KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2022/862

av den 1 juni 2022

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 en uppdatering av förteckningen. Även tredjeländer och internationella organisationer har lämnat relevant information. Förteckningen bör uppdateras på grundval av den information som lämnats.

(3) Kommissionen har informerat 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 B till förordning (EG) nr 474/2006.

(4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av all relevant dokumentation, inkomma med skriftliga synpunkter och lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den kommitté som inrättats genom artikel 15 i förordning (EG) nr 2111/2005 (*EU:s flygsäkerhetskommitté*).

(5) Inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 ([3]) har kommissionen informerat EU:s flygsäkerhetskommitté om pågående gemensamma samråd med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Armenien, Irak, Kazakstan, Moldavien, Pakistan, Ryssland och Sydsudan. Kommissionen har också informerat EU:s flygsäkerhetskommitté om flygsäkerhetssituationen i Republiken Kongo, Ekvatorialguinea, Madagaskar och Surinam.

(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]).

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

([2]) Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).

([3]) Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8).

([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).

(7) Byrån informerade också kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om resultaten av analysen av rampinspektioner som gjorts inom programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet), 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 åtgärda bristerna i 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 granskningar gjorda av nationella luftfartsmyndigheter, vidtog flera 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 lufttrafikföretag från Armenien i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/736 ([6]).

(13) Den 29 april 2022 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och Armeniens civila luftfartskommitté (CAC) ett möte på teknisk nivå under vilket CAC lämnade en uppdatering om de åtgärder som vidtagits sedan mötet på teknisk nivå den 3 november 2021 för att åtgärda de identifierade säkerhetsbristerna. De viktigaste åtgärderna är ändring av landets lagstiftning om civil luftfart och stödjande bestämmelser, förbättringar kopplade till CAC:s struktur och personal samt uppdatering av det system CAC använder för hantering av inspektörernas kvalifikationer och utbildning, inbegripet ytterligare grundutbildning, återkommande utbildning och utbildning på arbetsplatsen. Dessutom förklarade CAC att den utvecklade ytterligare tillsynsförfaranden och checklistor på olika områden och var i färd med att utarbeta den nationella flygsäkerhetsplanen och förordningen om rapportering av säkerhetshändelser, som båda ska antas under 2022. Allt detta material kommer att granskas noggrant av kommissionen och byrån.

([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).

([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).

(14) CAC lämnade en uppdatering av de åtgärder som vidtagits i samband med dess plan för korrigerande åtgärder med avseende på de iakttagelser som gjordes under unionens utvärderingsbesök på plats 2020. Dessa åtgärder omfattade uppdatering av personalplanerings- och utbildningsprocesser, av flera förfaranden och checklistor för att förbättra säkerhetstillsynen, införandet av en elektronisk databas som stöd för tillsynsverksamheten och utvecklingen av CAC:s system för rapportering av säkerhetshändelser.

(15) Som en del av unionens insatser för att hjälpa CAC att förbättra flygsäkerheten inledde byrån i mars 2022 ett särskilt tekniskt projekt som syftar till att stärka CAC:s säkerhetstillsyn inom områdena flygdrift och luftvärdighet.

(16) På grundval av all tillgänglig information anses CAC ha gjort vissa märkbara förbättringar av sin kapacitet för säkerhetstillsyn. Det erkänns också att CAC verkar vara fast besluten att fortsätta sina ansträngningar för att ytterligare utveckla sin tillsynskapacitet och lösa identifierade säkerhetsproblem. Trots denna positiva utveckling finns det för närvarande inte tillräckliga belägg för att CAC på ett effektivt sätt har åtgärdat alla de brister som konstaterades vid utvärderingsbesöket på plats i februari 2020 som ledde till beslutet att införa ett verksamhetsförbud i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2020/736. Den information som lämnats om de potentiella förbättringarna kräver ytterligare kontroller genom ytterligare tekniska möten och eventuellt genom bekräftelse på plats.

(17) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför 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 Armenien.

(18) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien 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 upptogs lufttrafikföretaget *Iraqi Airways* i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2322 ([7]).

(20) I februari 2022 lämnade Iraks civila luftfartsmyndighet (ICAA) och *Iraqi Airways* information till kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att förbättra deras system och kapacitet för säkerhetstillsyn och förvaltning. På grundval av mottagen information noterar kommissionen att vissa framsteg har gjorts för att ta itu med identifierade säkerhetsproblem. Vissa brister konstaterades dock, bland annat kvaliteten på de checklistor som ICAA:s inspektörer använde för både certifierings- och tillsynsprocesser samt ICAA:s utbildningsplan och dess genomförande. Bedömningen av resultaten av ICAA:s tillsyn visade på flera brister, särskilt när det gäller hur tillsynsresultaten formuleras och uppföljningen av dem säkerställs. I detta avseende noterades också att ICAA-inspektörerna inte vidtog lämpliga verkställighetsåtgärder vid behov.

(21) Bedömningen av den information som *Iraqi Airways* lämnat visade att lufttrafikföretaget har gjort betydande framsteg på olika områden. Det noterades att lufttrafikföretaget hade anlitat en extern konsult för att granska lufttrafikföretaget och utveckla en plan för avhjälpande åtgärder, som för närvarande håller på att genomföras.

(22) Ett program för övervakning av flygdata inleddes för att ytterligare förbättra mängden data som ska analyseras och användas för att utveckla åtgärder som förbättrar säkerheten. Dessutom inrättades ett internt rapporteringssystem, säkerhetsmöten på olika strategiska nivåer inleddes och några av organisationens handböcker sågs över.

(23) Trots ovannämnda framsteg kvarstår ett antal problem, bland annat att flera programvaruapplikationer för underhåll, flygdrift och dokumenthantering fortfarande måste installeras. Lufttrafikföretaget måste också förbättra sina funktioner och förfaranden för att ta itu med de brister i tillsynen som ICAA noterat. Även om *Iraqi Airways* har utvecklat ett kvalitetsstyrningssystem (Quality Management System, QMS) verkar det som om det inte är i stånd att göra en lämplig uppföljning av alla iakttagelser som gjorts inom ramen för det systemet.

([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).

(24) Den 14 december 2021 och den 4 maj 2022 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna, ICAA och *Iraqi Airways* två möten på teknisk nivå på begäran från Irak och som en del av kommissionens fortlöpande övervakning. Vid bägge mötena presenterade ICAA de framsteg som gjorts när det gäller att ta itu med säkerhetsproblemen när det gäller dess kapacitet att säkerställa en effektiv säkerhetstillsyn i landet, särskilt när det gäller tillsynen av *Iraqi Airways*. *Iraqi Airways* redogjorde för de framsteg som gjorts för att ta itu med tidigare identifierade säkerhetsbrister som ledde till att byrån avslog ansökan om auktorisation som operatör från tredjeland, samt andra relaterade säkerhetsförbättringar.

(25) ICAA och *Iraqi Airways* har visat en tydlig vision och tydliga ambitioner att förbättra uppfyllandet av regelverket och säkerhetsnivån. Ytterligare förbättringar krävs dock fortfarande. Kommissionen kommer att fortsätta att samarbeta med ICAA och *Iraqi Airways* för att övervaka och bidra till deras insatser för att förbättra deras kapacitet för säkerhetstillsyn och förvaltning. I detta sammanhang noterades det att byrån under 2022 kommer att inleda ett projekt för tekniskt stöd för att stödja ICAA:s insatser för att förbättra tillsynen av luftfartssäkerheten i Irak.

(26) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför 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.

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

(28) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att behöva vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

(29) I december 2016 ströks lufttrafikföretag som certifierats i Kazakstan från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2214 ([8]), med undantag för *Air Astana*, som 2015 ströks från bilaga B genom genomförandeförordning (EU) 2015/2322.

(30) I oktober 2021, som en del av kommissionens kontinuerliga övervakning av Kazakstans system för säkerhetstillsyn, genomförde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna (*utvärderingsgruppen*) ett utvärderingsbesök på plats i Kazakstan, hos Kazakstans civila luftfartskommitté (CAC KZ) och Kazakstans luftfartsmyndighet (AAK) samt på kontoren för de tre lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, nämligen *Air Astana, Jupiter Jet* och *Qazaq Air*.

(31) Den 2 februari 2022 lämnade AKK in en plan för avhjälpande åtgärder till kommissionen för att åtgärda de brister som konstaterats och rapporterats av utvärderingsgruppen. Kommissionen bedömde tillsammans med byrån planen för avhjälpande åtgärder och lämnade synpunkter och förslag till justeringar till CAC KZ och AAK.

(32) Den 27 och 28 april 2022 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för CAC KZ och AAK ett tekniskt möte. Syftet med mötet var att se över CAC KZ:s och AAK:s plan för korrigerande åtgärder och dess genomförande, liksom de åtgärder som vidtagits av dem för att säkerställa att deras system för säkerhetstillsyn överensstämmer med internationella säkerhetsnormer.

(33) På grundval av den inlämnade planen för korrigerande åtgärder, diskussionerna under det tekniska mötet och de bevis som lades fram under samma möte noterades det att framsteg har gjorts när det gäller att ta itu med de iakttagelser som gjordes under utvärderingsbesöket på plats. Det är uppenbart att alla iakttagelser har behandlats i viss utsträckning och att vissa kan anses vara avslutade.

([8]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2214 av den 8 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 334, 9.12.2016, s. 6).

(34) Vid mötet framkom att CAC KZ och AAK fortfarande behöver lämna ytterligare klargöranden och bevis till kommissionen när det gäller vissa av de vidtagna åtgärderna. Kommissionen bad också CAC KZ och AAK att se över planen för korrigerande åtgärder genom att vidareutveckla analysen av de bakomliggande orsakerna till de säkerhetsbrister som konstaterats vid unionens utvärderingsbesök på plats, i syfte att diskutera den vid nästa tekniska möte.

(35) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2021, som bekräftades vid det tekniska mötet i april 2022, bjöd kommissionen in CAC KZ, AAK och lufttrafikföretaget *Air Astana* till en utfrågning inför EU:s flygsäkerhetskommitté den 17 maj 2022.

(36) Vid utfrågningen presenterade CAC KZ och AAK för kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté en överblick över det system som inrättats för att garantera säkerhetstillsynen över de lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan. De förklarade den kazakstanska nationella planen för säkerhetsutveckling, som innehåller åtgärder för att förbättra effektiviteten hos kazakstanska lufttransporter, som även omfattar en effektiv tillämpning av relevanta internationella säkerhetsnormer. Dessutom rapporterade AAK om den senaste utvecklingen när det gäller dess organisationsstruktur, storleken på luftfartsindustrin i Kazakstan samt resultaten av Icaos samordnade valideringsuppdrag från augusti 2021.

(37) CAC KZ och AAK underströk sitt engagemang för fortsatt förbättring genom att förse kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté med en omfattande och detaljerad översikt över genomförandet av den plan för avhjälpande åtgärder som utarbetats som svar på resultaten av unionens utvärderingsbesök på plats i oktober 2021. Detta inbegrep fastställda framtida strategiska mål, bland annat ändringar av Kazakstans rättsliga ram, AAK:s handböcker och förfaranden, fortsatta förbättringar av kvalitetsledningssystemet och ytterligare förbättring av den faktiska tillämpningen av internationella säkerhetsnormer.

(38) Under utfrågningen åtog sig CAC KZ och AAKCAAM att hålla kommissionen underrättad om de ytterligare åtgärder som ska vidtas med avseende på de återstående iakttagelser som gjordes under unionens utvärderingsbesök på plats 2021. CAC KZ och AAK har dessutom förbundit sig till en fortlöpande säkerhetsdialog, som ska ske genom tillhandahållande av relevant säkerhetsinformation och genom ytterligare möten, minst två per år, eller när kommissionen anser det vara nödvändigt.

(39) Det finns belägg för att de åtgärder som vidtagits av CAC KZ och AAK redan bidrar till att stärka deras kapacitet att övervaka luftfartsverksamheten i Kazakstan. Det behövs dock ytterligare förbättringar av deras förmåga att övervaka att flygningar som utförs av lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan sker i enlighet med relevanta internationella säkerhetsnormer, bland annat genom att säkerställa att det finns lämpliga resurser för sådan säkerhetstillsyn.

(40) På grundval av den information som lagts fram förefaller det som om CAC KZ och AAK sedan oktober 2021 har gjort betydande framsteg i fråga om genomförandet av relevanta internationella säkerhetsnormer. Kommissionen och byrån noterade sin avsikt att ytterligare stödja CAC KZ och AAK i deras ansträngningar för att ytterligare stärka flygsäkerhetssystemet i Kazakstan.

(41) Under utfrågningen presenterade lufttrafikföretaget *Air Astana* en översikt över sin nuvarande flotta och över tillgängliga resurser och anläggningar. Företaget beskrev sitt robusta och välutvecklade säkerhetsstyrningssystem och kvalitetsledningssystem. Lufttrafikföretaget noterade att det använder en uppsättning programvaruverktyg för att integrera data om säkerhet, kvalitet och riskhantering, inbegripet systemet för hantering av trötthetsrisker.

(42) När lufttrafikföretaget tillfrågades av EU:s flygsäkerhetskommitté informerade det också om den tillsynsverksamhet som AAK hade utfört i fråga om *Air Astana* under 2021–2022, och bekräftade förbättringar i sitt samarbete med CAC KZ och AAK.

(43) På grundval av sina överläggningar drog EU:s flygsäkerhetskommitté slutsatsen att särskild uppmärksamhet bör ägnas åt den kontinuerliga övervakningen av säkerhetssituationen och utvecklingen i Kazakstan, bland annat genom regelbunden lägesrapportering från CAC KZ och AAK, och möjligheten att bjuda in dem till en ny utfrågning vid ett framtida möte i EU:s flygsäkerhetskommitté.

(44) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför 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 Kazakstan.

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

(46) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att behöva vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Moldavien

(47) I november 2021 ströks lufttrafikföretag från Moldavien från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2070 ([9]), med undantag för *Air Moldova*, *Aerotranscargo* och *Fly One*, som aldrig har upptagits i bilaga A eller B.

(48) Genom en skrivelse av den 31 mars 2022 lämnade Moldaviens civila luftfartsmyndighet (CAAM) information om och en uppdatering av säkerhetstillsynen för perioden november 2021–mars 2022. Utöver uppdateringen av planen för avhjälpande åtgärder som utarbetades på grundval av unionens utvärderingsbesök på plats i september 2021 innehöll informationen från CAAM även uppdateringar av de senaste ändringarna av Moldaviens nationella rättsliga ram för luftfart.

(49) Efter att ha granskat den mottagna informationen och dokumentationen anser kommissionen att alla kvarstående oavslutade iakttagelser från utvärderingsbesöket på plats i september 2021 har åtgärdats och kan avslutas. Mot bakgrund av de framsteg som gjorts anser kommissionen att det är tillräckligt att CAAM skickar en årlig uppdatering tills annat beslut fattas.

(50) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför 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 Moldavien.

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

(52) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att behöva vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Pakistan

(53) I mars 2007 upptogs *Pakistan International Airlines* i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 235/2007 ([10]) och ströks därefter i november 2007 genom kommissionens förordning (EG) nr 1400/2007 ([11]).

(54) Den 24 juni 2020 framgick det av ett uttalande från Pakistans federala luftfartsminister att ett stort antal av de flygcertifikat som utfärdats av Pakistans civila luftfartsmyndighet (PCAA) hade erhållits på ett bedrägligt sätt.

([9]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2070 av den 25 november 2021 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 421, 26.11.2021, s. 31).

([10]) Kommissionens förordning (EG) nr 235/2007 av den 5 mars 2007 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 66, 6.3.2007, s. 3).

([11]) Kommissionens förordning (EG) nr 1400/2007 av den 28 november 2007 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 311, 29.11.2007, s. 12).

(55) Detta och den uppenbara bristen på ändamålsenlig säkerhetstillsyn från PCAA:s sida föranledde byrån att upphäva auktorisationerna som tredjelandsoperatör för *Pakistan International Airlines* och *Vision Air* med verkan från och med den 1 juli 2020.

(56) Den 1 juli 2020 inledde kommissionen samråd med PCAA i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006. I detta sammanhang anordnade kommissionen, i samarbete med byrån och medlemsstaterna, ett antal möten på teknisk nivå med PCAA den 9 juli och den 25 september 2020, den 15 och 16 mars 2021, den 15 oktober 2021 samt den 16 mars 2022.

(57) Under dessa möten diskuterades olika frågor, särskilt tillsynen av lufttrafikföretag som certifierats i Pakistan, inbegripet deras säkerhetsledningssystem. Kommissionen begärde information och bevis för att bekräfta om en liknande situation inte råder på andra områden, t.ex. certifiering av kabinbesättning, licensiering av underhållstekniker eller certifiering av lufttrafikföretag.

(58) Den information som utbyttes med PCAA den 16 mars 2022 var inriktad på resultatet av det nyligen genomförda besöket inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP). Kommissionen betonade att man kommer att ta vederbörlig hänsyn till innehållet i revisionsrapporten för att fastställa nästa steg i sitt eget samrådsförfarande för flygsäkerhetsförteckningen. Under mötet gav PCAA en översikt över viktiga aspekter av rapporten och åtog sig att dela den färdiga rapporten med kommissionen.

(59) Efter att ha mottagit rapporten har kommissionen kunnat konstatera att den inte innehåller några uppgifter om områden som kräver omedelbara korrigerande åtgärder. Även om rapporten visar att det mesta som behövs för att PCAA ska kunna fullgöra sina plikter finns, noterar den att PCAA måste ändra, komplettera eller förbättra vägledning och förfaranden, särskilt när det gäller certifiering av piloter. Vidare noterar EU behovet av att förbättra Pakistans lagstiftning genom införlivande av bestämmelser om kontroll av efterlevnaden och obegränsat tillträde för inspektionspersonal för att säkerställa en effektiv tillsyn.

(60) På grundval av tillgängliga uppgifter och utbyten med PCAA erkänner kommissionen PCAA:s ansträngningar att anta en plan för avhjälpande åtgärder för att åtgärda de identifierade säkerhetsbristerna. Kommissionen noterar, med bistånd av byrån och medlemsstaterna, att Pakistan, efter Icaos USOAP-besök, genomgår en viktig utvecklingsprocess, till exempel i form av ändringar av landets primärlagstiftning på luftfartsområdet.

(61) På grundval av detta kommer kommissionen, i syfte att avgöra om ytterligare åtgärder krävs enligt förordning (EG) nr 2111/2005, att fortsätta att samarbeta med PCAA och övervaka de framsteg som görs för att ta itu med situationen för säkerhetstillsynen i Pakistan. Genom denna kontinuerliga övervakning kommer det att fastställas när det ska göras ett EU-utvärderingsbesök på plats.

(62) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför 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 Pakistan.

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

(64) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att behöva vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Ryssland

(65) Den 8 april 2022 upptogs lufttrafikföretag från Ryssland, som hade använt ett eller flera av de luftfartyg som anges i skäl 4 eller 5 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/594 ([12]), i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom genomförandeförordning (EU) 2022/594.

(66) Den 28 april 2022 informerade den ryska federala luftfartsmyndigheten (Fata) kommissionen om att den anser att alla anklagelser om överträdelser av internationella normer för civil luftfart, liksom eventuella säkerhetsproblem som avses i genomförandeförordning (EU) 2022/594, saknar grund. Fata lämnade dock inte någon information till stöd för sin uppfattning.

(67) Som en del av sin kontinuerliga övervakning har kommissionen fastställt att det finns bevis för att lufttrafikföretaget *I Fly* har registrerat de luftfartyg som nämns i skäl 5 i genomförandeförordning (EU) 2022/594 i Rysslands luftfartygsregister och att de medvetet använt dessa luftfartyg i strid med relevanta internationella säkerhetsnormer. Luftfartygets registrering i Rysslands register har skett utan ägarnas samtycke och utan efterföljande säkerhetsrelaterat samarbete med Irish Aviation Authority, som är den erkända registreringsstaten för dessa luftfartyg.

(68) I enlighet med genomförandeförordning (EU) 2022/594 och med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser lufttrafikföretag från Ryssland, att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att *I Fly* tas upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

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

Lufttrafikföretag från Sydsudan

(70) Lufttrafikföretag som är certifierade i Sydsudan har aldrig varit upptagna i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.

(71) Fyra dödsolyckor och flera andra olyckor och allvarliga tillbud har inträffat i Sydsudan under de senaste fyra åren, ofta med inblandning av luftfartyg med misstänkta registreringsnummer.

(72) Den 26 mars 2021 inledde kommissionen formella samråd med Sydsudans civila luftfartsmyndighet (SSCAA) i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.

(73) I den skriftväxling som följde meddelade SSCAA att drifttillståndet (AOC) för *South Sudan Supreme Airlines*, vars luftfartyg var inblandat i en olycka med dödlig utgång, hade upphävts och att SSCAA, på grund av misstankar kopplade till registreringen av det luftfartyg som var inblandat i olyckan, höll på att granska alla luftfartygsoperatörer och drifttillstånd i landet. SSCAA meddelade också att förbättringsåtgärder pågick i fråga om utveckling och översyn av regleringar, handböcker och utbildning. Handlingar som innehåller information om SSCAA:s program för inspektion, övervakning och revision samt rapporter om granskningar av vissa lufttrafikföretag och om utlandsregistrerade luftfartyg som bedriver verksamhet i Sydsudan lämnades den 5 november 2021.

(74) Den 28 mars 2022 lämnade SSCAA svar på det frågeformulär som kommissionen skickade den 26 mars 2021. Enligt detta har SSCAA ännu inte utvecklat och infört ett effektivt tillsynssystem. SSCAA noterar också att även om SSCAA inte har utfärdat någon licens eller något drifttillstånd och det inte finns några luftfartyg registrerade i landet, har SSCAA utfärdat flygtillstånd till utlandsregistrerade luftfartyg för trafik i Sydsudan. Det finns inga belägg för någon tillsynsverksamhet som leder till utfärdande av sådana tillstånd eller för relevant kontinuerlig övervakning.

([12]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/594 av den 8 april 2022 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 114, 12.4.2022, s. 49).

(75) Den 22 februari 2022 informerade kommissionen SSCAA om sin avsikt att föra upp översynen av tillsynssituationen för den civila luftfarten i Sydsudan på dagordningen för nästa möte i EU:s flygsäkerhetskommitté, och bjöd in SSCAA till en utfrågning inför EU:s flygsäkerhetskommitté den 18 maj 2022.

(76) Under utfrågningen gav SSCAA kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté en översikt över sin organisationsstruktur och informerade om storleken på luftfartsindustrin i Sydsudan. SSCAA beskrev de olika SSCAA-direktoratens funktioner och ansvarsområden och lämnade allmän information om myndighetens personalsituation. SSCAA förklarade att man fortfarande är starkt beroende av stöd från Östafrikanska gemenskapens byrå för civil luftfartssäkerhet och luftfartsskydd (East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency - EAC-CASSOA) för att fastställa bestämmelser för civil luftfart och för att utveckla en effektiv tillsynsprocess. I detta avseende noterade SSCAA att allt bistånd och stöd till myndighetens insatser skulle vara välkommet.

(77) SSCAA bekräftade att man inte har utfärdat något drifttillstånd och eller har upprättat ett luftfartygsregister. SSCAA meddelade dock att man, efter en utbildning som EAC-CASSOA kommer att tillhandahålla från och med den 23 maj 2022, förväntar sig att uppnå målet att upprätta ett luftfartygsregister och att uppnå förmåga att certifiera lufttrafikföretag genom en certifieringsprocess i fem steg i enlighet med Icaos riktlinjer.

(78) SSCAA informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om att man har utfärdat 24 drifttillstånd till utländska lufttrafikföretag och att vissa av dessa godkända lufttrafikföretag utför inrikesflygningar i landet. Det förefaller som om detta är den enda certifieringsverksamhet som SSCAA bedriver. SSCAA beskrev förfarandet för utfärdande av sådana tillstånd, genom en validering av drifttillstånden, vilket omfattar inspektion av dokumentation och fysisk kontroll av luftfartyg. Denna information lämnades dock endast under utfrågningen, och det var inte möjligt att kontrollera hur valideringsprocessen genomfördes.

(79) Under utfrågningen gav SSCAA också ett exempel på efterlevnadsåtgärder som vidtagits mot ett utländskt lufttrafikföretag genom återkallande av drifttillståndet när SSCAA upptäckte att lufttrafikföretagets drifttillstånd hade återkallats av lufttrafikföretagets behöriga myndighet.

(80) Kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté noterade att det inte finns något lufttrafikföretag för vilket SSCAA har tillsynsansvar, eftersom det inte har utfärdat något drifttillstånd, och att all flygtrafik i landet utförs av lufttrafikföretag med drifttillstånd utfärdade av utländska myndigheter. Mot denna bakgrund, och med beaktande av de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, finns det inget lufttrafikföretag som certifierats av SSCAA som kan komma i fråga för åtgärder på unionsnivå.

(81) Dessutom noterade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté SSCAA:s indikationer på att myndigheten inte har för avsikt att utfärda något drifttillstånd förrän den har uppnått certifierings- och tillsynskapacitet, vilket skulle göra det möjligt för den att genomföra och tillämpa den relevanta internationella säkerhetsnormen.

(82) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför 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 Sydsudan.

(83) Som en del av sin kontinuerliga övervakning kommer kommissionen att fortsätta att noga följa säkerhetssituationen i Sydsudan. EU:s flygsäkerhetskommitté drog slutsatsen att särskild uppmärksamhet bör ägnas åt säkerhetssituationen och -utvecklingen i Sydsudan, och SSCAA bör uppmanas att regelbundet rapportera om de framsteg som gjorts när det gäller att införa bestämmelser om civil luftfart, utvecklingen av en effektiv process för säkerhetstillsyn och kapaciteten att utfärda drifttillstånd. Om kommissionen skulle få kännedom om en överhängande säkerhetsrisk till följd av bristande efterlevnad av relevanta internationella säkerhetsnormer, såsom utfärdande av drifttillstånd trots avsaknad av adekvat certifierings- och tillsynskapacitet hos SSCAA, kan ytterligare åtgärder från kommissionens sida bli nödvändiga, i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005, exempelvis införande av verksamhetsförbud för de berörda lufttrafikföretagen och införande av dem i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

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

(85) I artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 2111/2005 erkänns behovet av att beslut av brådskande karaktär vid behov måste kunna fattas skyndsamt 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 i unionen offentliggörs och träder i kraft omedelbart efter det att de antagits.

(86) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från EU:s flygsäkerhetskommitté, som inrättades genom artikel 15 i förordning (EG) nr 2111/2005.

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 1 juni 2022.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Adina VĂLEAN
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
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
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	Okänt	Angola
AIR JET	AO-006/11–08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Okänt	Angola
HELIANG	AO 007/11–08/18 YYY	Okänt	Angola
SJL	AO-014/13–08/18YYY	Okänt	Angola
SONAIR	AO-002/11–08/17 SOR	SOR	Angola
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Armeniens tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Armenien**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien

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

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	Inte 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	Okänt	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Demokratiska republiken Kongo**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Okänt	Demokratiska republiken Kongo

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Okänt	Demokratiska republiken Kongo
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Okänt	Demokratiska republiken Kongo (RDC)
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Okänt	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	Okänt	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Eritreas tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Kirgizistan**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Okänt	Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	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	Okänt	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	Okänt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Okänt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Okänt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Okänt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Okänt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Okänt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Okänt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal

Följande lufttrafikföretag som certifierats av Rysslands tillsynsmyndigheter:			**Ryssland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Ryssland
AVIACOMPANY "VIASTAR-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
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 certifierats av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inbegripet			**São Tomé och Príncipe**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sierra Leones tillsynsmyndigheter			**Salomonöarna Samoa**
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
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"

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)	Drifttillståndsnummer (AOC)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstaten
IRAN AIR	FS100	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	Nordkorea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Nordkorea”

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