Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/3137

16.12.2024

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2024/3137

av den 13 december 2024

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen

(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 har lämnats.

(3) Kommissionen informerade alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, om de grundläggande fakta och överväganden som skulle ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen eller för beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som redan tagits upp i förteckningarna i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EU-lufttrafikföretag

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

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

Lufttrafikföretag från Armenien

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

(13) Under första kvartalet 2024 genomförde Icao ett besök inom ramen för det allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (USOAP) vid Armeniens civila luftfartskommitté (CAC), under vilket allvarliga säkerhetsbrister på området certifiering av lufttrafikföretag kunde konstateras. Granskningen visade att certifieringsförfarandet för armeniska lufttrafikföretag grundade sig på föråldrade krav och saknade en strukturerad och systematisk strategi för utfärdande av drifttillstånd.

([4]) Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

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

(14) Vidare visade granskningen omfattande utmaningar i Armeniens förmåga att säkerställa en ändamålsenlig flygsäkerhetstillsyn och en betydande minskning i landets poäng för ändamålsenligt genomförande samt kritiska svagheter på områden såsom åtgärdande av säkerhetsproblem och övervakningsskyldigheter.

(15) När det gäller de allvarliga säkerhetsbristerna på området certifiering av lufttrafikföretag lanserades ett särskilt stödinitiativ i april 2024 i syfte att snarast möjligt åtgärda bristerna. I augusti 2024 hade bristerna åtgärdats, men ytterligare insatser behövs för att ta itu med andra säkerhetstillsynsproblem som konstaterades vid USOAP-granskningen, och CAC har tagit fram en plan för korrigerande åtgärder för dessa.

(16) Som en del av kommissionens kontinuerliga övervakningsverksamhet ägde ett tekniskt möte rum den 13 november 2024 mellan kommissionen, byrån, medlemsstaterna och CAC. Under mötet granskades den senaste utvecklingen och de framsteg som gjorts för att stärka CAC:s system för säkerhetstillsyn, inbegripet uppdateringar om förbättringar på regleringsområdet och driftsmässiga förbättringar.

(17) Det bör noteras att Armenien har gjort framsteg med att uppdatera sina flygsäkerhetsbestämmelser och sin tillsynsförmåga som svar på de iakttagelser som gjordes vid det utvärderingsbesök på plats som unionen genomförde under 2020. Framstegen omfattar anställning och utbildning av personal, översyn av regler och tillhörande genomförandeförfaranden, genomförande av tillsynsverksamhet och vidtagande av efterlevnadsåtgärder, exempelvis att ge osäkra luftfartyg flygförbud och stärka lufttrafikföretagens efterlevnad.

(18) Trots dessa ansträngningar drogs vid det tekniska mötet den 13 november 2024 slutsatsen att det fortfarande inte finns tillräcklig bevisning för att motivera lättnader för lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien vad gäller de driftsrestriktioner som infördes genom genomförandeförordning (EU) 2020/736. Ytterligare bedömningar av den bevisning som ligger till grund för de åtgärder som CAC har vidtagit krävs för att avgöra vad som behöver göras härnäst, inbegripet möjligheten att unionen genomför ett nytt utvärderingsbesök på plats i Armenien under 2025.

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

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

Lufttrafikföretag från Irak

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

(22) Den 22 oktober 2024 ägde ett tekniskt möte rum med deltagare från kommissionen, byrån, medlemsstaterna och Iraks civila luftfartsmyndighet (ICAA). Det genomfördes som en del av kommissionens kontinuerliga övervakningsverksamhet kopplat till den övergripande säkerhetssituationen i Irak, inbegripet ICAA:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn. Under mötet uppdaterade ICAA deltagarna om vilka insatser som genomförts för att stärka dess lagstiftning och regelverk, samt tillsynsarbetet.

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

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

(23) Under mötet framförde ICAA att man i juli 2024 hade anlitat en konsultgrupp för att hjälpa till i utvecklingen av regelverket och stärka tillsynskapaciteten. Framsteg har rapporterats vad gäller genomförandet av rekommendationerna från de projekt för tekniskt stöd som byrån genomförde under 2017 och 2023, särskilt vad gäller anpassning av flygverksamhet och förfaranden för certifiering av personal till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 och 1178/2011 ([9]).

(24) ICAA underrättade kommissionen om de ändringar som gjorts i Iraks lagstiftning om civil luftfart, som för närvarande håller på att godkännas. Dessutom har ICAA gjort framsteg i fråga om att åtgärda resursbrister genom att rekrytera fyra flygverksamhetsinspektörer och en kabinsäkerhetsinspektör och arbete pågår för att anställa ytterligare två luftvärdighetsinspektörer. Vidare har ICAA börjat utarbeta ett statligt säkerhetsprogram (SPP) för Irak och arbete pågår för att uppdatera regelförfaranden och inspektörsutbildning på områden såsom farligt gods och hantering av risker i samband med trötthet. Dessa uppdateringar har dock inte genomförts fullt ut.

(25) ICAA har gjort ett viktigt arbete men problem kvarstår, däribland kritisk brist på kvalificerad personal för helikopter- och luftvärdighetsinspektioner. För att hantera detta har ICAA inlett ett femårigt utbildningsprogram för 14 nyrekryterade flygteknikaspiranter. Syftet är att de ska bli kvalificerade som flygvärdighetsinspektörer och på så vis minska beroendet av internationella experter.

(26) Kommissionen begärde att ICAA skulle bekräfta ett datum för det uppskjutna utvärderingsbesök på plats från unionen som ursprungligen planerades till första kvartalet 2024, men som på ICAA:s begäran flyttades till det fjärde kvartalet 2024. Som svar på detta föreslog ICAA att besöket skulle skjutas upp ytterligare till det andra eller tredje kvartalet 2025, företrädesvis till september 2025, beroende på de framsteg som gjorts under tiden.

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

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

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

Lufttrafikföretag från Kirgizistan

(30) I oktober 2006 upptogs lufttrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006 ([10]).

(31) Inom ramen för kommissionens kontinuerliga övervakning hölls den 16 juli 2024 ett tekniskt möte med företrädarna för den statliga civila luftfartsmyndigheten under Kirgizistans regering (SCAA).

(32) Under mötet redogjorde SCAA för sina insatser för att åtgärda de säkerhetsbrister som hade lett till att lufttrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan togs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 samt för andra åtgärder som vidtagits för att förbättra SCAA:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn.

([9]) Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) Kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006 av den 12 oktober 2006 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen, ändrad genom förordning (EG) nr 910/2006 (EUT L 283, 14.10.2006, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(33) Kommissionen lade i samband med detta för SCAA fram resultaten av den bedömning som gjorts på grundval av den information och den dokumentation som SCAA lämnat i början av 2024. Bedömningen omfattade områden som utbildningsprogram, tillsynsprocesser, systemet för händelserapportering, licensieringsförfaranden och övergripande driftseffektivitet.

(34) Kommissionens bedömning avslöjade flera brister i SCAA:s utbildningsprogram för personalen. Utbildningsprogrammet för inspektörer innehöll visserligen de nödvändiga uppgifterna om arbetsuppgifter, men det saknades tydlig information om genomförande och planering, särskilt i fråga om att inkludera de kurser på arbetsplatsen som krävs för ny personal.

(35) Kommissionen noterade att antalet inspektörer föreföll otillräckligt för att säkerställa en ändamålsenlig tillsyn av Kirgizistans luftfartssektor. Bristen på administrativ stödpersonal innebär ytterligare påfrestningar för inspektörerna, som måste utföra ytterligare administrativa uppgifter, vilket begränsar deras förmåga att fokusera på certifiering och övervakning. När det gäller finansiering och resurser hänvisade SCAA till planerade ökningar av löner och resurser, men gav inga specifika uppgifter om budgetbestämmelserna.

(36) Vid bedömningen framhölls också brister i SCAA:s system för händelserapportering, särskilt avsaknaden av en heltäckande databas över incidenter och olyckor. Systemet befanns vidare vara otydligt och ineffektivt samt sakna en systematisk strategi för att samla in och analysera uppgifter om incidenter och olyckor.

(37) Kommissionen konstaterade att det fanns ett flertal luckor i SCAA:s tillsynsverksamhet. Tillsynen av flera lufttrafikföretag och underhållsorganisationer var antingen ofullständig eller hade inte genomförts alls. Den tillsynsdokumentation som tillhandahållits var vag och saknade de förfaranderegler som krävs för ändamålsenlig utvärdering. Dessutom hade det inte inrättats något efterlevnadssystem eller någon internrevisionsenhet, trots påståendena om att man gjort förberedelser för ISO 9001-certifiering. Detta gav upphov till ytterligare farhågor rörande SCAA:s förmåga att säkerställa en konsekvent efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

(38) Den 24 oktober 2024 hölls på SCAA:s begäran ett andra möte i Bryssel. Under mötet erkände SCAA de utmaningar som man står inför. Som svar på dessa utmaningar lade SCAA fram en strategisk omställningsplan med syfte att anpassa de kirgizistanska luftfartsnormerna till internationella säkerhetsnormer. Under den nuvarande ledningen har SCAA inlett flera organisatoriska förbättringar, bland annat har det interna ramverket omstrukturerats, en ny finansieringsmodell har införts och en bristanalys i fråga om internationella säkerhetsnormer har slutförts. Dessa insatser återspeglar SCAA:s vilja att åtgärda brister i säkerhetstillsynen och stärka samarbetet med kommissionen.

(39) Kommissionen inser vikten av de varaktiga och mätbara framsteg för att förbättra kapaciteten till säkerhetstillsyn som SCAA har gjort, men samtidigt betonar kommissionen att SCAA måste fortsätta att tillhandahålla tydliga bevis på betydande förbättringar innan unionen kan överväga att genomföra ett framtida utvärderingsbesök på plats i Kirgizistan. För att stödja detta arbete kommer kommissionen, genom byrån, att genomföra ett projekt för särskilt tekniskt stöd under 2025. Detta initiativ kommer att inriktas på att utvärdera SCAA:s färdplan, tillhandahålla riktad utbildning och stärka interna tillsynsförfaranden med det slutliga målet att uppnå efterlevnad med internationella säkerhetsnormer och att hjälpa Kirgizistan att bli borttaget från EU:s flygsäkerhetsförteckning.

(40) Det finns dock för närvarande inte tillräcklig underbyggd bevisning för att SCAA har löst alla de säkerhetsbrister som ledde till det verksamhetsförbud som infördes genom kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006.

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

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

Lufttrafikföretag från Pakistan

(43) I mars 2007 upptogs *Pakistan International Airlines* i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 235/2007 ([11]) och ströks därefter i november 2007 från den bilagan genom kommissionens förordning (EG) nr 1400/2007 ([12]).

(44) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i maj 2024 höll experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna ett tekniskt möte den 18–19 september 2024. Under den första dagen utvärderades den plan för korrigerande åtgärder som lämnats in av Pakistans civila luftfartsmyndighet (PCAA) och därefter granskats av kommissionen och byrån. PCAA tillhandahöll de förtydliganden och den styrkande dokumentation som begärts. Under den andra dagen genomfördes en rad stickprovskontroller på områdena flygverksamhet, personalcertifiering, luftvärdighet, kvalitetsledningssystem och säkerhetsstyrningssystem. Dessa kontroller utfördes i form av oplanerade kontroller på distans, i syfte att få mer information om myndighetens förmåga att utöva ändamålsenlig tillsyn, efter unionens besök i november 2023.

(45) År 2020 drog byrån in auktorisationen som tredjelandsoperatör för *Pakistan International Airlines* och *Vision Air*. Indragningen kommer att gälla till dess att byrån har verifierbar bevisning för att PCAA kan utöva ändamålsenlig tillsyn över sina lufttrafikföretag, att tillsynsbristerna har åtgärdats och att lufttrafikföretagen på lämpligt vis har åtgärdat alla konstaterade brister. De inhämtade uppgifterna skulle vara till hjälp för byrån inför ett beslut om att överväga att upphäva indragningen av auktorisationen som tredjelandsoperatör för *Pakistan International Airlines* och *Vision Air* och bevilja en auktorisation som tredjelandsoperatör för *Airblue Limited*.

(46) Vid det tekniska mötet konstaterades att alla delar av planen för korrigerande åtgärder hade genomförts och att inga allvarliga brister hade upptäckts. Än finns arbete kvar att göra, men alla åtgärder som har vidtagits verkar vara solida och samstämmiga.

(47) I slutsatserna från det tekniska mötet konstaterades att PCAA håller på att gå över från en reaktiv till en proaktiv säkerhetstillsynsstrategi. PCAA har i denna anda åtgärdat bristen på inspektionspersonal på området flygstandarder, vilket var en kritisk fråga vid tidpunkten för unionens utvärderingsbesök på plats. För att förhindra att en liknande situation uppstår igen har ett antal åtgärder vidtagits, bland annat ökad rationalisering av verksamheten, uppgiftsanpassade arbetsprofiler, användning av verktyg för beräkning av resurser utifrån föränderliga behov, säkerställande av en tillräcklig budget för rekrytering och utbildning, en policy för att behålla personalen och åtgärder för att undvika intressekonflikter mellan inspektörer och de organisationer som står under deras tillsyn.

(48) Vid det tekniska mötet konstaterades att PCAA har gjort betydande framsteg när det gäller att åtgärda de allvarligaste säkerhetsbristerna. Det finns fortfarande utrymme för förbättringar, bland annat i fråga om att fastställa, kategorisera och förvalta iakttagelserna. Även i fråga om rampinspektioner finns det utrymme för förbättringar, eftersom utbildningen av rampinspektörer är tämligen färsk. När det gäller utbildning av inspektörer är den nuvarande inspektörsgruppen för flygstandarder fullt utbildad, men saknar erfarenhet. Alla dessa omständigheter måste följas upp på medellång och lång sikt. PCAA har gått med på att regelbundet informera kommissionen om de framsteg som görs i detta avseende.

(49) De senaste inspektionerna av drifttillstånden för *Airblue Limited* och *Pakistan International Airlines* har granskats. Inga större brister konstaterades.

(50) Kvalitetsledningssystemet behöver förbättras. Kontrollen av dokumentationen är fortfarande inte optimal, men viktiga framsteg har noterats. Exempelvis har man säkerställt konsekvens i iakttagelserna och en enhetlig förvaltning av dessa på alla områden, samt infört en enda programvara för förvaltning av iakttagelserna på alla områden.

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

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

(51) Utarbetandet av ett statligt säkerhetsprogram befinner sig i ett tidigt skede. PCAA har åtagit sig att genomföra det så snart som möjligt, särskilt händelserapporteringen och riskklassificeringen.

(52) På det hela taget konstaterades inga betydande säkerhetsproblem. Slutsatsen efter det tekniska mötet är att PCAA har gjort betydande framsteg, vilket framgår av den information som samlades in under det tekniska mötet.

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

(54) 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.

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

Lufttrafikföretag från Surinam

(56) I juli 2010, efter det ursprungliga uppförandet på förteckningen i juni 2006 och det efterföljande borttagandet i november 2007, fördes *Blue Wing Airlines* åter upp på förteckningen i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EU) nr 590/2010 ([13]) på grund av styrkta bevis för att lufttrafikföretaget uppvisade allvarliga säkerhetsbrister, vilka rapporterades i de rampinspektioner som genomförts av medlemsstaterna, samt två dödsolyckor.

(57) Den 26 juni 2023 höll kommissionen och byrån ett tekniskt möte på distans med Surinams myndighet för civil luftfart (CASAS). Detta möte hölls på grundval av ett antal diskussioner med CASAS och *Blue Wing Airlines* mellan november 2018 och maj 2022 och syftet var att återuppta formella samråd med CASAS, med tanke på den tid som gått sedan den första kontakten i maj 2019. I detta sammanhang begärde kommissionen den 11 september 2023 en mängd information och dokumentation från CASAS i syfte att bedöma CASAS:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn för de åtta lufttrafikföretag som är certifierade i Surinam, varav ett, *Surinam Airways*, innehar en auktorisation som tredjelandsoperatör sedan juli 2016.

(58) Resultaten från bedömningen av den information och dokumentation som CASAS tillhandahöll visade allvarliga säkerhetsbrister, vilket framgår av ofullständiga program för grundläggande tillsyn, tvivel i fråga om den inspekterande personalens utbildning och kvalifikationer, upprepade allvarliga iakttagelser och dålig förvaltning av anmärkningar.

(59) Den 23 oktober 2024 hölls ett tekniskt möte mellan experter från kommissionen, byrån, medlemsstaterna och CASAS. Vid detta tillfälle bekräftades de brister som bedömningen av den mottagna informationen och dokumentationen avslöjat, både i fråga om art och antal.

(60) Det finns nämligen fortfarande farhågor om CASAS:s förmåga att säkerställa en ändamålsenlig tillsyn av de lufttrafikföretag som står under dess övervakning. Detta framgår av situationen på direktoratet för flygverksamhet och direktoratet för certifiering av personal, vilka verkar vara kraftigt underbemannade, samt av tillsynsprogrammen, som inte genomförs som planerat. Det finns även en oro över inspektörernas utbildning och kvalifikationer. En annan oroande aspekt gäller beviljande och förlängning av drifttillstånd, eftersom många av de förfaranden som krävs inte finns och de förfaranden som har presenterats dels är mycket grundläggande, dels saknar ändamålsenlighet. Detta tyder på att CASAS:s tillsynsverksamhet till största del sker på ad hoc-basis. Samma allvarliga iakttagelser som gjorts i tidigare granskningsrapporter kvarstod. Vidare konstaterades att de flesta myndighetsförfarandena inte följde de senaste uppdateringarna av de internationella säkerhetsnormerna.

([13]) Kommissionens förordning (EU) nr 590/2010 av den 5 juli 2010 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 170, 6.7.2010, s. 9, ELI:

(61) Med tanke på CASAS:s uppenbara brist på framsteg när det gäller att säkerställa en lämplig nivå på kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn informerade kommissionen EU:s flygsäkerhetskommitté om att man avser att anordna ett utvärderingsbesök på plats i Surinam under det första kvartalet 2025.

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

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

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

Lufttrafikföretag från Tanzania

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

(66) *Air Tanzania Company Limited (Air Tanzania)* ansökte den 23 augusti 2023 om auktorisation som tredjelandsoperatör. Byrån bedömde *Air Tanzanias* ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör i enlighet med kraven i kommissionens förordning (EU) nr 452/2014.

(67) I samband med sin bedömning uttryckte byrån oro över *Air Tanzanias* bristande förmåga att reagera på konstaterade säkerhetsbrister. Byrån konstaterade framför allt att *Air Tanzania* inte lyckades upprätthålla kontrollen över sitt flygutbildningsprogram, särskilt när det gäller att säkerställa att alla typer av nödsituationer och onormala händelser, såsom funktionsfel i motorer, skrov eller system, bränder och andra kritiska scenarier, inkluderas i fortbildningen av flygbesättningar. Med hänsyn till det ansenliga antalet allvarliga brister som konstaterats under bedömningen fastställde byrån att situationen tydde på en systembrist inom lufttrafikföretaget som äventyrar säkerheten och utgör en allvarlig risk för flygverksamheten. Det ledde vidare till att *Air Tanzania* inte kunde visa att man efterlever tillämpliga internationella säkerhetsnormer.

(68) *Air Tanzanias* oförmåga att ta itu med dessa säkerhetsbrister styrktes vidare genom att lufttrafikföretaget lämnade in en oacceptabel plan för korrigerande åtgärder för hantering av de konstaterade bristerna. *Air Tanzania* kunde således inte visa att man efterlever tillämpliga internationella säkerhetsnormer. Byrån drog slutsatsen att en ytterligare bedömning inte skulle resultera i en auktorisation för *Air Tanzania* eftersom lufttrafikföretaget inte uppfyller kraven i kommissionens förordning (EU) nr 452/2014. Byrån avslog därför den 12 april 2024 *Air Tanzanias*ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör med motiveringen att lufttrafikföretaget inte uppfyller säkerhetskraven.

(69) Inom ramen för förordning (EU) nr 2111/2005 och förordning (EU) 2023/660 begärde kommissionen den 2 maj 2024 en mängd information och dokumentation från Tanzanias civila luftfartsmyndighet (TCAA). Syftet med begäran var att bedöma TCAA:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn av lufttrafikföretag som är certifierade i Tanzania.

(70) Den begärda informationen omfattar viktiga aspekter av TCAA:s organisationsstruktur, personalens kvalifikationer, utbildningsprogram och tillsynsprocesser, inbegripet hantering av säkerhetsbrister, korrigerande åtgärder och system för händelserapportering. Dessutom efterfrågas i begäran närmare uppgifter om olyckor och tillbud, certifierings- och licensieringsförfaranden för innehavare av drifttillstånd och för piloter samt tillsyn av organisationer med ansvar för fortsatt luftvärdighet och underhåll av luftfartyg.

(71) Den efterfrågade informationen och dokumentationen lämnades av TCAA den 7 juni 2024 och avslöjade betydande brister i fråga om personalfördelning och tillsynseffektivitet, särskilt saknades tydlig information om hur inspektörerna var fördelade över nyckelfunktioner, vilket ledde till farhågor om huruvida resurserna var tillräckliga för att ändamålsenligt övervaka luftvärdigheten, flygverksamheten och personalcertifieringen.

(72) Dessutom konstaterades att utbildnings- och kvalifikationsförfarandena för inspektörer var otillräckliga och saknade tydliga riktlinjer för specialiserad utbildning, strukturerade prestationsutvärderingar och fortbildning. Dessa brister skulle kunna äventyra TCAA:s personals förmåga att utföra ändamålsenlig säkerhetstillsyn. Dessutom var TCAA:s tillsynsförfaranden antingen ofullständiga eller saknades helt på vissa kritiska områden, exempelvis tillsynshandböcker för kritiska områden såsom personalcertifiering.

(73) Dokumentationen av TCAA:s certifierings- och tillsynsverksamhet avslöjade flera brister, bland annat inkonsekvent användning av formulär för särskilda godkännanden, otillräcklig övervakning av lufttrafikföretagens fortsatta luftvärdighet, otillräcklig uppföljning av säkerhetsbrister, längre perioder med oavslutade korrigerande åtgärder samt återkommande säkerhetsproblem, där man inte hade lyckats åtgärda de bakomliggande orsakerna.

(74) Den 10 oktober 2024 höll kommissionen, byrån och företrädare för TCAA ett tekniskt möte, som ett led i den kontinuerliga övervakningsverksamheten. Vid detta tillfälle beskrev TCAA sin roll som tillsynsmyndighet för Tanzanias civila luftfartssektor, med verksamhet inom ramen för Tanzanias lag om civil luftfart och Icaos bilagor och det fastställda målet att säkerställa säkerhet i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Betydande utmaningar kvarstår dock när det gäller det faktiska genomförandet av dessa bestämmelser, vilket förhindrar en fullständig anpassning till internationella säkerhetsnormer.

(75) Dessutom presenterade TCAA sina pågående initiativ för att stärka sitt system för säkerhetstillsyn. Detta inbegriper utarbetande av prestationsbaserade övervakningsplaner, genomförande av ett omfattande system för utbildning av inspektörer och en översyn av bestämmelserna om civil luftfart för att anpassa dem till Icaos standarder. Dessa insatser stöds av planer för kapacitetsuppbyggnad inom luftfartssektorn och ökat samarbete med berörda parter inom branschen i syfte att underlätta ett ändamålsenligt genomförande av lagstadgade krav. Samtidigt som dessa åtgärder konstateras, understryker de bestående bristerna såsom brister i utbildningen av inspektörer, kvarstående iakttagelser från revisioner och otillräcklig dokumentation om förfaranden behovet av ytterligare åtgärder för att stärka mekanismerna för tillsyn.

(76) Genom en skrivelse av den 18 oktober 2024 meddelade kommissionen *Air Tanzania* och TCAA att ärendet *Air Tanzania* hade förts upp på dagordningen för EU:s flygsäkerhetskommittés sammanträde den 19–21 november 2024, och att både *Air Tanzania* och TCAA skulle ges tillfälle att yttra sig inför EU:s flygsäkerhetskommitté i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

(77) *Air Tanzania* och TCAA lade fram sina synpunkter inför EU:s flygsäkerhetskommitté den 20 november 2024. *Air Tanzania* redogjorde under utfrågningen för de åtgärder som vidtagits för att hantera iakttagelserna från förfarandet för auktorisation som tredjelandsoperatör, inbegripet en bristanalys av säkerhetsstyrningssystemet, en revidering av handboken för säkerhetsorganisation samt uppdateringar av handböcker och minimiutrustningslistan. Flygbolaget utarbetade även en fortbildningsplan på trettiosex månader som rör utbildning i förebyggande av och återgång från oönskade flyglägen, verksamhet under vinterförhållanden och hantering av farligt gods. Dessutom infördes förfaranden för spårning och kontroller av sträck- och flygplanskvalificering för komponenter med fasta inspektionsintervaller och komponenter med begränsad livslängd för att förbättra drifts- och luftvärdighetspraxis.

(78) Ledamöterna i EU:s flygsäkerhetskommitté uttryckte oro över hur *Air Tanzania* rent allmänt har hanterat iakttagelserna och i synnerhet dess orsaksanalys. Man konstaterade att många av de bakomliggande orsaker som lufttrafikföretaget presenterade endast var upprepningar av iakttagelserna, och att en djupgående analys för att identifiera bakomliggande system- eller förfarandebrister saknades. Ett exempel på detta var att *Air Tanzania* konstaterade att de 16 iakttagelserna på nivå 2 var den bakomliggande orsaken till iakttagelsen på nivå 1 som gällde bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven i bilaga 1 (Del-TCO) till förordning (EU) nr 452/2014. Detta visar tydligt *Air Tanzanias* underlåtenhet att ta itu med de grundläggande orsakerna till lufttrafikföretagets oförmåga att uppfylla dessa krav. Avsaknaden av en mer djupgående undersökning försvagar de föreslagna korrigerande åtgärderna eftersom de berör symptomen snarare än löser de bakomliggande systembristerna.

(79) Den information som lämnades av *Air Tanzania* var inte tillräcklig för att åtgärda de säkerhetsbrister som låg till grund för byråns beslut att vägra auktorisation som tredjelandsoperatör. Den plan för korrigerande åtgärder som tillhandahölls av *Air Tanzania*, särskilt den tillhörande orsaksanalysen, visade inte lufttrafikföretagets förmåga att genomföra lämpliga åtgärder för att säkerställa efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer.

(80) Vid utfrågningen lade TCAA fram sitt regelverk och framhöll sin ambition att säkerställa säkerhetstillsyn i linje med internationella säkerhetsnormer. TCAA rapporterade om sina omedelbara åtgärder efter det att byrån avslog *Air Tanzanias* ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör, bland dessa återfinns en särskild granskning där kritiska förbättringsområden identifierades, exempelvis ineffektiva säkerhetsstyrningssystem, personalbrist och en ineffektiv organisation.

(81) Dessutom informerade TCAA EU:s flygsäkerhetskommitté om att en särskild inspektörsgrupp hade inrättats för att utvärdera och kontrollera den reviderade planen för korrigerande åtgärder som *Air Tanzania* hade tagit fram. Detta gjordes som svar på byråns iakttagelser. Enligt TCAA har dessa åtgärder åtgärdat elva av nitton iakttagelser; de kvarstående iakttagelserna befinner sig på olika genomförandestadier. De specifika åtgärder som TCAA beskrev vid utfrågningen, såsom godkännande av reviderade utbildningsprogram, ändringar av handböcker och kontroll av kritiska uppdateringar såsom uppgradering av befälhavarutbildning, uppdaterade besättningsjournaler och efterlevnad av luftvärdighetsdirektiven stöddes inte av någon bevisning. Dessutom framkom det under utfrågningen att TCAA inte fullt ut följde principerna för orsaksanalys vilket gav upphov till tvivel huruvida TCAA på ett lämpligt och ändamålsenligt sätt hade bedömt *Air Tanzanias* plan för korrigerande åtgärder.

(82) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 gör kommissionen därför bedömningen att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att lufttrafikföretaget *Air Tanzania* tas upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(83) Mot bakgrund av de uppenbara brister som konstaterats vid diskussionerna med TCAA kommer kommissionen, med bistånd av byrån och medlemsstaterna, att göra ett utvärderingsbesök på plats i Tanzania.

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

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

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

(87) 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 inom unionen tillämpas omedelbart efter det att de antagits.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

(1) Bilaga A ska ersättas med texten i bilaga I till den här förordningen.

(2) Bilaga B ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 13 december 2024.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen

BILAGA I

”Bilaga A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM HAR BELAGTS MED VERKSAMHETSFÖRBUD I UNIONEN, SAMT UNDANTAG [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	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	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av *TAAG Angola Airlines* och *Heli Malongo*, inbegripet			**Angola**
AEROJET	AO-008/11–07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11–06/17 YYY	Okänd	Angola
AIR JET	AO-006/11–08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15–06/17YYY	Okänd	Angola
HELIANG	AO 007/11–08/18 YYY	Okänd	Angola
SJL	AO-014/13–08/18YYY	Okänd	Angola
SONAIR	AO-002/11–08/17 SOR	SOR	Angola
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Armeniens tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Armenien**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien

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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
ARMENIAN 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	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	Okänd	Republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Demokratiska republiken Kongo**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratiska republiken Kongo

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

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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Okänd	Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizistan
SKY JET	60	SJL	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndigheter			**Liberia**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Libyens tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Okänd	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen

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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Okänd	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Okänd	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Okänd	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Okänd	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Okänd	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Okänd	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänd	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Följande lufttrafikföretag som certifierats av Rysslands tillsynsmyndigheter:			**Ryssland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Ryssland
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Ryssland
IZHAVIA	479	IZA	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Ryssland

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

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
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)	Nummer på drifttillstånd (AOC)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Alla luftfartyg av typen Fokker F100 och av typen Boeing B747	Luftfartyg av typen Fokker F100, så som anges i drifttillståndet; luftfartyg av typen Boeing B747, så som anges i drifttillståndet	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Nordkorea”

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