2025/2476

9.12.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2025/2476

af 8. december 2025

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 bilag 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 Angola, Armenien og Kirgisistan. Kommissionen har også oplyst EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om luftfartssikkerhedssituationen i Congo (Brazzaville), Irak, Mali, Pakistan, Surinam, Syrien, Tanzania, Tunesien og Usbekistan.

(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]).

([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).

([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).

(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 auditter udført af de nationale luftfartsmyndigheder, traf medlemsstaterne visse afhjælpende foranstaltninger og håndhævelsesforanstaltninger og underrettede Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed herom.

(11) Medlemsstaterne 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 Angola

(12) I juli 2007 blev *TAAG Angola Airlines* opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EU) nr. 787/2007 ([6]). I november 2008 blev luftfartsselskaber, som er certificeret i Angola, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1131/2008 ([7]). I juli 2009 blev *TAAG Angola Airlines* opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EU) nr. 619/2009 ([8]). I april 2019 udgik *TAAG Angola Airlines* ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/618 ([9]) fra bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 og *Heli Malongo* fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

([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 forordning (EF) nr. 787/2007 af 4. juli 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 175 af 5.7.2007, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Kommissionens forordning (EF) nr. 1131/2008 af 14. november 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 306 af 15.11.2008, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Kommissionens forordning (EF) nr. 619/2009 af 13. juli 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 182 af 15.7.2009, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/618 af 15. april 2019 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 106 af 17.4.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) *TAAG Angola Airlines* blev i første kvartal af 2025 sat under skærpet overvågning af agenturet i henhold til forordning (EU) nr. 452/2014 som følge af alvorlige uløste problemer med overholdelsen indenfor områderne opgaver, luftdygtighed, sikkerhedsstyringssystemer og kvalitetssystemer, der blev konstateret gennem agenturets løbende overvågningsaktiviteter. I den forbindelse gennemførte agenturet en audit hos *TAAG Angola Airlines* den 3. og 4. april 2025, som afslørede femten niveau 2-anmærkninger, der udgør den grundlæggende årsag til en niveau 1-anmærkning vedrørende manglende overholdelse af de gældende krav i bilag 1 (del-TCO) til forordning (EU) nr. 452/2014. Auditten viste endvidere, at de tilsynsaktiviteter, der blev udført af Angolas nationale civile luftfartsmyndighed (»ANAC«), var ufuldstændige og under de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(14) Den 30. april 2025 meddelte agenturet luftfartsselskabet, at det havde til hensigt at suspendere TCO-godkendelse nr. EASA.TCO.AGO.0001, og anmodede om øjeblikkelige afbødende foranstaltninger og korrigerende foranstaltninger senest den 14. maj 2025. *TAAG Angola Airlines* forelagde efterfølgende en korrigerende handlingsplan, som blev godkendt af agenturet, og som førte til ophævelse af proceduren for suspension den 23. juni 2025.

(15) Som svar på en anmodning fra ANAC om at genoptage samarbejdet med Kommissionen om status for tilsynet med luftfartssikkerheden i Angola anmodede Kommissionen i juni 2025 ANAC om at fremlægge detaljerede oplysninger om dens organisation, funktionsmåde og de overvågningsaktiviteter, der er gennemført for de luftfartsselskaber, som ANAC har certificeret, samt om opfølgningen på anbefalingerne i agenturets rapport om teknisk bistand fra december 2020.

(16) ANAC fremlagde ikke de ønskede oplysninger, men sendte i stedet sin masterplan for projektet til omfattende forbedring af tilsynet med sikkerheden (Comprehensive Safety Oversight Enhancement Project) til Kommissionen i juli 2025, hvori den skitserede reformer med henblik på at omstrukturere ANAC. De fremlagte oplysninger var imidlertid utilstrækkelige til at muliggøre en fuldstændig vurdering af den nuværende situation med hensyn til sikkerhedstilsyn i Angola, da de ikke omfattede den dokumentation og de præciseringer, der var nødvendige for at evaluere grundlaget for udstedelse og fortsat gyldighed af luftfartscertifikater eller de midlertidige tilsynsforanstaltninger i afventning af gennemførelsen af masterplanen for projektet til omfattende forbedring af tilsynet med sikkerheden. Kommissionen fremsendte derfor en ny anmodning om dokumentation i august 2025.

(17) Den svarskrivelse, som ANAC sendte til Kommissionen i oktober 2025, indeholdt heller ikke de oplysninger, som Kommissionen havde anmodet om i sine skrivelser i juni og august 2025. Kommissionen sendte derfor et nyt brev den 7. november 2025, hvori den indtrængende opfordrede ANAC til at forelægge en del af de oplysninger, der var blevet anmodet om tidligere, inden det kommende møde i EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed og fremlægge de resterende oplysninger senest den 15. januar 2026. Desuden indbød Kommissionen ANAC til et teknisk møde, planlagt til at finde sted i februar 2026, for at drøfte de foranstaltninger, som ANAC har truffet inden for rammerne af projektet til omfattende forbedring af tilsynet med sikkerheden., og om nødvendigt revurdere den afgørelse, som Europa-Kommissionen vedtog i gennemførelsesforordning (EU) 2019/618 om at fjerne *TAAG Angola Airlines* og *Heli Malongo* fra listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen.

(18) Som svar på den seneste anmodning fra Kommissionen fremlagde ANAC i sit brev af 13. november 2025 visse generelle oplysninger, som den tidligere havde anmodet om, herunder elementer vedrørende dens organisatoriske struktur og funktionsmåde og de luftfartsselskaber, som den har certificeret. Selv om ANAC anfører, at myndighedens strategi er baseret på en tostrenget tilgang, der kombinerer årvågen kontrol under det nuværende system med en langsigtet moderniseringsindsats, giver de forelagte oplysninger på nuværende tidspunkt ikke tilstrækkelig sikkerhed for, at dens aktiviteter i øjeblikket er i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder, navnlig med hensyn til udstedelse og fortsat gyldighed af certifikater og de dermed forbundne løbende tilsynsaktiviteter. Disse spørgsmål vil blive sat på dagsordenen for det tekniske møde, der er planlagt i februar 2026, og som ANAC har bekræftet sin deltagelse i.

(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 Angola.

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

(21) 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 Armenien

(22) I juni 2020 blev alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 ([10]).

(23) Som opfølgning på drøftelserne i EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed i november 2025 gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet i Armenien den 1.-5. september 2025 hos Armeniens udvalg for civil luftfart (»CAC«). EU-vurderingsbesøget på stedet omfattede en stikprøvevurdering af to luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, nemlig *Armenia Airways* og *Shirak Avia*.

(24) EU-vurderingsbesøget på stedet havde fokus på CAC i kraft af dennes rolle og ansvar for sikkerhedstilsynsaktiviteterne hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien.

(25) Vurderingen bekræftede, at CAC har truffet klare tiltag til at opbygge et fungerende sikkerhedstilsynssystem, der er i overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder. CAC er engageret i løbende forbedringsinitiativer og har vist vilje til at afhjælpe de konstaterede mangler.

(26) Armenien har gjort bemærkelsesværdige fremskridt med hensyn til at udvikle en omfattende sekundær ramme for luftfartslovgivning, der er tilpasset ICAO's bilag og centrale elementer i EU's regler for luftfartssikkerhed på alle centrale områder. For at bygge videre på disse fremskridt er der behov for en fortsat indsats for at sikre konsekvent vedligeholdelse og rettidig gennemførelse af både de seneste ICAO-ændringer samt EU-ændringer. Navnlig mangler der fortsat systematisk underretning om og offentliggørelse af uoverensstemmelser. Armenien har heller ikke nationale flyve- og tjenestetidsbegrænsninger for helikopteroperationer. En styrkelse af disse processer vil bidrage til at sikre fuld og ajourført overholdelse af relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(27) CAC har fastlagt de centrale organisatoriske funktioner, der er nødvendige for sikkerhedstilsynet, og som er understøttet af motiverede medarbejdere. Der er behov for yderligere forbedringer for at sikre overensstemmelse mellem det godkendte organigram og de faktiske rapporteringsveje. Desuden er der behov for yderligere præcisering med hensyn til kommandovejen i situationer, hvor både formanden og næstformanden er fraværende. Selv om bestemmelser på statsniveau giver ministeren mulighed for at udpege en midlertidig ledelse, kan opnåelse af en sådan bemyndigelse på det tidspunkt, hvor der er behov for det, forsinke hastende håndhævelsesafgørelser, f.eks. identifikation af, hvem der er bemyndiget til at udstede et påbud om startforbud for et luftfartøj med betydelige sikkerhedsmangler.

(28) CAC har gennemført certificerings- og overvågningsaktiviteter inden for flyveoperationer og indført elementer af risikobaseret tilsyn. Vurderingen af CAC's seneste tilsynsaktiviteter viser, at de nuværende procedurer ikke altid sikrer en tilstrækkelig kontrol af luftfartsselskabernes overholdelse af reglerne. Der blev f.eks. godkendt en operationel evalueringsfase for en electronic flight bag, selv om der ikke var fremlagt væsentlige oplysninger om hardware, software, plan for påvisning og krævede test. Selv om de anvendte tjeklister formelt var blevet udfyldt, viste kontrollen, at centrale krav ikke var blevet vurderet i praksis. Dette tyder på, at anvendelsen af tilsynsværktøjer endnu ikke sikrer en systematisk og pålidelig vurdering af driftssikkerheden. Tjeklisterne for flyve- og tjenestetidsbegrænsninger for fly blev anvendt til certificering af et helikopterluftfartsselskab.

(29) Indenfor området flyveoperationer er der stadig behov for betydelige fremskridt. Certifikater og godkendelser udstedes fortsat uden at sikre, at luftfartsselskaberne har påvist overensstemmelse med de relevante sikkerhedsstandarder på grund af inkonsekvent tilsynspraksis og mangel på fuldstændige forskriftsmæssige bestemmelser. Kombineret med begrænsede håndhævelsesbeføjelser, forsinkede eller aflyste overvågningsaktiviteter og utilstrækkelig adgang til dokumentation om driften reducerer disse mangler i væsentlig grad CAC's evne til at sikre løbende og effektiv sikkerhedskontrol med luftfartsselskaber.

(30) På området for luftdygtighed udviste CAC en solid teknisk tilsynskapacitet og en proaktiv tilgang. Udviklingen af en risikobaseret tilsynsmetode er positiv, selv om de interne procedurer og overvågningen af overholdelsen fortsat bør styrkes for at sikre, at alle godkendelser og certifikater udstedes i fuld overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

([10]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(31) EU-vurderingsholdet aflagde et besøg på stedet hos *Armenia Airways* den 3. september 2025.

(32) *Armenia Airways* har etableret de centrale elementer i sine systemer til sikkerhedsstyring og overvågning af overholdelse. Begge dele er dog fortsat i vid udstrækning proceduremæssige. Håndbogen om sikkerhedsstyringer er generel og ikke fuldt ud tilpasset luftfartsselskabets aktiviteter, og der er uoverensstemmelser mellem sikkerheds- og kvalitetspolitikkerne. Overvågningen af overholdelsen er ikke fuldt integreret i den daglige drift.

(33) Der er behov for forbedringer af tilsynet med flyvebesætningernes træning og dokumentationen for driften. Selv om der er indført relevante systemer og procedurer, indeholdt den elektroniske platform, der anvendes til at spore træningens gyldighed, ukorrekte data, og stikprøveudtagningen viste, at visse elementer af luftfartsselskabets omskolingskursus ikke var blevet fuldt ud leveret. Desuden kræves det, at driftshåndbogen og listen over minimumsudstyr tilpasses yderligere. Luftfartøjsdokumentation var ikke altid udfyldt i fuld overensstemmelse med procedurerne. Der var manglende underskrifter fra luftfartøjschefer og manglende brændstofangivelser i tekniske logbøger, forældede diagrammer og ukorrekte standardmasser for passagerer anvendt i lastdiagrammer.

(34) Derimod blev systemerne for vedligeholdelse og luftdygtighed hos *Armenia Airways* vurderet som tilfredsstillende, og der blev ikke konstateret nogen større problemer.

(35) EU-vurderingsholdet aflagde et besøg på stedet hos *Shirak Avia* den 3. september 2025.

(36) *Shirak Avia* har iværksat de centrale elementer i sine systemer til sikkerhedsstyring og overvågning af overholdelse. De er dog stadig i vid udstrækning både proceduremæssigt og utilstrækkeligt integreret i den operationelle praksis. Håndbogen om sikkerhedsstyringer er generel, og proceduren for håndtering af ændringer sikrer ikke systematisk afbødning af sikkerhedsrisici. Henvisningerne til regler i håndbogen til overvågning af overensstemmelsen er upræcise.

(37) Der blev konstateret mangler i den operationelle dokumentation og i kontrollen. Driftshåndbogen og listen over minimumsudstyr indeholder forældet indhold, der ikke er tilpasset, og ineffektiv dokumentkontrol fører til flere versioner af samme liste over minimumsudstyr. Procedurerne for operationel planlægning og brændstofstyring blev ikke anvendt konsekvent, herunder ukorrekte beregninger af brændstof til rutereserve og ufuldstændige opdateringer af operationelle flyveplaner.

(38) Ordningerne for vedligeholdelse og vedvarende luftdygtighed i *Shirak Avia* blev fundet tilfredsstillende, og der blev ikke konstateret væsentlige mangler.

(39) Den 27. oktober 2025 forelagde CAC Kommissionen en pakke korrigerende handlingsplaner sammen med dokumentation for gennemførelsen af visse tiltag som reaktion på de bemærkninger, der blev fremsat under EU's vurderingsbesøg på stedet. De korrigerende handlingsplaner omfattede områderne lovgivning og organisation, det statslige sikkerhedsprogram, certifikat for luftfartspersonale, luftdygtighed og flyveoperationer.

(40) Selv om de korrigerende handlingsplaner følger op på og forpligter sig til at adressere de fremsatte bemærkninger, blev det bemærket, at de fleste af dem enten udelod eller ikke fik tilstrækkeligt uddybet analysen af de grundlæggende årsager til de konstaterede problemer. I visse tilfælde var afsnittene om analysen af de grundlæggende årsager beskrivende og kortlagde ikke bemærkningernes systemiske oprindelse. Det kan derfor ikke med fuld sikkerhed sikres, at alle underliggende årsager er blevet håndteret, eller at de foreslåede korrigerende foranstaltninger effektivt vil forhindre gentagelse. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at den metode, som de korrigerende handlingsplaner anvender, kræver yderligere finjustering og kontrol for at sikre bæredygtigheden og effektiviteten af de gennemførte korrigerende tiltag.

(41) Ved brev af 22. oktober 2025 underrettede Kommissionen den armenske myndighed om, efter anmodning fra CAC om at blive hørt, at Armeniens sag ville blive sat på dagsordenen på mødet i EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed, der var berammet til den 19. og 20. november 2025, hvor CAC ville få mulighed for at fremlægge sin sag inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005.

(42) CAC blev hørt af EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed den 19. november 2025. Under høringen fremlagde den armenske delegation en oversigt over de reformer, der er gennemført siden 2020, og fremhævede de tiltag, den har truffet for at styrke sikkerhedstilsynet, herunder organisatoriske tilpasninger, rekrutteringsbestræbelser og indførelse af interne procedurer. CAC berettede, at den havde afsluttet behandlingen af 31 ud af de 58 bemærkninger, der blev fremsat under EU-vurderingsbesøget på stedet, og anså de resterende bemærkninger for at være af proceduremæssig karakter.

(43) Selv om Kommissionen og EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed noterede sig den beskrevne indsats, støttede oplysningerne fra CAC ikke fuldt ud de fremlagte konklusioner. De korrigerende handlingsplaner, der blev forelagt den 27. oktober 2025, viste ikke, at de grundlæggende årsager til de konstaterede problemer var blevet tilstrækkeligt analyseret eller håndteret. Desuden kunne Kommissionen og EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed ikke validere afslutningen af behandlingen af de 31 bemærkninger, som CAC henviste til, da deres afslutning var baseret på CAC's egen fortolkning snarere end på dokumentation for en effektiv løsning. Da CAC blev adspurgt under høringen, erkendte udvalget, at det kan være nødvendigt at revurdere status for behandlingen af flere bemærkninger, når Kommissionens bemærkninger til de korrigerende handlingsplaner var modtaget.

(44) Kommissionen og EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed bemærkede også, at CAC havde tendens til at minimere en række mangler, der blev konstateret under EU-vurderingsbesøget på stedet. Dette omfattede mangler i inspektørernes kvalifikationer og autorisation såsom ufuldstændig uddannelse og unøjagtig kortlægning af kompetencer samt dårlig forvaltning af anmærkninger, herunder anmærkninger, der blev afhjulpet uden korrigerende foranstaltninger eller grundlæggende årsager. Desuden blev svagheder, der viser, at tilsynsaktiviteterne endnu ikke fungerer som et sammenhængende system, såsom anvendelsen af uhensigtsmæssige tjeklister og ukontrollerede sideløbende overvågningsplaner, fremlagt som mindre væsentlige. Disse problemer tyder på, at centrale systemiske mangler, navnlig i forbindelse med flyveoperationer, ikke er blevet håndteret konsekvent.

(45) CAC gav udtryk for, at armenske luftfartsselskaber bør udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og foreslog, at enhver ophævelse af restriktioner ledsages af tidsbunden overvågning. På grundlag af al tilgængelig dokumentation, herunder EU-vurderingen på stedet, de dokumenter, som CAC har fremlagt siden EU-vurderingsbesøget på stedet, og CAC's høring konkluderede Kommissionen og EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed imidlertid, at de afhjælpende foranstaltninger fortsat er ufuldstændige, og at der stadig mangler en robust vurdering af de grundlæggende årsager. Selv om der er gjort fremskridt, konkluderes det, at CAC endnu ikke effektivt har afhjulpet alle de sikkerhedsmangler, der førte til det driftsforbud, der blev indført ved gennemførelsesforordning (EU) 2020/736.

(46) 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.

(47) 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 Kirgisistan

(48) 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 ([11]).

(49) I forbindelse med de igangværende udvekslinger, der er resultatet af fornyede kontakter mellem Kommissionen og det statslige civile luftfartsagentur under Den Kirgisiske Republiks ministerkabinet (»SCAA«) siden 2023, iværksatte Kommissionen et initiativ om teknisk bistand, som agenturet har gennemført inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005. Dette initiativ havde til formål at støtte SCAA's bestræbelser på at øge sin tilsynskapacitet.

(50) Som led i Kommissionens løbende overvågningsaktiviteter af den generelle sikkerhedssituation i Kirgisistan, herunder sikkerhedstilsynskapaciteten og -kapabiliteten hos SCAA, blev der den 7. og 8. oktober 2025 afholdt et teknisk møde med deltagelse af Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og SCAA.

([11]) 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).

(51) På dette møde fremlagde SCAA de bemærkelsesværdige fremskridt, der er gjort mellem maj og oktober 2025 med hensyn til at styrke Kirgisistans civile luftfartssystem, navnlig med hensyn til de lovgivningsmæssige rammer, den institutionelle kapacitet og tilsynsaktiviteterne. Kommissionen noterede sig, at Kirgisistans nye luftfartslov var blevet vedtaget af parlamentet og skulle offentliggøres, og at flere nationale regler for luftfart, der gennemfører ICAO's bilag 1, 6, 7 og 8, var blevet godkendt, og at yderligere udkast, herunder gennemførelsen af bilag 19, var under høring. Desuden rapporterede SCAA om en fordobling af personalet inden for flyveoperationer, certificering af personale og luftdygtighed samt oprettelse af særlige teams til kvalitets- og sikkerhedsstyring. Der var blevet gennemført et omfattende uddannelsesprogram, herunder aktiviteter vedrørende uddannelse af undervisere, og arbejdsvilkårene og IT-infrastrukturen var blevet væsentligt forbedret.

(52) SCAA meddelte, at den forud for ikrafttrædelsen af de nye lovgivningsmæssige rammer havde foretaget en fornyet certificering sammen med flere luftfartsselskaber for at forberede dem på de nye kommende certificeringskrav. Fire luftfartsselskaber deltog i denne øvelse, som blev gennemført ved hjælp af de nyligt udarbejdede tjeklister og procedurer. Formålet var at gøre både luftfartsselskaberne og SCAA's inspektører bekendt med de nye bestemmelser og afdække potentielle mangler inden deres formelle gennemførelse og fungere som en forberedelses- og uddannelsesaktivitet for alle involverede parter.

(53) SCAA fremlagde endvidere sine planer om at gennemføre risikobaseret tilsyn på grundlag af dataanalyse og resultatindikator for luftfartsselskaber samt etablering af en klar håndhævelsesramme for at imødegå sikkerhedsproblemer og manglende overholdelse.

(54) På det todages tekniske møde anerkendte Kommissionen de fremskridt, som Kirgisistan har gjort med hensyn til at styrke tilsynet med luftfartssikkerheden i 2025. Der blev konstateret betydelige forbedringer i udviklingen af lovgivnings- og forskriftsmæssige rammer, styrkelsen af den institutionelle kapacitet og indførelsen af interne procedurer til støtte for en konsekvent gennemførelse. Disse resultater afspejler SCAA's og dets ledelses stærke engagement i at fremme dagsordenen for sikkerhedsreformer og tilpasse det nationale luftfartssystem til de internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen roste den proaktive og konstruktive tilgang, som generaldirektøren for SCAA har udvist, og hvis strategiske lederskab har været medvirkende til at fremme disse reformer og fastholde fremskridtene i et krævende miljø ved at gøre brug af effektiv ekstern ekspertise.

(55) Ikke desto mindre bemærkede Kommissionen, at gennemførelsen af de nye lovgivningsmæssige rammer stadig befinder sig på et tidligt stadium, da den primære og sekundære lovgivning endnu ikke var trådt i kraft på tidspunktet for mødet. Derfor kan en fuldstændig fornyet certificering af luftfartsselskaber i henhold til de nye regler endnu ikke overvejes. Det blev meddelt SCAA, at et EU-vurderingsbesøg på stedet i Kirgisistan først kunne overvejes, når den nye lovgivning finder fuld anvendelse, og den fornyede certificering af alle luftfartsselskaber er afsluttet.

(56) Den 7. november 2025 sendte SCAA Kommissionen et brev med en opdatering om de fremskridt, der er gjort siden det tekniske møde den 7.-8. oktober 2025, ledsaget af bevismateriale De indsendte oplysninger omfattede udviklingen inden for jura, flyveoperationer, luftdygtighed, certificering af personale og sikkerhedsstyring. Flere af dokumenterne blev forelagt som endelige udkast og var ved at blive godkendt i de afsluttende faser. SCAA meddelte endvidere Kommissionen, at Den Kirgisiske Republiks ministerkabinet den 11. november 2025 havde vedtaget bekendtgørelse nr. 975-t, der giver tilladelse til tidlig anvendelse af den ændrede luftfartslovgivning og gør det muligt for SCAA at påbegynde den fornyede certificering af nationale luftfartsselskaber fra den 1. december 2025.

(57) På grundlag af drøftelserne på det tekniske møde og de tilsagn, der blev bekræftet i SCAA's brev af 7. november 2025, mener Kommissionen, at der kan forventes et EU-vurderingsbesøg på stedet i Kirgisistan i marts 2026. Tilrettelæggelsen af et sådant besøg vil være betinget af opfyldelsen af specifikke sikkerhedsbetingelser, herunder et tilstrækkeligt personaleniveau i SCAA, et passende antal luftfartsselskaber, der står i et rimeligt forhold til dets tilsynskapacitet, og en effektiv gennemførelse af de nye certificeringskrav i henhold til den ændrede luftfartslovgivning. Det blev besluttet, at Kirgisistans beredvillighed til at være vært for et sådant besøg vil blive taget op til fornyet overvejelse i februar 2026.

(58) Kommissionen vil fortsat overvåge udviklingen nøje med særlig vægt på processen for fornyet certificering af luftfartsselskaber. Selv om SCAA's igangværende bestræbelser på at styrke sit sikkerhedstilsynssystem anerkendes, giver de foreliggende oplysninger endnu ikke tilstrækkelig verificeret dokumentation til at bekræfte, at SCAA effektivt har afhjulpet alle de sikkerhedsmangler, der førte til driftsforbuddet i forordning (EF) nr. 1543/2006.

(59) 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.

(60) 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.

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

(62) 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.

(63) 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 8. december 2025.

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 ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
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
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	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 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	Foreligger ikke	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	DBP	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
AEROSTAN	08	BSC	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
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	MSK	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	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			**Nepal**

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 DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Ukendt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Ukendt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Ukendt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Ukendt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Ukendt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Ukendt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ukendt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Følgende luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Rusland:			**Rusland**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusland
AVIACOMPANY »AVIASTAR-TU« CO. LTD	458	TUP	Rusland
IZHAVIA	479	IZA	Rusland
JOINT STOCK COMPANY AIR COMPANY »YAKUTIA«	464	SYL	Rusland
JOINT STOCK COMPANY »RUSJET«	498	RSJ	Rusland
JOINT STOCK COMPANY »UVT AERO«	567	UVT	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusland

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 »IRAERO« AIRLINES	480	IAE	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY »URAL AIRLINES«	18	SVR	Rusland
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusland
JS AVIATION COMPANY »RUSLINE«	225	RLU	Rusland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusland
LLC »NORD WIND«	516	NWS	Rusland
LLC »AIRCOMPANY IKAR«	36	KAR	Rusland
LTD. I FLY	533	RSY	Rusland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusland
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY »AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES«	1	AFL	Rusland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			**São Tomé og Príncipe**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone.			**Sierra Leone**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan

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
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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Surinam, herunder:			**Surinam**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Surinam
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Surinam
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Surinam
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Ukendt	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Ukendt	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Ukendt	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Ukendt	Surinam
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Tanzania, herunder:			**Tanzania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Ukendt	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Ukendt	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Ukendt	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Ukendt	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Ukendt	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Ukendt	Tanzania

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Ukendt	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Ukendt	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Ukendt	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Ukendt	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Ukendt	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Ukendt	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Ukendt	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Ukendt	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Ukendt	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Ukendt	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Ukendt	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Ukendt	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Ukendt	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Ukendt	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Ukendt	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Ukendt	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Ukendt	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Ukendt	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Ukendt	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Ukendt	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Ukendt	Tanzania«

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	Registreringsstat
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	Den Demokrati-ske Folkerepublik Korea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Den Demokratiske Folkerepublik Korea«

[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.