Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/2476

9.12.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/2476

av den 8 december 2025

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 bilaga 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 Angola, Armenien och Kirgizistan. Kommissionen informerade också EU:s flygsäkerhetskommitté om flygsäkerhetssituationen i Republiken Kongo, Irak, Mali, Pakistan, Surinam, Syrien, Tanzania, Tunisien och Uzbekistan.

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

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

([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).

(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 medlemsstaterna vissa korrigerande åtgärder och efterlevnadsåtgärder och informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om dessa.

(11) Medlemsstaterna 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 Angola

(12) I juli 2007 upptogs *TAAG Angola Airlines* i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 787/2007 ([6]). I november 2008 upptogs alla lufttrafikföretag som är certifierade i Angola i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 1131/2008 ([7]). I juli 2009 flyttades *TAAG Angola Airlines* till bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 619/2009 ([8]). I april 2019 ströks *TAAG Angola Airlines* genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/618 ([9]) från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 och *Heli Malongo* från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

([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 förordning (EG) nr 787/2007 av den 4 juli 2007 om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 175, 5.7.2007, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Kommissionens förordning (EG) nr 1131/2008 av den 14 november 2008 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 306, 15.11.2008, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Kommissionens förordning (EG) nr 619/2009 av den 13 juli 2009 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 182, 15.7.2009, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

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

(13) Till följd av allvarliga och olösta problem med efterlevnaden på områdena drift, luftvärdighet, säkerhetsstyrningssystem och kvalitetssystem, vilka konstaterats genom byråns kontinuerliga övervakningsverksamhet, satte byrån *TAAG Angola Airlines* under skärpt övervakning det första kvartalet 2025 i enlighet med förordning (EU) nr 452/2014. Byrån genomförde därför en revision i *TAAG Angola Airlines* lokaler den 3 och 4 april 2025, där femton brister på nivå 2 konstaterades, vilka var den bakomliggande orsaken till bristen på nivå 1 som gällde bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven i bilaga 1 (Del-TCO) till förordning (EU) nr 452/2014. Revisionen visade vidare att den tillsynsverksamhet som utövats av Angolas nationella civila luftfartsmyndighet (ANAC) var ofullständig och inte uppfyllde relevanta internationella säkerhetsnormer.

(14) Den 30 april 2025 underrättade byrån lufttrafikföretaget om sin avsikt att tillfälligt dra in auktorisation som tredjelandsoperatör nr EASA.TCO.AGO.0001 och begärde omedelbara mildrande och korrigerande åtgärder senast den 14 maj 2025. *TAAG Angola Airlines* lämnade därefter in en plan för korrigerande åtgärder som godkändes av byrån, vilket ledde till att det tillfälliga indragandet upphävdes den 23 juni 2025.

(15) Som svar på en begäran från ANAC om att återuppta samarbetet med kommissionen vad gäller säkerhetstillsynen i Angola bad kommissionen i juni 2025 ANAC att lämna detaljerad information om sin organisation, hur den arbetar och den övervakningsverksamhet som bedrivits med avseende på de lufttrafikföretag som den har certifierat samt om hur rekommendationerna i byråns rapport om tekniskt bistånd från december 2020 har följts upp.

(16) ANAC inkom inte med den begärda informationen utan skickade i stället sin generalplan för ett projekt för övergripande förbättring av säkerhetstillsynen till kommissionen i juli 2025, med en beskrivning av reformer för att omstrukturera ANAC. Den information som lämnades var dock otillräcklig för att kommissionen skulle kunna göra en fullständig bedömning av det nuvarande läget för säkerhetstillsynen i Angola, eftersom den inte innehöll den dokumentation och de förtydliganden som krävdes för att utvärdera grunden för utfärdande och fortsatt giltighet av drifttillstånd, eller tillfälliga tillsynsåtgärder i avvaktan på genomförandet av projektets generalplan. Kommissionen lämnade därför in en ny begäran om dokumentation i augusti 2025.

(17) Inte heller det svar som ANAC skickade till kommissionen i oktober 2025 innehöll den information som kommissionen efterfrågat i sina skrivelser från juni och augusti 2025. Kommissionen skickade därför en ny skrivelse den 7 november 2025 och uppmanade ANAC att inkomma med en del av den tidigare begärda informationen före det kommande mötet i EU:s flygsäkerhetskommitté och att lämna de återstående uppgifterna senast den 15 januari 2026. Kommissionen bjöd även in ANAC till ett tekniskt möte som planeras äga rum i februari 2026 för att diskutera åtgärder som vidtagits av ANAC inom ramen för generalplanen för projektet för övergripande förbättring av säkerhetstillsynen, och för att vid behov ompröva det beslut som antagits av Europeiska kommissionen genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/618 om att stryka *TAAG Angola Airlines* och *Heli Malongo* från unionens förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud.

(18) Som svar på kommissionens senaste framställan inkom ANAC i sin skrivelse av den 13 november 2025 med viss allmän information som tidigare efterfrågats, bland annat uppgifter om dess organisatoriska struktur och funktion och om de lufttrafikföretag som det har certifierat. Även om ANAC anger att dess strategi bygger på ett parallellt angreppssätt, där noggranna kontroller enligt det nuvarande systemet kombineras med en långsiktig moderniseringsinsats, ger den information som lämnats i detta skede inte tillräckliga garantier för att dess verksamhet i nuläget uppfyller internationella säkerhetsnormer, särskilt när det gäller utfärdande och fortsatt giltighet av certifikat och den därmed sammanhängande kontinuerliga tillsynsverksamheten. Dessa frågor kommer att föras upp på dagordningen för det tekniska möte som planeras äga rum i februari 2026, där ANAC har bekräftat sitt deltagande.

(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 Angola.

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

(21) 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 Armenien

(22) I juni 2020 upptogs alla lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/736 ([10]).

(23) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i maj 2025 genomförde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna den 1–5 september 2025 ett utvärderingsbesök på plats i Armenien hos Armeniens myndighet för civil luftfart (*CAC*). I unionens utvärderingsbesök på plats ingick en stickprovsbedömning av två lufttrafikföretag som var certifierade i Armenien, nämligen *Armenia Airways* och *Shirak Avia*.

(24) Utvärderingsbesöket på plats inriktades på CAC med tanke på dess roll och ansvar för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien.

(25) Bedömningen bekräftade att CAC har gjort tydliga framsteg när det gäller att bygga upp ett fungerande system för säkerhetstillsyn som är anpassat till relevanta internationella säkerhetsnormer. CAC engagerar sig i fortlöpande förbättringsinitiativ och har visat att man är villig att avhjälpa de brister som konstaterats.

(26) Armenien har gjort betydande framsteg när det gäller att utveckla en övergripande ram för sekundärlagstiftning på luftfartsområdet som är anpassad till Icaos bilagor och viktiga delar av EU:s flygsäkerhetsbestämmelser på alla kärnområden. För att bygga vidare på dessa framsteg krävs fortsatta ansträngningar för att säkerställa konsekvent upprätthållande och snabbt genomförande av de senaste Icao- och EU-ändringarna. Framför allt saknas fortfarande systematisk anmälan och offentliggörande av avvikelser. Armenien har inte heller några nationella flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar för helikopterverksamhet. En utveckling av dessa processer kommer att bidra till att säkerställa fullständig och aktualiserad efterlevnad av relevanta internationella säkerhetsnormer.

(27) CAC har fastställt de centrala organisatoriska funktioner som krävs för arbetet med säkerhetstillsynen, inbegripet motiverad personal för arbetsuppgifterna. Det krävs ytterligare förbättringar för att säkerställa överensstämmelse mellan det godkända organisationsschemat och de faktiska rapporteringsvägarna. Dessutom krävs ytterligare förtydliganden när det gäller beslutsgången i situationer där både ordföranden och vice ordföranden är frånvarande. Även om bestämmelser på nationell nivå gör det möjligt för ministern att utse en tillfällig ansvarig kan beviljandet av en sådan befogenhet vid en kritisk tidpunkt försena brådskande verkställighetsbeslut, till exempel när det gäller att fastställa vem som är behörig att utfärda flygförbud för ett luftfartyg med betydande säkerhetsbrister.

(28) CAC har genomfört certifierings- och övervakningsåtgärder på lufttrafikområdet och infört viss riskbaserad tillsyn. Bedömningen av CAC:s senaste tillsynsaktiviteter visar att nuvarande förfaranden inte alltid säkerställer en fullgod kontroll av lufttrafikföretagens efterlevnad. Till exempel godkändes en driftvärderingsfas för elektroniska flygväskor, även om viktig information om maskinvara, programvara, demonstrationsplan och nödvändiga tester inte hade tillhandahållits. De checklistor som användes hade visserligen vederbörligen fyllts i, men kontrollen visade att det i praktiken inte hade gjorts någon bedömning av nyckelkraven. Detta tyder på att användningen av tillsynsverktyg ännu inte säkerställer en systematisk och tillförlitlig bedömning av driftsäkerheten. De checklistor för flygtidsbegränsningar som gäller flygplan användes för certifiering av helikopterlufttrafikföretag.

(29) På området flygverksamhet krävs fortfarande betydande insatser. På grund av inkonsekvent tillsynspraxis och avsaknaden av ett fullständigt regelverk fortsätter man att bevilja certifikat och godkännanden utan att säkerställa att lufttrafikföretagen har visat att de uppfyller lämpliga säkerhetsnormer. Dessa brister, i kombination med begränsade verkställighetsbefogenheter, försenade eller inställda övervakningsåtgärder och otillräcklig tillgång till driftsdokumentation, minskar avsevärt CAC:s förmåga att säkerställa kontinuerlig och effektiv säkerhetskontroll av lufttrafikföretag.

(30) När det gäller luftvärdighet uppvisade CAC gedigen teknisk tillsynskapacitet och en proaktiv strategi. Att en riskbaserad tillsynsmetod har tagits fram är positivt, även om interna förfaranden och övervakning av efterlevnaden bör stärkas upp ytterligare för att säkerställa att alla godkännanden och certifikat utfärdas i full överensstämmelse med relevanta internationella säkerhetsnormer.

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

(31) Unionens utvärderingsteam genomförde ett besök på plats hos *Armenia Airways* den 3 september 2025.

(32) *Armenia Airways* har inrättat de centrala delarna av sina system för säkerhetsledning och övervakning av efterlevnad. Båda är dock till stor del fortfarande av förfarandeteknisk karaktär. Handboken för säkerhetsledning är allmänt hållen och inte helt och hållet anpassad till lufttrafikföretagets verksamhet, och det finns inkonsekvenser mellan säkerhets- och kvalitetspolicyer. Övervakning av efterlevnad är inte helt integrerad i den dagliga verksamheten.

(33) Tillsynen av flygbesättningens utbildning och driftsdokumentation behöver förbättras. Även om relevanta system och förfaranden finns på plats innehöll den elektroniska plattform som används för att följa upp utbildningens giltighet felaktiga uppgifter, och stickprover visade att vissa delar av lufttrafikföretagets övergångsutbildning inte hade genomförts fullt ut. Dessutom måste drifthandboken och minimiutrustningslistan anpassas ytterligare. Luftfartygets dokument fylldes inte alltid i helt enligt förfarandena; kaptenens namnteckningar och uppgifter om bränsle saknades i tekniska loggböcker, diagram var föråldrade och de standardvärden för passagerarvikter som användes i lastplanerna var felaktiga.

(34) Däremot bedömdes uppläggen för underhåll och fortsatt luftvärdighet vid *Armenia Airways* vara tillfredsställande, och inga större problem noterades.

(35) Unionens utvärderingsteam genomförde ett besök på plats hos *Shirak Avia* den 3 september 2025.

(36) *Shirak Avia* har inrättat de centrala delarna av sina system för säkerhetsledning och övervakning av efterlevnad. De är dock fortfarande till stor del av förfarandeteknisk art och inte tillräckligt integrerade i operativ praxis. Handboken för säkerhetsledning är allmänt hållen, och förfarandet för hanteringen av förändringar är ingen garanti för en systematisk minskning av säkerhetsriskerna. Lagstiftningshänvisningarna i handboken för övervakning av efterlevnad är otydliga.

(37) Brister konstaterades i driftsdokumentation och kontroll. Drifthandboken och minimiutrustningslistan innehåller föråldrat och dåligt anpassat innehåll, och ineffektiv dokumentkontroll leder till flera versioner av samma minimiutrustningslista. Förfarandena för planering av driften och bränslehanteringen tillämpades inte konsekvent, vilket bl.a. innebar felaktiga beräkningar för bränsle för oförutsedda händelser och ofullständiga uppdateringar av driftfärdplanen.

(38) Åtgärderna för underhåll och fortsatt luftvärdighet vid *Shirak Avia* befanns vara tillfredsställande, och inga större brister konstaterades.

(39) Som uppföljning på de iakttagelser som gjorts under unionens utvärderingsbesök på plats lämnade CAC den 27 oktober 2025 in ett paket med planer för korrigerande åtgärder till kommissionen, tillsammans med belägg för att vissa åtgärder genomförts. Planerna omfattade områdena lagstiftning och organisation, det statliga säkerhetsprogrammet, certifiering av personal, luftvärdighet och flygdrift.

(40) De innehåller visserligen uppföljning av och åtagande om att reagera på de iakttagelser som gjorts, men det noterades att de flesta av dem antingen utelämnade eller inte i tillräckligt hög grad utvecklade orsaksanalysen för de identifierade problemen. I vissa fall var avsnitten om orsaksanalysen beskrivande och identifierade inte det systemiska ursprunget till de aspekter som iakttagits. Det kan därför inte med full säkerhet säkerställas att alla bakomliggande orsaker har åtgärdats eller att de föreslagna korrigerande åtgärderna på ett effektivt sätt kommer att förhindra en upprepning. Kommissionen anser därför att den orsaksanalysmetod som tillämpas av CAC kräver ytterligare finjustering och kontroll för att säkerställa att de korrigerande åtgärder som genomförs är hållbara och effektiva.

(41) Genom en skrivelse av den 22 oktober 2025 underrättade kommissionen, efter en begäran från CAC om att bli hörd, den armeniska myndigheten om att ärendet Armenien skulle föras upp på dagordningen för det möte i EU:s flygsäkerhetskommitté som var planerat till den 19–20 november 2025, där CAC skulle ha möjlighet att lägga fram sitt ärende inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005.

(42) CAC hördes av EU:s flygsäkerhetskommitté den 19 november 2025. Vid utfrågningen presenterade den armeniska delegationen en översikt över de reformer som genomförts sedan 2020 och lyfte fram de åtgärder som hade vidtagits för att stärka säkerhetstillsynen, inbegripet anpassning av organisationen, rekryteringsinsatser och införandet av interna förfaranden. CAC rapporterade att den hade avslutat hanteringen av 31 av de 58 iakttagelser som togs upp under unionens utvärderingsbesök på plats och ansåg att de återstående iakttagelserna rörde aspekter av förfarandemässig karaktär.

(43) Kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté noterade de insatser som beskrevs, men informationen från CAC stöder inte fullt ut de slutsatser som presenterades. I de planer för korrigerande åtgärder som lämnades in den 27 oktober 2025 saknades belägg för att de bakomliggande orsakerna till de identifierade problemen hade analyserats eller åtgärdats i tillräcklig utsträckning. Dessutom kunde kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté inte validera den avslutade hanteringen när de gäller de 31 iakttagelser som CAC hänvisade till, eftersom avslutandet baserades på CAC:s egen tolkning snarare än på dokumentation av effektiva lösningar. CAC medgav under utfrågningen att statusen för hanteringen när de gäller flera iakttagelser kan behöva revideras när kommissionens synpunkter på planen för korrigerande åtgärder har mottagits.

(44) Kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté noterade också att CAC hade en tendens att tona ned flera brister som konstaterats under unionens utvärderingsbesök på plats. Häri ingick omfattade brister i inspektörernas kvalifikationer och behörigheter, såsom ofullständig utbildning och felaktig kartläggning av kompetens samt otillfredsställande hantering av brister, inbegripet hanteringen av konstaterade brister som avslutats utan korrigerande åtgärder eller orsaksanalys. Dessutom framställdes svagheter som visade att tillsynsverksamheten ännu inte fungerar som ett sammanhängande system som mindre allvarliga, t.ex. användningen av olämpliga checklistor och parallella övervakningsplaner som inte kontrollerats. Dessa problem tyder på att viktiga systembrister, särskilt i flygverksamheten, inte har åtgärdats på ett konsekvent sätt.

(45) CAC ansåg att de armeniska lufttrafikföretagen borde strykas från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och föreslog att ett eventuellt upphävande av restriktionerna skulle åtföljas av tidsbunden övervakning. På grundval av alla tillgängliga bevis, inbegripet unionens utvärdering på plats, de dokument som CAC har tillhandahållit sedan unionens utvärderingsbesök på plats och CAC:s utfrågning, drog kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté dock slutsatsen att de korrigerande åtgärderna även fortsättningsvis är ofullständiga och att det fortfarande saknas en orsaksanalys. Även om framsteg har gjorts dras slutsatsen att CAC ännu inte på ett effektivt sätt har åtgärdat alla de säkerhetsbrister som ledde till det verksamhetsförbud som infördes genom genomförandeförordning (EU) 2020/736.

(46) 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.

(47) 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 Kirgizistan

(48) 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 ([11]).

(49) Inom ramen för de pågående diskussionerna, som är ett resultat av de förnyade kontakterna sedan 2023 mellan kommissionen och den statliga civila luftfartsmyndigheten under Kirgizistans regering (*SCAA*), lade kommissionen fram ett initiativ för tekniskt stöd, som genomförs av byrån, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005. Initiativet syftade till att stödja SCAA:s insatser för att utöka dess tillsynskapacitet.

(50) Den 7 och den 8 oktober 2025 ägde ett tekniskt möte rum med deltagare från kommissionen, byrån, medlemsstaterna och SCAA. Det genomfördes som ett led i kommissionens kontinuerliga övervakningsverksamhet kopplat till den övergripande säkerhetssituationen i Kirgizistan, inbegripet SCAA:s kapacitet för och förmåga till säkerhetstillsyn.

([11]) 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).

(51) Under detta möte presenterade SCAA de anmärkningsvärda framsteg som gjorts mellan maj och oktober 2025 när det gäller att stärka Kirgizistans civila luftfartssystem, särskilt i fråga om den rättsliga ramen, den institutionella kapaciteten och tillsynsverksamheten. Kommissionen noterade att Kirgizistans nya luftfartslagstiftning hade antagits av parlamentet och skulle offentliggöras, att flera nationella luftfartsbestämmelser som införlivar Icaos bilagor 1, 6, 7 och 8 hade godkänts och att ytterligare utkast, inbegripet införlivandet av bilaga 19, var föremål för samråd. SCAA rapporterade dessutom att personalen fördubblats på områdena flygdrift, certifiering av personal och luftvärdighet samt att särskilda grupper för kvalitets- och säkerhetsledning hade inrättats. Ett omfattande utbildningsprogram hade genomförts, inbegripet utbildning av utbildare, och arbetsvillkoren och it-infrastrukturen hade förbättrats avsevärt.

(52) SCAA meddelade att man inför ikraftträdandet av det nya regelverket hade genomfört omcertifieringar med flera lufttrafikföretag för att förbereda dem för de nya certifieringskraven. Fyra lufttrafikföretag deltog i detta arbete, som genomfördes med hjälp av de nyligen framtagna checklistorna och förfarandena. Syftet var att göra både lufttrafikföretagen och SCAA:s inspektörer förtrogna med de nya bestämmelserna och identifiera potentiella luckor i bestämmelserna innan de formellt genomförs, vilket fungerade som förberedelse och utbildning för alla berörda parter.

(53) SCAA presenterade vidare sina planer på att införa riskbaserad tillsyn med utgångspunkt i dataanalys och resultatindikatorer för lufttrafikföretag, och att skapa en tydlig tillsynsram för att åtgärda säkerhetsproblem och bristande efterlevnad.

(54) Under det två dagar långa tekniska mötet erkände kommissionen de framsteg som Kirgizistan har gjort i arbetet med att stärka tillsynen av flygsäkerheten under 2025. Märkbara förbättringar noterades i utvecklingen av lagstiftningen och regelverket, förbättringen av den institutionella kapaciteten och inrättandet av interna förfaranden till stöd för ett konsekvent genomförande. Dessa resultat återspeglar SCAA:s och dess lednings starka engagemang när det gäller att påskynda genomförandet av agendan för säkerhetsreformer och anpassa det nationella luftfartssystemet till internationella säkerhetsnormer. Kommissionen lovordade det proaktiva och konstruktiva tillvägagångssätt som SCAA:s generaldirektör visat prov på; dennes strategiska ledarskap har varit avgörande för att driva på dessa reformer och fortsätta utvecklingen i en krävande miljö, med hjälp av effektiv extern expertis.

(55) Kommissionen noterade dock att genomförandet av det nya regelverket fortfarande befinner sig i ett tidigt skede, eftersom primär- och sekundärlagstiftningen ännu inte hade trätt i kraft vid tidpunkten för mötet. Följaktligen kan en fullständig omcertifiering av lufttrafikföretag enligt de nya bestämmelserna ännu inte komma ifråga. SCAA informerades om att ett utvärderingsbesök från unionen på plats i Kirgizistan skulle kunna övervägas först när den nya lagstiftningen är fullt tillämplig och omcertifieringen av alla lufttrafikföretag har slutförts.

(56) Den 7 november 2025 översände SCAA en skrivelse till kommissionen med en uppdatering av de framsteg som gjorts sedan det tekniska mötet den 7–8 oktober 2025, tillsammans med styrkande handlingar. Den information som tillhandahölls omfattade utvecklingen på områdena lagstiftning, flygdrift, luftvärdighet, certifiering av personal och säkerhetsledning. Flera av de dokument som tillhandahölls var slutliga utkast som var i slutfasen av ett godkännande. SCAA informerade vidare kommissionen om att Republiken Kirgizistans ministerråd hade antagit beslut nr 975-t den 11 november 2025 om att tillåta tidig tillämpning av den ändrade luftfartslagen och göra det möjligt för SCAA att inleda omcertifieringen av nationella lufttrafikföretag från och med den 1 december 2025.

(57) På grundval av diskussionerna under det tekniska mötet och de åtaganden som bekräftades i SCAA:s skrivelse av den 7 november 2025 anser kommissionen att unionens utvärderingsbesök på plats i Kirgizistan skulle kunna planeras till mars 2026. Ett sådant besök skulle kunna anordnas om särskilda säkerhetsvillkor är uppfyllda, vilket bland annat innebär att SCAA har en tillräckligt stor personalstyrka, att antalet lufttrafikföretag står i proportion till SCAA:s tillsynskapacitet och att de nya certifieringskraven enligt den ändrade luftfartslagen genomförs på ett effektivt sätt. Man enades om att i februari 2026 ånyo överväga om Kirgizistans är redo att stå värd för ett sådant besök.

(58) Kommissionen kommer att fortsätta att noga övervaka utvecklingen, särskilt när det gäller omcertifieringsprocessen för lufttrafikföretag. Även om SCAA:s pågående insatser för att stärka sitt system för säkerhetstillsyn erkänns, innehåller den information som för närvarande finns tillgänglig ännu inte tillräckligt verifierad dokumentation för att kunna bekräfta att SCAA på ett effektivt sätt har åtgärdat alla de säkerhetsbrister som ledde till det verksamhetsförbud som infördes genom kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006.

(59) 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.

(60) 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 kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.

(61) Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(62) 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.

(63) 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 8 december 2025.

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 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
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
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	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 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	Ej 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
AEROSTAN	08	BSC	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
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Nepal**

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 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
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	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 'IRAERO' AIRLINES	480	IAE	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY 'URAL AIRLINES'	18	SVR	Ryssland
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Ryssland
JS AVIATION COMPANY 'RUSLINE'	225	RLU	Ryssland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Ryssland
LLC 'NORD WIND'	516	NWS	Ryssland
LLC 'AIRCOMPANY IKAR'	36	KAR	Ryssland
LTD I FLY	533	RSY	Ryssland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Ryssland
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY 'AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES'	1	AFL	Ryssland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Ryssland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ryssland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Ryssland
Alla lufttrafikföretag som 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**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sudans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	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

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
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Surinams tillsynsmyndigheter, inbegripet			**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	Okänd	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Okänd	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Okänd	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Okänd	Surinam
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Tanzanias tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Tanzania**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Okänd	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Okänd	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Okänd	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Okänd	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Okänd	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Okänd	Tanzania

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

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	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Demokratiska folkrepubliken Korea”

[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.”