2024/3137

16.12.2024

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2024/3137

af 13. december 2024

om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen

(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 EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed.

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

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

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

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

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

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

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

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

EU-luftfartsselskaber

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

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

Luftfartsselskaber fra Armenien

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

(13) I første kvartal af 2024 gennemførte ICAO et besøg inden for rammerne af sit verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden (»Universal Safety Oversight Audit Programme« (»USOAP«)) i Armeniens udvalg for civil luftfart (»CAC«), hvor der blev konstateret en alvorlig sikkerhedsmangel inden for certificering af luftfartsselskaber. Kontrollen viste, at certificeringsprocessen for armenske luftfartsselskaber var baseret på forældede krav og manglede en struktureret og systematisk tilgang til udstedelse af Air Operator Certificates (AOC).

([4]) Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

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

([6]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 af 2. juni 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen (EUT L 172 af 3.6.2020, s. 7).

(14) Kontrollen afslørede desuden væsentlige udfordringer med hensyn til Armeniens evne til at sikre et effektivt tilsyn med luftfartssikkerheden, idet resultatet af kontrollen var en mærkbar reduktion af landets score inden for effektiv gennemførelse og kritiske svagheder på områder som f.eks. løsning af sikkerhedsspørgsmål og overvågningsforpligtelser.

(15) Med hensyn til de alvorlige sikkerhedsmangler inden for certificering af luftfartsselskaber blev der i april 2024 iværksat et særligt støtteinitiativ med henblik på at løse dette problem hurtigt. I august 2024 var problemet blevet løst, men der er behov for en yderligere indsats for at løse andre problemer med hensyn til sikkerhedstilsyn, der blev konstateret under USOAP-kontrollen, for hvilke CAC har udarbejdet en korrigerende handlingsplan.

(16) Den 13. november 2024 afholdt Kommissionen et teknisk møde som led i sine løbende overvågningsaktiviteter mellem Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og CAC. På mødet blev den seneste udvikling og de fremskridt, der er gjort med hensyn til at styrke CAC's sikkerhedstilsynssystem, gennemgået, herunder opdateringer vedrørende lovgivningsmæssige og operationelle forbedringer.

(17) Det kan bemærkes, at Armenien som reaktion på observationer, der blev gjort i forbindelse med Unionens vurderingsbesøg på stedet i 2020, har gjort fremskridt med at ajourføre sine bestemmelser om luftfartssikkerhed og sin tilsynskapacitet. Disse fremskridt omfatter ansættelse og uddannelse af personale, revision af bestemmelser og dertil knyttede gennemførelsesprocedurer, gennemførelse af tilsynsaktiviteter og iværksættelse af håndhævelsesforanstaltninger, såsom udstedelse af startforbud for usikre luftfartøjer og styrkelse af luftfartsselskabernes overholdelse af reglerne.

(18) På trods af disse bestræbelser blev det på det tekniske møde den 13. november 2024 konkluderet, at der stadig ikke er tilstrækkelig dokumentation til at berettige en lempelse af driftsrestriktionerne for luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, som blev indført ved gennemførelsesforordning (EU) 2020/736. Der er behov for yderligere vurderinger af den dokumentation, der understøtter de foranstaltninger, som CAC har vedtaget, for at afgøre, hvilke næste skridt der skal tages, herunder muligheden for et nyt EU-vurderingsbesøg på stedet i Armenien i 2025.

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

(20) 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

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

(22) Som led i Kommissionens løbende overvågningsaktiviteter med hensyn til den generelle sikkerhedssituation i Irak, herunder sikkerhedstilsynskapaciteten og kapaciteten hos Iraks civile luftfartsmyndighed (»ICAA«), blev der den 22. oktober 2024 afholdt et teknisk møde med deltagelse af Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og ICAA. På mødet fremlagde ICAA opdateringer om sine bestræbelser på at forbedre sine lovgivningsmæssige og reguleringsmæssige rammer samt om sine tilsynsresultater.

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

([8]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/2691 af 29. november 2023 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen (EUT L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(23) På mødet bemærkede ICAA, at den i juli 2024 havde ansat et konsulentteam med henblik på at understøtte sin reguleringsmæssige udvikling og styrke sin tilsynskapacitet. Der er rapporteret om fremskridt med hensyn til gennemførelsen af henstillinger fra projekter vedrørende teknisk bistand, som agenturet gennemførte i 2017 og 2023, navnlig med hensyn til at tilpasse flyveoperationer og procedurer for personaleudstedelse til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 og (EU) nr. 1178/2011 ([9]).

(24) ICAA underrettede Kommissionen om de ændringer, der er foretaget i den irakiske lov om civil luftfart, som i øjeblikket befinder sig i de sidste godkendelsesfaser. Desuden har ICAA gjort fremskridt med hensyn til at afhjælpe ressourcemangel ved at rekruttere fire flyveoperationsinspektører samt en kabinesikkerhedsinspektør, og der pågår bestræbelser på at ansætte yderligere to luftdygtighedsinspektører. ICAA har desuden indledt udviklingen af Iraks statslige sikkerhedsprogram (»SSP«) og er i færd med at ajourføre procedurerne for fastsættelse af regler og uddannelsen af inspektører på områder som farligt gods og håndtering af træningsrisici. Gennemførelsen af disse ajourføringer er dog fortsat ufuldstændig.

(25) På trods af disse bestræbelser står ICAA fortsat over for udfordringer, herunder kritisk mangel på kvalificeret personale til helikopter- og luftdygtighedsinspektion. For at afhjælpe dette har ICAA iværksat et femårigt uddannelsesprogram for 14 nyansatte luftfartsingeniørkadetter med det formål at uddanne dem til luftdygtighedsinspektører og mindske afhængigheden af internationale eksperter.

(26) Kommissionen anmodede ICAA om at bekræfte en dato for det udskudte EU-vurderingsbesøg på stedet, som oprindeligt var planlagt til første kvartal af 2024, men som efter anmodning fra ICAA blev ændret til fjerde kvartal af 2024. Som reaktion herpå har ICAA foreslået en yderligere udsættelse af besøget til andet eller tredje kvartal af 2025, hvor september 2025 foretrækkes, afhængigt af de fremskridt, der er gjort i mellemtiden.

(27) 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.

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

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

Luftfartsselskaber fra Kirgisistan

(30) I oktober 2006 blev luftfartsselskaber, som er certificeret i Kirgisistan, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006 ([10]).

(31) Den 16. juli 2024 afholdt Kommissionen som led i sine løbende overvågningsaktiviteter et teknisk møde med repræsentanter for det statslige civile luftfartsagentur under Den Kirgisiske Republiks ministerkabinet (»SCAA«).

(32) På dette møde orienterede SCAA om sine bestræbelser på at løse de sikkerhedsmæssige mangler, der havde ført til, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgisistan, blev medtaget i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, samt om andre foranstaltninger, der er truffet for at forbedre SCAA's sikkerhedstilsynskapacitet.

([9]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006 af 12. oktober 2006 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, som ændret ved forordning (EF) nr. 910/2006 (EUT L 283 af 14.10.2006, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(33) Ved den lejlighed forelagde Kommissionen SCAA resultaterne af den vurdering, der var foretaget på grundlag af de oplysninger og den dokumentation, som SCAA fremlagde i begyndelsen af 2024. Vurderingen omfattede områder såsom uddannelsesprogrammer, tilsynsprocesser, systemet til indberetning af begivenheder, licensprocedurer og generel operationel effektivitet.

(34) Kommissionens vurdering afslørede en række mangler i SCAA's uddannelsesprogrammer for selskabets personale. Uddannelsesprogrammet for inspektører indeholdt de nødvendige elementer i forbindelse med inspektørernes opgaver, men manglede klare gennemførelses- og planlægningsdetaljer, navnlig med hensyn til medtagelse af de krævede kurser på arbejdsstedet for nytilkomne.

(35) Kommissionen bemærkede, at antallet af inspektører syntes at være utilstrækkeligt til at sikre et effektivt tilsyn med Kirgisistans luftfartssektor. Manglen på administrativt støttepersonale lægger yderligere pres på inspektørerne, som skal udføre yderligere administrative opgaver, hvilket begrænser deres evne til at fokusere på certificering og overvågning. Med hensyn til finansiering og ressourcer henviste SCAA til planlagte stigninger i lønninger og forøgelse af ressourcer, men gav ikke specifikke oplysninger om budgetbestemmelserne.

(36) Vurderingen fremhævede også mangler i SCAA's indberetning af begivenheder, navnlig med hensyn til manglen på en omfattende database for hændelser og ulykker. Desuden blev det konstateret, at systemet til indberetning af begivenheder var uklart og ineffektivt uden en systematisk tilgang til indsamling og analyse af hændelses- og ulykkesdata.

(37) Kommissionen konstaterede flere mangler i SCAA's tilsynsaktiviteter. Tilsynet med flere luftfartsselskaber og vedligeholdelsesorganisationer var enten ufuldstændigt eller var slet ikke blevet gennemført. De fremlagte tilsynsdokumenter var vage og manglede de proceduremæssige detaljer, der var nødvendige for en effektiv evaluering. Desuden var der til trods for påstande om forberedelser til ISO 9001-certificering ikke etableret noget overensstemmelsessystem eller nogen intern revisionsenhed. Dette gav anledning til yderligere betænkeligheder med hensyn til SCAA's evne til at sikre konsekvent overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder.

(38) Den 24. oktober 2024 blev der efter anmodning fra SCAA afholdt endnu et møde i Bruxelles, hvor SCAA anerkendte de udfordringer, agenturet står over for. Som reaktion på disse udfordringer fremlagde SCAA en strategisk omstillingsplan, der har til formål at tilpasse Kirgisiske luftfartsstandarder til de internationale sikkerhedsstandarder. Under sin nuværende ledelse har SCAA iværksat flere organisatoriske forbedringer, såsom omstrukturering af sine interne rammer, indførelse af en ny finansiel model og færdiggørelse af en mangelanalyse, der er i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder. Disse bestræbelser afspejler SCAA's tilsagn om at afhjælpe mangler i sikkerhedstilsynet og styrke samarbejdet med Kommissionen.

(39) I erkendelse af betydningen af vedvarende og målbare fremskridt med hensyn til at forbedre SCAA's sikkerhedstilsynskapacitet understreger Kommissionen behovet for, at SCAA fortsat fremlægger klare beviser for væsentlige forbedringer, inden den overvejer et EU-vurderingsbesøg på stedet i Kirgisistan. For at støtte disse bestræbelser vil Kommissionen via agenturet gennemføre et særligt projekt om teknisk bistand i 2025. Dette initiativ vil fokusere på at evaluere SCAA's køreplan, levere målrettet uddannelse og forbedre de interne tilsynsprocedurer med det endelige mål at opnå overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder og fremme fjernelsen af Kirgisistan fra EU's flyvesikkerhedsliste.

(40) Der er dog i øjeblikket ikke tilstrækkelig dokumentation til at bekræfte, at SCAA effektivt har rettet op på alle de sikkerhedsmangler, der førte til driftsforbuddet i Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006.

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

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

Luftfartsselskaber fra Pakistan

(43) I marts 2007 blev *Pakistan International Airlines* (PIA) opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 235/2007 ([11]) og udgik efterfølgende af nævnte bilag i november 2007 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2007 ([12]).

(44) Som opfølgning på drøftelserne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i maj 2024 afholdt eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne et teknisk møde den 18.-19. september 2024. I løbet af den første dag blev den korrigerende handlingsplan, der blev forelagt af Pakistans civile luftfartsmyndighed (»PCAA«), og som efterfølgende blev gennemgået af Kommissionen og agenturet, vurderet. PCAA fremlagde som ønsket præciseringer og underbyggende dokumentation. På den anden dag blev der foretaget en række stikprøvekontroller på områderne for flyveoperationer, personalecertifikater, luftdygtighed, kvalitetsstyringssystem (»QMS«) og sikkerhedsstyringssystem (»SMS«). Disse kontroller udgjorde ikkeplanlagte fjernkontroller med det formål at indhente flere oplysninger om myndighedens evne til at gennemføre et effektivt tilsyn efter EU-besøget i november 2023.

(45) I 2020 blev TCO-godkendelserne af *PIA* og *Vision Air* suspenderet af agenturet. Suspensionen vil vare, indtil agenturet har verificerbar dokumentation for, at PCAA kan føre effektivt tilsyn med sine luftfartsselskaber, at manglerne i tilsynet er blevet afhjulpet og at luftfartsselskaberne på passende vis har adresseret alle anmærkninger. De indhentede oplysninger vil hjælpe agenturet i overvejelserne vedrørende en afgørelse om en eventuel ophævelse af suspensionerne af *PIA's* og *Vision Air*s TCO-godkendelser samt tildelingen af en TCO-godkendelse til *Airblue Limited*.

(46) På det tekniske møde blev det konkluderet, at alle elementer i den korrigerende handlingsplan er blevet afhjulpet, og at der ikke er konstateret alvorlige mangler. Der skal fortsat gøres en indsats, men alle de skridt, der er taget, synes at være solide og sammenhængende.

(47) Konklusionerne fra det tekniske møde viste, at PCAA er i færd med at skifte fra en reaktiv til en proaktiv tilgang til sikkerhedstilsyn. I denne henseende har PCAA rettet op på manglen på inspektionspersonale inden for flyvestandarder, hvilket var et kritisk problem, da Unionens vurderingsbesøg fandt sted. For at forhindre at en lignende situation gentager sig er der truffet en række foranstaltninger, herunder bedre rationalisering af aktiviteter, jobprofiler, der passer til opgaverne, anvendelse af værktøjer til beregning af ressourcer på grundlag af skiftende behov, sikring af et tilstrækkeligt budget til rekruttering og uddannelse, en politik for fastholdelse af personale og foranstaltninger til at undgå interessekonflikter mellem inspektører og de organisationer, de fører tilsyn med.

(48) I konklusionerne fra det tekniske møde blev det anerkendt, at PCAA har gjort betydelige fremskridt med hensyn til at løse de alvorligste sikkerhedsrelaterede mangler. Der er stadig plads til forbedringer med hensyn til aspekter såsom identifikation, korrekt kategorisering og håndtering af anmærkninger. Der forventes også forbedringer med hensyn til rampeinspektioner, da uddannelsen af rampeinspektører først er gennemført for nylig. Hvad angår uddannelse af inspektører, er det nuværende hold af inspektører inden for flyvestandarder fuldt uddannet men har stadig behov for erfaring. Det er nødvendigt at følge op på alle disse elementer på mellemlang og lang sigt. PCAA har indvilliget i regelmæssigt at underrette Kommissionen om de fremskridt, der gøres i denne henseende.

(49) De seneste AOC-inspektioner af *Airblue Limited* og *PIA* er blevet gennemgået. Der blev ikke konstateret større mangler.

(50) Det er nødvendigt at forbedre kvalitetsstyringssystemet. Selv om kontrollen af dokumentation fortsat ikke er optimal, er der konstateret betydelige fremskridt. Dette omfatter sikring af konsekvens i resultaterne og håndteringen heraf på tværs af alle områder samt indførelse af fælles software til forvaltning af resultater på alle områder.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Udviklingen af et SSP er i de tidlige faser. PCAA har forpligtet sig til at gennemføre det så hurtigt som muligt, navnlig indberetningen af begivenheder og risikoklassificeringen.

(52) Samlet set blev der ikke konstateret væsentlige sikkerhedsproblemer. Efter det tekniske møde kan det konkluderes, at PCAA har gjort væsentlige fremskridt, hvilket fremgår af de oplysninger, der blev indsamlet på det tekniske møde.

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

(54) Medlemsstaterne bør ved 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.

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

Luftfartsselskaber fra Surinam

(56) Efter for første gang at være blevet opført på listen i juni 2006 og efterfølgende fjernet igen i november 2007 blev *Blue Wing Airlines* i juli 2010 atter opført på listen i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EU) nr. 590/2010 ([13]) på grund af verificerede beviser for alvorlige mangler, der involverede luftfartsselskabet, og som blev konstateret i forbindelse med medlemsstaternes rampeinspektioner, samt to dødsulykker.

(57) Den 26. juni 2023 afholdt Kommissionen og agenturet et teknisk fjernmøde med Surinams myndighed for civil luftfartssikkerhed (Civil Aviation Safety Authority of Suriname (»CASAS«)). Dette møde fandt sted på grundlag af en række udvekslinger med CASAS og *Blue Wing Airlines* i perioden fra november 2018 til maj 2022 med henblik på at genoptage de formelle konsultationer med CASAS under hensyntagen til den tid, der er gået siden den første kontakt i maj 2019. I den forbindelse anmodede Kommissionen den 11. september 2023 CASAS om omfattende oplysninger og dokumentation med henblik på at vurdere CASAS sikkerhedstilsynskapacitet med hensyn til de otte luftfartsselskaber, der er certificeret i Surinam, hvoraf et, *Surinam Airways*, har haft en TCO-godkendelse siden juli 2016.

(58) På grundlag af resultaterne af vurderingen af de oplysninger og den dokumentation, som CASAS fremlagde, konstateredes alvorlige sikkerhedsmangler, hvilket fremgik af de grundlæggende tilsynsprogrammers ufuldstændige status, tvivl om inspektionspersonalets uddannelse og kvalifikationer, gentagne alvorlige anmærkninger og dårlig håndtering heraf.

(59) Den 23. oktober 2024 blev der afholdt et teknisk møde mellem eksperter fra Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og CASAS. Ved den lejlighed blev de mangler, der blev konstateret i forbindelse med vurderingen af de modtagne oplysninger og den modtagne dokumentation, bekræftet, både med hensyn til art og antal.

(60) Navnlig er der fortsat betænkeligheder med hensyn til CASAS' evne til at sikre et effektivt tilsyn med de luftfartsselskaber, som myndigheden overvåger. Dette fremgår af situationen i direktoraterne for flyveoperationer og personalelicenser, som synes at være stærkt underbemandede, og af de overvågningsprogrammer, der ikke gennemføres som planlagt. Inspektørernes uddannelse og kvalifikationer giver også anledning til bekymring. Godkendelse og forlængelse af AOC'er udgør et bekymrende aspekt, da mange af de nødvendige procedurer ikke findes, og de fremlagte procedurer er meget grundlæggende og ikke egnede til formålet. Dette tyder på, at CASAS' tilsynsaktiviteter hovedsagelig udføres på ad hoc-basis. Det blev også konstateret, at de samme alvorlige anmærkninger var anført i revisionsrapporterne fra flere forskellige år. Det blev desuden konstateret, at de fleste myndighedsprocedurer ikke er i overensstemmelse med de seneste ajourføringer af de internationale sikkerhedsstandarder.

([13]) Kommissionens forordning (EU) nr. 590/2010 af 5. juli 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 170 af 6.7.2010, s. 9).

(61) I betragtning af CASAS' tilsyneladende manglende fremskridt med hensyn til at sikre et passende niveau af sikkerhedstilsynskapacitet meddelte Kommissionen EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, at den agter at arrangere et EU-vurderingsbesøg på stedet i Surinam i første kvartal af 2025.

(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, der er certificeret i Surinam.

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

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

Luftfartsselskaber fra Tanzania

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

(66) *Air Tanzania Company Limited (herefter »Air Tanzania«)* ansøgte om TCO-godkendelse den 23. august 2023. Agenturet vurderede *Air Tanzanias* TCO-ansøgning i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014.

(67) Agenturet gav i forbindelse med sin vurdering udtryk for betænkeligheder over Air Tanzanias manglende evne til at reagere på de identificerede sikkerhedsmæssige mangler. Det konstaterede navnlig, at *Air Tanzania* ikke var i stand til at opretholde kontrollen over sit flyvetræningsprogram, især med hensyn til at sikre, at alle typer nødsituationer og unormale procedurer, såsom motorfejl, fejl i flyskroget eller systemfejl, brande og andre kritiske scenarier, medtages i flyvebesætningens periodiske træning. I betragtning af det betydelige antal alvorlige mangler, der blev konstateret i forbindelse med vurderingen, fastslog agenturet, at denne situation tyder på en systemisk svaghed i luftfartsselskabet, som bringer sikkerheden i fare og udgør en alvorlig fare for flyveoperationer. Dette resulterede desuden i, at *Air Tanzania* ikke kunne påvise overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(68) *Air Tanzanias* manglende evne til at adressere sådanne sikkerhedsmangler blev yderligere dokumenteret ved forelæggelsen af en uacceptabel plan med afhjælpende foranstaltninger til løsning af de konstaterede problemer. Som følge heraf kunne *Air Tanzania* ikke påvise overensstemmelse med de gældende internationale sikkerheds-standarder. Agenturet konkluderede, at yderligere vurdering ikke ville føre til udstedelse af en godkendelse til *Air Tanzania*, da luftselskabet ikke opfyldte kravene i forordning (EU) nr. 452/2014. Den 12. april 2024 afviste agenturet derfor *Air Tanzanias* TCO-ansøgning med den begrundelse, at den ikke opfyldte sikkerhedskravene.

(69) Den 2. maj 2024 anmodede Kommissionen inden for rammerne af forordning (EU) nr. 2111/2005 og forordning (EU) 2023/660 om omfattende oplysninger og dokumentation fra Tanzanias civile luftfartsmyndighed (»TCAA«). Denne anmodning blev fremsat for at vurdere TCAA's sikkerhedstilsynskapacitet med hensyn til luftfartsselskaber, der er certificeret i Tanzania.

(70) De ønskede oplysninger omfatter centrale aspekter af TCAA's organisationsstruktur, personalets kvalifikationer, uddannelsesprogrammer og tilsynsprocesser, herunder håndtering af sikkerhedsmæssige mangler, korrigerende foranstaltninger og systemer til indberetning af begivenheder. Desuden søges der via anmodningen nærmere oplysninger om havarier og hændelser, certificerings- og licensprocedurer for AOC-indehavere og piloter samt tilsynet med organisationer med ansvar for fortsat luftdygtighed og luftfartøjsvedligeholdelse.

(71) De ønskede oplysninger og den ønskede dokumentation blev fremlagt af TCAA den 7. juni 2024 og afslørede betydelige mangler med hensyn til personaletildeling og tilsynseffektivitet, navnlig manglende klarhed om, hvordan inspektørerne fordeles på centrale funktioner, hvilket giver anledning til bekymring med hensyn til, om ressourcerne er tilstrækkelige til effektivt at føre tilsyn med luftdygtighed, flyveoperationer og personalecertificering.

(72) Desuden blev uddannelses- og kvalifikationsprocesserne for inspektører anset for at være utilstrækkelige, idet der manglede klare retningslinjer for specialiseret uddannelse, strukturerede præstationsevalueringer og periodisk træning. Disse mangler kan bringe TCAA's personales evne til at føre effektivt sikkerhedstilsyn i fare. Desuden var TCAA's tilsynsprocedurer enten ufuldstændige eller manglede helt på visse kritiske områder, såsom tilsynsmanualerne for et centralt område som personalecertificering.

(73) Optegnelser over TCAA's certificerings- og tilsynsaktiviteter afslørede adskillige mangler, herunder inkonsekvent anvendelse af formularer for særlige godkendelser, utilstrækkelig overvågning af luftfartsselskabernes fortsatte luftdygtighed, utilstrækkelig opfølgning på sikkerhedsanmærkninger, uafsluttede afhjælpende foranstaltninger over længere perioder og tilbagevendende sikkerhedsproblemer, hvor man ikke har formået at adressere de grundlæggende årsager.

(74) Som led i de løbende overvågningsaktiviteter afholdt Kommissionen, agenturet og repræsentanter for TCAA den 10. oktober 2024 et teknisk møde. Ved den lejlighed opridsede TCAA sin rolle som tilsynsmyndighed for Tanzanias civile luftfartssektor, der opererer i henhold til Tanzanias lov om civil luftfart og ICAO-bilagene, med det erklærede mål at garantere sikkerheden i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder. Ikke desto mindre er der fortsat betydelige udfordringer med hensyn til en effektiv gennemførelse af disse forordninger, hvilket forhindrer fuld tilpasning til internationale sikkerhedsstandarder.

(75) Desuden fremlagde TCAA sine igangværende initiativer til styrkelse af sit sikkerhedstilsynssystem. Disse initiativer omfatter udvikling af resultatbaserede overvågningsplaner, gennemførelse af et omfattende inspektøruddannelsessystem og revision af reglerne for civil luftfart med henblik på at bringe dem i overensstemmelse med udviklingen i ICAO's standarder. Disse bestræbelser understøttes af planer for kapacitetsopbygning i luftfartssektoren og øget samarbejde med interessenter fra industrien for at lette en effektiv gennemførelse af reguleringsmæssige krav. Selv om disse foranstaltninger anerkendes, understreger vedvarende mangler såsom mangler i uddannelsen af inspektører, uadresserede revisionsanmærkninger og utilstrækkelig proceduredokumentation behovet for yderligere foranstaltninger med henblik på at styrke tilsynsmekanismerne.

(76) Ved brev af 18. oktober 2024 meddelte Kommissionen *Air Tanzania* og TCAA, at sagen om *Air Tanzania* var blevet sat på dagsordenen for mødet i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, som skal afholdes den 19.-21. november 2024, og at både *Air Tanzania* og TCAA ville få mulighed for at blive hørt af EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

(77) *Air Tanzania* og TCAA blev hørt af EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 20. november 2024. *Air Tanzanias* præsentation under høringen beskrev indsatsen for at adressere resultaterne af TCO-godkendelsesprocessen, herunder en SMS-mangelanalyse, revisioner af håndbogen om sikkerhedsstyring samt ajourføringer af operationelle manualer og minimumsudstyrslisten. Luftfartsselskabet udarbejdede også en seksogtredive måneders periodisk uddannelsesplan vedrørende træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger, vinteroperationer og håndtering af farligt gods. Desuden blev der indført procedurer for overvågning af rute- og flyvepladskvalifikationer og kontrol af komponenter med begrænset levetid for at forbedre den operationelle praksis og luftdygtighedspraksis.

(78) Medlemmerne af EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed gav udtryk for bekymring over *Air Tanzanias* tilgang til den overordnede håndtering af anmærkningerne og navnlig dets grundlæggende årsagsanalyser. Det blev bemærket, at mange af de grundlæggende årsager, som luftfartsselskabet fremlagde, blot var en gentagelse af resultaterne, uden at der blev foretaget en omfattende analyse med henblik på at identificere de underliggende systemiske eller proceduremæssige mangler. Et eksempel herpå var *Air Tanzanias* identifikation af de seksten niveau 2-anmærkninger som den grundlæggende årsag til niveau 1-anmærkningen vedrørende manglende overholdelse af de gældende krav i bilag 1 (del-TCO) til forordning (EU) nr. 452/2014. Dette viste klart, at *Air Tanzania* ikke havde adresseret de grundlæggende årsager til, at luftfartsselskabet ikke var i stand til at opfylde disse krav. Denne mangel på en dybere undersøgelse svækker effektiviteten af de foreslåede korrigerende foranstaltninger, da de afhjælper symptomerne i stedet for at afhjælpe de underliggende systemiske svagheder.

(79) De oplysninger, som *Air Tanzania* har fremlagt, var ikke tilstrækkelige til at afhjælpe de sikkerhedsmæssige mangler, som lå til grund for agenturets afgørelse om at afslå TCO-ansøgningen. Den korrigerende handlingsplan (»CAP«), som *Air Tanzania* fremlagde, og navnlig den tilhørende analyse af den grundlæggende årsag, dokumenterede ikke luftfartsselskabets evne til at gennemføre passende foranstaltninger til at sikre overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.

(80) Under høringen fremlagde TCAA sin lovgivningsmæssige ramme og understregede sit engagement i at sikre sikkerhedstilsyn i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder. TCAA rapporterede om sine umiddelbare foranstaltninger efter agenturets afvisning af *Air Tanzanias* TCO-godkendelse, herunder en særlig undersøgelse, der identificerede kritiske områder, som kunne forbedres, såsom et ineffektivt sikkerhedsledelsessystem, personalemangel og organisatorisk ineffektivitet.

(81) Desuden meddelte TCAA EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, at der som reaktion på agenturets konklusioner blev oprettet et særligt hold af inspektører til at evaluere og verificere den reviderede CAP, som *Air Tanzania* har udarbejdet. Ifølge TCAA har disse bestræbelser adresseret 11 ud af 19 anmærkninger, og håndteringen af de resterende anmærkninger befinder sig på forskellige gennemførelsesstadier. De specifikke foranstaltninger, der blev beskrevet af TCAA under høringen, såsom godkendelse af reviderede uddannelsesprogrammer, ændringer af operationelle manualer og verifikation af kritiske opdateringer såsom træning med henblik på opgradering af lederens kompetencer, registre over mandskabets nylige erfaring og overholdelse af luftdygtighedsdirektiver, blev ikke underbygget af dokumentation. Det fremgik endvidere under retsmødet, at TCAA heller ikke fuldt ud overholdt principperne om analyse af de grundlæggende årsager, hvilket rejste tvivl om, hvorvidt myndighedens vurdering af den CAP, som *Air Tanzania* havde fremlagt, var tilstrækkelig og effektiv.

(82) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Air Tanzania* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(83) I betragtning af de åbenlyse mangler, der er konstateret som følge af udvekslingerne med TCAA, vil Kommissionen med bistand fra agenturet og med støtte fra medlemsstaterne gennemføre et EU-vurderingsbesøg på stedet i Tanzania.

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

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

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

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

(88) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 474/2006 foretages følgende ændringer:

1) Bilag A erstattes af teksten i bilag I til nærværende forordning.

2) Bilag B erstattes af teksten i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. december 2024.

På Kommissionens vegne
For formanden
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen

BILAG I

»*BILAG A*

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	Akronym eller forkortelse Betydning ABC	Tanzania
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	Model for forøget misligholdel-ses- og migreringsri-siko	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen *TAAG Angola Airlines* og *Heli Malongo*, herunder:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Ukendt	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Ukendt	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Ukendt	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Ukendt	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Armenien, herunder:			**Armenien**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	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)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	UBP	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			**Ækvatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Kirgisistan, herunder:			**Kirgisistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgisistan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgisistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Ukendt	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
MAC.KG AIRLINES	61	SYX	Kirgisistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgisistan
SKY JET	60	SJL	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia.			**Liberia**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Libyen, herunder:			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Ukendt	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	OPVARMEDE TOBAKSVA-RER	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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 »IRCOMPANY IKAR«	36	KAR	Rusland
LTD. I FLY	533	RSY	Rusland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusland
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY »AEROFLOT — RUSSIAN AIRLINES«	1	AFL	Rusland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			**São Tomé og Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	RTV	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone.			**Sierra Leone**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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 dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«)	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsope-ratørens hjemland	Luftfartøjs-type med begrænsning	Registrerings-nummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis det/de er kendt	Registrerings-stat
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og af typen Boeing B747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing B747, som er opført på AOC.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	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 nærværende bilag, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er omfattet af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.