegrænset adgang for inspektionspersonale med henblik på at sikre effektivt tilsyn.

(60) På grundlag af den foreliggende dokumentation og dialog med PCAA anerkender Kommissionen PCAA's bestræbelser på at vedtage en korrigerende handlingsplan for at afhjælpe de konstaterede sikkerhedsmangler. Kommissionen bemærker, med bistand fra agenturet og medlemsstaterne, at Pakistan efter ICAO USOAP-besøget er i gang med en større udviklingsproces, som omfatter ændringer af landets primære luftfartslovgivning.

(61) På dette grundlag vil Kommissionen med henblik på at afgøre, om yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005 er påkrævet, fortsat samarbejde med PCAA og overvåge de fremskridt, der er gjort for at rette op på sikkerhedstilsynssituationen i Pakistan. Ved hjælp af disse fortsatte overvågningsaktiviteter vil det blive fastslået, hvornår et EU-vurderingsbesøg på stedet skal finde sted.

(62) 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 Pakistan.

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

(64) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Rusland

(65) Den 8. april 2022 blev luftfartsselskaber fra Rusland, som havde opereret et eller flere luftfartøjer nævnt i betragtning 4 eller 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/594 ([12]), optaget i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved gennemførelsesforordning (EU) 2022/594.

(66) Den 28. april 2022 meddelte den russiske føderale lufttransportmyndighed ("FATA") Kommissionen, at den anser alle påstande om manglende overholdelse af de internationale standarder for civil luftfart og alle betænkeligheder omhandlet i gennemførelsesforordning (EU) 2022/594 for at være ubegrundede. FATA forelagde dog ingen oplysninger til støtte for sin udtalelse.

(67) Kommissionen har som led i sine løbende overvågningsaktiviteter fastslået, at der er dokumentation for, at luftfartsselskabet *I Fly* har opført luftfartøjer nævnt i betragtning 5 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/594 i Ruslands luftfartøjsregister, og at luftfartsselskabet med overlæg har opereret luftfartøjerne i strid med de relevante internationale sikkerhedsstandarder. Luftfartøjerne er blevet opført i Ruslands register uden ejernes samtykke og uden efterfølgende sikkerhedsrelateret samarbejde med luftfartsmyndighederne i Irland, der er luftfartøjernes anerkendte registreringsstat.

(68) I overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/594 og de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der, for så vidt angår luftfartsselskaber fra Rusland, er grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, så den kommer til at omfatte *I Fly* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

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

Luftfartsselskaber fra Sydsudan

(70) Luftfartsselskaber, der er certificeret i Sydsudan, har aldrig været opført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(71) I løbet af de seneste fire år har der fundet fire havarier med dødelig udgang og adskillige andre havarier og alvorlige hændelser sted i Sydsudan. Havarierne og hændelserne har ofte involveret luftfartøjer med mistænkelige registreringsmærker.

(72) Kommissionen indledte den 26. marts 2021 formelt samråd med Sydsudans civile luftfartsmyndighed (»SSCAA«) i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(73) I den efterfølgende korrespondance meddelte SSCAA Kommissionen, at AOC'en tilhørende *South Sudan Supreme Airlines*, hvis luftfartøj var involveret i et havari med dødelig udgang, var suspenderet, og at SSCAA på grund af mistanke vedrørende registreringen af det luftfartøj, der var involveret i dette havari, var i færd med at gennemgå alle luftfartøjsoperatører og udstedte AOC'er i landet. SSCAA meddelte også, at forbedringstiltag var i gang, for så vidt angår udvikling og revision på områderne regulering, håndbøger og uddannelse. Dokumenter med oplysninger om SSCAA's inspektions-, overvågnings- og auditprogram samt rapporter om gennemgange af visse luftfartsselskaber og om udenlandsk registrerede luftfartøjer, der opererer i Sydsudan, blev fremlagt den 5. november 2021.

(74) Den 28. marts 2022 fremlagde SSCAA sine svar på det spørgeskema, Kommissionen havde fremsendt den 26. marts 2021. Ifølge svarene skal SSCAA endnu udvikle og iværksætte et effektivt tilsynssystem. SSCAA bemærker desuden, at mens det ikke har udstedt nogen licens eller AOC, og mens der ikke er nogen luftfartøjer registreret i landet, så har SSCAA udstedt tilladelser til udenlandsk registrerede luftfartøjer til at operere i Sydsudan. Der findes ikke dokumentation for tilsynsaktiviteter. der har ført til udstedelse af sådanne tilladelser eller til den relevante kontinuerlige overvågning.

([12]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/594 af 8. april 2022 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 114 af 12.4.2022, s. 49).

(75) Den 22. februar 2022 meddelte Kommissionen SSCAA, at den havde til hensigt at sætte gennemgangen af tilsynssituationen for civil luftfart i Sydsudan på dagsordenen for det næste møde i EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed, og indbød SSCAA til en høring i EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed den 18. maj 2022.

(76) Ved høringen gav SSCAA Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed et overblik over SSCAA's organisationsstruktur og oplysninger om omfanget af luftfartsindustrien i Sydsudan. SSCAA beskrev sine forskellige direktoraters funktioner og ansvarsområder og gav generelle oplysninger om myndighedens personale. SSCAA forklarede, at det stadig var meget afhængigt af støtte fra EAC-CASSOA (East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency) til at fastsætte civile luftfartsforskrifter og til at udarbejde en effektiv tilsynsproces. I den forbindelse bemærkede SSCAA, at enhver bistand og støtte til dets indsats ville være velkommen.

(77) SSCAA bekræftede, at det ikke har udstedt nogen AOC, og at det endnu ikke har oprettet et luftfartøjsregister. SSCAA oplyste dog, at det efter et uddannelsesforløb, som EAC-CASSOA vil levere fra den 23. maj 2022, forventer at nå målet om at oprette et luftfartøjsregister og have kapacitet til at certificere luftfartsselskaber ved hjælp af certificeringsprocessen bestående af fem faser, jf. ICAO's vejledning.

(78) SSCAA oplyste Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om, at SSCAA har udstedt 24 tilladelser til at operere til udenlandsk registrerede luftfartsselskaber, og at nogle af disse autoriserede luftfartsselskaber udfører indenrigsflyvninger i landet. Dette forekommer at være den eneste certificeringsaktivitet, som SSCAA udfører. SSCAA beskrev processen for udstedelse af sådanne tilladelser. Den foregår ved hjælp af validering af AOC'er, som består af en inspektion af dokumentation og fysisk kontrol af luftfartøjer. Disse oplysninger blev dog kun stillet til rådighed i løbet af høringen, og det var ikke muligt at verificere, hvordan valideringsprocessen gennemføres.

(79) I løbet af høringen gav SSCAA også et eksempel på en håndhævelsesindsats over for et udenlandsk luftfartsselskab, som omfattede tilbagekaldelse af driftstilladelsen, da SSCAA konstaterede, at luftfartsselskabets AOC var blevet tilbagekaldt af dets kompetente myndighed.

(80) Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed bemærkede, at SSCAA ikke har tilsynsansvar for noget luftfartsselskab, da det ikke har udstedt nogen AOC, og at alle flyveoperationer i landet udføres af luftfartsselskaber, hvis AOC'er er udstedt af udenlandske myndigheder. Som følge heraf og under hensyntagen til de fælles kriterier i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, er der intet luftfartsselskab, som er certificeret af SSCAA, og for hvilket foranstaltninger på EU-plan kan komme på tale.

(81) Desuden bemærkede Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed indikationer fra SSCAA i retning af, at SSCAA ikke har til hensigt at udstede AOC'er, før det har opnået kapacitet til at udføre certificering og tilsyn, hvilket vil gøre SSCAA i stand til at gennemføre og håndhæve den relevante internationale sikkerhedsstandard.

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

(83) Kommissionen vil som led i sine løbende overvågningsaktiviteter fortsat nøje overvåge sikkerhedssituationen i Sydsudan. EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed konkluderede, at der bør lægges særlig vægt på sikkerhedssituationen og udviklingen i Sydsudan, og at SSCAA bør anmodes om regelmæssigt at rapportere om fremskridt, der gøres med hensyn til fastsættelsen af civile luftfartsforskrifter, udviklingen af en effektiv sikkerhedstilsynsproces og kapaciteten til at udstede AOC'er. Skulle Kommissionen få kendskab til en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, f.eks. udstedelsen af en AOC uden tilstrækkelig certificerings- og tilsynskapacitet hos SSCAA, kan det blive nødvendigt, at Kommissionen træffer yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005, f.eks. udstedelse af et driftsforbud over for de pågældende luftfartsselskaber og optagelse af dem i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

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

(85) 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 hurtige afgørelser og om nødvendigt fastlægge 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, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.

(86) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed, som er nedsat i medfør af artikel 15 i forordning (EF) nr. 2111/2005 —

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 1. juni 2022.

På Kommissionens vegne
For formanden
Adina VĂLEAN
Medlem af Kommissionen

BILAG I

»*BILAG A*

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER MED DRIFTSFORBUD I UNIONEN, MED UNDTAGELSER ([1])

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartsselskabets hjemstat
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
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 myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, 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**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien

([1]) Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er omfattet af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	Ikke relevant	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)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	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**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Ukendt	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	VAC	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
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
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**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone.			**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
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
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«

BILAG II

»*BILAG B*

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«)	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartssels-kabets hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis det/de er kendt	Registrerings-stat
IRAN AIR	FS100	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	Nordkorea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Nordkorea«

[1] Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er omfattet af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.