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

(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 på grundlag af de indgivne oplysninger ajourføres.

(3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud over for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på listen i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber mulighed for at gennemgå alle relevante dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2111/2005 (»EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed«).

(5) Kommissionen har oplyst EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 ([3]) med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Armenien, Congo (Brazzaville), Den Demokratiske Republik Congo, Den Dominikanske Republik, Ækvatorialguinea, Kasakhstan, Kirgisistan, Libyen, Nepal og Sierra Leone. Kommissionen har også oplyst EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om luftfartssikkerhedssituationen i Angola, Hviderusland, Indonesien, Nigeria og Rusland.

(6) Agenturet har underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed 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.

([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).

([3]) Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 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 84 af 23.3.2006, s. 8).

([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).

(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 Luftfartsikkerhed om de projekter vedrørende teknisk bistand, der er gennemført i tredjelande, som er omfattet af driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 474/2006. Agenturet har endvidere fremlagt oplysninger om sine planer for og anmodninger 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 afhjælpe en eventuel manglende 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 bekræftet, at det er nyttigt at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem Organisationen for International Civil Luftfarts (»ICAO's«) værktøj for partnerskabet for støtte til gennemførelse af luftfartssikkerhed, om teknisk bistand til tredjelande, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater for at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

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

EU-luftfartsselskaber

(10) Efter agenturets analyse af oplysninger hidrørende fra rampeinspektioner af luftfartøjer, der tilhører EU-luftfartsselskaber, og fra standardiseringsinspektioner, der er udført af agenturet, såvel som specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har flere medlemsstater iværksat visse håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed 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. Bulgarien har underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om foranstaltninger, landet har truffet vedrørende luftfartsselskaber, der er certificeret i Bulgarien.

Luftfartsselskaber fra Armenien

(12) Luftfartsselskaber fra Armenien har aldrig været opført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(13) I oktober 2019 oplyste Kommissionen Armeniens civile luftfartsmyndighed (»CAC«) om visse sikkerhedsmæssige betænkeligheder ved luftfartsselskaber, der er certificeret af CAC.

(14) Efter at CAC mødte frem i Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2019, gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne (»vurderingsholdet«) fra den 3. til den 7. februar 2020 et EU-vurderingsbesøg på stedet i Armenien i CAC's kontorer og hos to luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, nemlig *Aircompany Armenia LLC* og *Armenia Airways*.

(15) Rapporten om vurderingsbesøget tegner et tydeligt billede af, at CAC's personaleforvaltning har systemiske svagheder, hvilket fremgår af manglende procedurer for etablering af bemandingskrav, manglende procedurer og metoder til fastlæggelse af krav til personalets uddannelse samt den effektive gennemførelse heraf samt mangel på dokumenterede jobbeskrivelser for flere af de af CAC varetagne og outsourcede funktioner.

(16) Hvad angår uddannelse af personalet bemærkes det i rapporten om vurderingsbesøget, at de konstaterede mangler er alvorlige med hensyn til CAC's reelle evne til at gennemføre certificeringsproceduren og tilsynet med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien.

([5]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

(17) Det fremgår endvidere af rapporten om vurderingsbesøget, at CAC mangler den kvalitetsstyringsfunktion, der er nødvendig for at føre tilsyn med forvaltningen og omsætningen af de juridiske, lovgivningsmæssige og tekniske krav til en effektiv organisationsstruktur og forretningsprocedure.

(18) Angående CAC's afdeling for flyveoperationer fremgår det af rapporten om vurderingsbesøget, at der mangler et struktureret dokumentforvaltningssystem, hvormed sporbarheden af certificering sikres, og som følge heraf var CAC ikke i stand til at forelægge den ønskede dokumentation for de certificeringsaktiviteter, der er udført som led i førstegangsudstedelsen af AOC til landets certificerede luftfartsselskaber.

(19) Hvad angår CAC's afdeling for luftdygtighed bemærkes det i rapporten om vurderingsbesøget, at der er udarbejdet en tilsynsplan med det formål at føre tilsyn med luftfartsselskabernes vedvarende luftdygtighed og de godkendte vedligeholdelsesorganisationer, som luftfartsmyndigheden certificerer.

(20) I rapporten om vurderingsbesøget meldes der også om tegn på ineffektivt tilsyn, idet der i forbindelse med besøget hos luftfartsselskaberne blev påvist en række problemer i virksomhederne, som CAC burde have konstateret som led i sine tilsynsforpligtelser.

(21) På grundlag af resultatet af EU-vurderingsbesøget på stedet indbød Kommissionen CAC til en høring i EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed den 12. maj 2020. Luftfartsselskaberne *Aircompany Armenia*, *Atlantis European Airways*, *Armenien Airways*, *Armenian Helicopters* og *Skyball* blev også hørt af EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed ved denne lejlighed.

(22) Under høringen oplyste CAC EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed om de foranstaltninger til forbedring af sikkerheden, der er iværksat siden fremmødet for EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed i november 2019, og CAC understregede, at myndigheden er fast besluttet på at videreføre disse og andre bestræbelser på at forbedre tilsynet med sikkerheden i Armenien yderligere. Der blev i den forbindelse taget særligt hensyn til den armenske regerings støtte til CAC. Desuden blev der under høringen lagt vægt på den omfattende indsats, som er ydet for at muliggøre teknisk bistand og samarbejde med andre stater og internationale organisationer.

(23) I forbindelse med bemærkningerne i rapporten om vurderingsbesøget forelagde CAC nærmere oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet efter EU-vurderingsbesøget på stedet, vedrørende CAC's organisationsstruktur. Der blev specifikt henvist til foranstaltninger vedrørende forbedring af personaleforvaltningen, forbedringer med hensyn til CAC's afdeling for flyveoperationer og dens AOC-certificeringsprocedure samt uddannelse af CAC-inspektører. CAC oplyste desuden nærmere om den indsats, der gøres for at udarbejde en integreret forvaltningshåndbog og et internt elektronisk dokumentstyringssystem.

(24) EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed blev specifikt gjort opmærksom på den indsats, der gøres for i samarbejde med Kommissionen og EU-medlemsstaterne at indlede en fornyet certificering af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, kombineret med relevant støtte til oplæring på arbejdspladsen for dets personale.

(25) CAC understregede desuden resultaterne af indsatsen for at tilbagekalde AOC fra armenske certificerede luftfartsselskaber, som ikke længere anses for at være i overensstemmelse med de internationale flyvesikkerhedsstandarder.

(26) Kommissionen og EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed anerkender, at den foreliggende situation skyldes en lang periode med ineffektivitet og forsømmelse. Desuden anerkender Kommissionen og EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed de bestræbelser, der er gjort, og opfordrer CAC til at videreføre disse bestræbelser. De noterer sig betydningen af den armenske regerings engagement i denne forbindelse og har ligeledes givet tilsagn om at støtte og samarbejde med CAC i dennes indsats. Kommissionen og EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed ser positivt på CAC-formandens personlige kapacitet og engagement i at fortsætte disse bestræbelser.

(27) Ikke desto mindre må det på grundlag af al tilgængelig dokumentation, herunder navnlig fra EU-vurderingsbesøget på stedet, konkluderes, at CAC's kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteter i Armenien er utilstrækkelig og ikke opfylder de gældende internationale minimumsstandarder for sikkerhed. Der er behov for en betydelig yderligere forbedring af CAC's kapacitet for at bringe de nuværende sikkerhedsmangler ud af verden. På grund af de betydelige mangler, der er konstateret for så vidt angår personaleforvaltningen, personaleuddannelsen og kvalitetsledelsesfunktionen, kombineret med de utilstrækkelige certificeringsaktiviteter og det ineffektive tilsyn med luftfartsselskaberne, er det godtgjort, at CAC ikke på nuværende tidspunkt har tilstrækkelig kapacitet til at gennemføre de relevante internationale sikkerhedsstandarder, og dens tilsynskapacitet ikke kan sikre, at operationer foretaget af luftfartsselskaber, som myndigheden har certificeret, vedvarende gennemføres i overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(28) *Aircompany Armenia* opererer med en flåde bestående af to Boeing B737-luftfartøjer. Ifølge virksomhedens erklæring er den tæt knyttet til *Georgian Airways*, et luftfartsselskab, som er certificeret i Georgien, og med hvilket *Aircompany Armenia* har oprettet nære administrative og operationelle forbindelser. I den forbindelse blev det i forbindelse med EU-vurderingsbesøget på stedet fastslået, at *Aircompany Armenia's* pilotuddannelse er gennemført i overensstemmelse med *Georgian Airways'* procedurer i stedet for virksomhedens egne procedurer.

(29) Ved EU-vurderingsbesøget på stedet blev det konstateret, at *Aircompany Armenia's* personale har kendskab til de forhåndenværende systemer og håndbøger til forvaltning af de forskellige operationer. De fleste af de problemer eller mangler, der blev konstateret under besøget, skyldes uklarhed mht. procedurer for og kontrol over de udliciterede dele af virksomheden, som for størstedelens vedkommende varetages af *Georgian Airways*.

(30) Det står dog klart, at *Aircompany Armenia*'s system til at holde kontrol med overholdelsen skal videreudvikles for at sikre påvisning af manglende overensstemmelse med de nationale forskrifter og bestemmelserne i den godkendte driftshåndbog — også i forbindelse med registreringssystemet.

(31) Under høringen forelagde *Aircompany Armenia* EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed nærmere oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at tage højde for bemærkningerne og anbefalingerne fra EU-vurderingsbesøget på stedet, og anførte, at seks ud af syv bemærkninger er bragt ud af verden. Der blev dog ikke fremlagt dokumentation herfor.

(32) *Atlantis Armenian Airlines* er et armensk luftfartsselskab, der opererer med et luftfartøj af typen Let L-410. Under høringen gav luftfartsselskabet et overblik over selskabet, herunder de disponible ressourcer, udviklingsplanen for dets flåde, dets sikkerhedsstyringssystem (»SMS«) og program for monitorering af flyvedata.

(33) *Atlantis European Airways* opererer med en flåde bestående af tre Airbus A320-luftfartøjer. Under høringen præsenterede luftfartsselskabet selskabets mission, organisationsstruktur og uddannelsesplan for personalet samt SAFA-resultaterne for det seneste år. Der blev desuden givet oplysninger om luftfartsselskabets EASA-TCO-auditresultater.

(34) *Armenia Airways* er et armensk certificeret luftfartsselskab med en flåde bestående af et British Aerospace Bae-146-300-luftfartøj.

(35) I forbindelse med EU-vurderingsbesøget på stedet påviste vurderingsholdet adskillige mangler, der kræver øjeblikkelig opmærksomhed, navnlig for så vidt angår registrering og sporing af audit og auditresultater. Vurderingsholdet fandt endvidere dokumentation for, at kvalitetsstyringssystemet er ineffektivt, og i betragtning af *ARMENIA Airways'* udviklingsplaner bør der gøres en indsats for at indføre et fuldt funktionsdygtigt system til overvågning af overholdelsen for at udpege eventuelle mangler, der kan påvirke flyveoperationerne, og sikre overholdelse af den godkendte driftshåndbog. For at sikre besætningernes kompetencer bør der lægges særlig vægt på uddannelsen af piloter.

(36) I forbindelse med høringen gav *Armenia Airways* et overblik over luftfartsselskabet og gjorde rede for de foranstaltninger, der er truffet efter EU-vurderingsbesøget på stedet. Ifølge de oplysninger, der blev afgivet under høringen, er alle de bemærkninger, som vurderingsholdet har fremsat, afhjulpet, bortset fra to, som luftfartsselskabet var uenig i. Der blev dog ikke fremlagt dokumentation herfor.

(37) *Armenian Helicopters* er et armensk privat helikopterluftfartsselskab, som opererer charterflyvninger indenrigs og internationalt samt ambulanceflyvninger. I forbindelse med høringen redegjorde luftfartsselskabet for sit sikkerheds-ledelsessystems struktur og funktion.

(38) *Skyball* er et armensk luftfartsselskab, der opererer én varmluftballon. I forbindelse med høringen gav luftfarts-selskabet et overblik over dets organisation og aktiviteter, herunder oplysninger om dets sikkerhedsledelsessystem.

(39) Ingen af de oplysninger eller beviser, som luftfartsselskaberne har forelagt før eller under høringen, gav Kommissionen og Den Europæiske Unions Udvalg for Luftfartssikkerhed vished for, at CAC's manglende tilsyn kunne afbødes gennem luftfartsselskabernes egne overholdelses- og sikkerhedssystemer.

(40) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at der på nuværende tidspunkt er grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Armenien ved at opføre alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(41) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Congo (Brazzaville)

(42) Luftfartsselskaber fra Congo (Brazzaville) blev i 2009 opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([6]).

(43) Ved brev af 19. december 2019 anmodede Kommissionen *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* (»ANAC Congo«) om en række dokumenter vedrørende myndighedens struktur, tilsynssystem og aktiviteter, herunder de håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet siden 2017, samt den aktuelle liste over AOC-indehavere og registrerede luftfartøjer.

(44) Den 5. februar 2020 forelagde ANAC Congo de oplysninger, der var blevet anmodet om. ANAC Congo oplyste også Kommissionen om, at AOC for luftfartsselskaberne *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S.A.* og *Mistral Aviation* var blevet tilbagekaldt, siden den seneste opdatering var meddelt Kommissionen, og at det nye luftfartsselskab *Société Nouvelle Air Congo* (AOC No. CG-CTA 004) var blevet certificeret. ANAC Congo forelagde dog ingen dokumentation for, at sikkerhedstilsynet med dette luftfartsselskab sker i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Da ANAC Congo ikke har påvist, at myndigheden har tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til dette nye luftfartsselskab ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

(45) Kommissionen bemærker, at det efter det ICVM-besøg, der fandt sted i juni 2019, blev rapporteret, at den reelle gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder i Congo (Brazzaville) er steget til 66,99 %. Selv om ANAC Congo tydeligvis har gjort fremskridt med hensyn til sin sikkerhedstilsynskapacitet, bør fremskridtene kontrolleres i forbindelse med et EU-vurderingsbesøg hos ANAC Congo og udvalgte luftfartsselskaber, der er certificeret i Congo (Brazzaville), inden der tages stilling til, om der skal træffes afgørelse om at ophæve et driftsforbud i Unionen.

(46) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber fra Congo (Brazzaville), som er omfattet af et driftsforbud i Unionen, bør ændres, så den kommer til at omfatte *Société Nouvelle Air Congo* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og *Aero service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Arlines S.A. og Mistral Aviation* udgår af nævnte bilag.

(47) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Congo (Brazzaville), bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Congo (Brazzaville), faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo

(48) Luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo blev i 2006 opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([7]).

(49) Som led i sine løbende overvågningsaktiviteter anmodede Kommissionen den 22. april 2020 Autorité de l'Aviation Civile i Den Demokratiske Republik Congo (»AAC/RDC«) om at forelægge en liste over alle AOC-indehavere, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo.

([6]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EF) nr. 1144/2009 af 26. november 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 312 af 27.11.2009, s. 16).

([7]) Kommissionens forordning (EF) nr. 910/2006 af 20. juni 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 (EUT L 168 af 21.6.2006, s. 16).

(50) Den 6. maj 2020 underrettede AAC/RDC Kommissionen om, at det nye luftfartsselskab *Mwant Jet* (AOC No. AAC/DG/OPS-09/09) var blevet certificeret, siden den seneste opdatering var meddelt Kommissionen. Den 13. maj 2020 meddelte den også, at luftfartsselskaberne *Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo Airlines, Mango Airlines, Serve Air* og *Will Airlift* havde indstillet deres flyveoperationer uden nogensinde at have haft et AOC. Den underrettede også Kommissionen om, at luftfartsselskaberne *Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair* og *Transair Cargo Services* ikke er indehavere af et AOC, og at de nu er i færd med at blive certificeret. Endelig oplyste myndigheden Kommissionen om, at luftfartsselskabet *Services Air* havde ændret navn, og at luftfartsselskabet nu er indehaver af et AOC under navnet *Serve Air Cargo*. Da AAC/RDC ikke har påvist, at myndigheden har tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til dette nye luftfartsselskab ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

(51) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber fra Den Demokratiske Republik Congo, som er omfattet af et driftsforbud i Unionen, bør ændres, så den kommer til at omfatte *Mwant Jet* og *Serve Air Cargo* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og *Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo airlines, Mango Airlines, Will Airlift, Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair, Transair Cargo Services, Serve Air* og *Services Air* udgår af nævnte bilag.

(52) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Demokratiske Republik Congo, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Den Dominikanske Republik

(53) Luftfartsselskaber fra Den Dominikanske Republik har aldrig været opført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(54) Den 15. april 2019 indledte Kommissionen som følge af sikkerhedsmangler, som agenturet havde påpeget inden for rammerne af TCO-godkendelsesproceduren, og på grundlag af analysen af rampeinspektioner, der er foretaget under SAFA-programmet, samråd med Instituto Dominicano de Aviación Civil (»IDAC«) i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(55) Fra den 27. til den 31. januar 2020 gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne (»vurderingsholdet«) et EU-vurderingsbesøg på stedet i IDAC's kontorer i Den Dominikanske Republik.

(56) IDAC fremstår som en velorganiseret, tilfredsstillende bemandet og tilstrækkeligt finansieret organisation, der i 2018 påbegyndte gennemførelsen af moderne teknikker til forvaltning af luftfartssikkerheden med en sikkerhedsstyrings- eller resultatbaseret tilgang for at supplere de mere traditionelle tilsynsaktiviteter baseret på overholdelse af sikkerhedsstandarder. Den retlige ramme (luftfartslovgivning og tekniske forskrifter — RAD) synes på behørig vis at integrere alle de områder, der er omfattet af bilagene til konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944, og ændres regelmæssigt.

(57) Vurderingsholdet konkluderede, at IDAC er i stand til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Den Dominikanske Republik. Selv om der er behov for en række forbedringer i IDAC for så vidt angår effektiviteten af håndhævelsen, påviste vurderingsholdet på tidspunktet for besøget ingen umiddelbare sikkerhedsmæssige betænkeligheder, hverken på grundlag af gennemgangen i IDAC's kontorer eller på grundlag af vurderingsholdets observationer under besøgene hos en række luftfartsselskaber. Vurderingsholdet konstaterede imidlertid, at IDAC for øjeblikket ikke klassificerer anmærkningerne efter, hvor afgørende de er for flyvesikkerheden, og derfor forvalter anmærkninger (med forskellig indvirkning på sikkerheden) såvel som almindelige bemærkninger under opfølgningen på samme vis. Det kunne derfor ikke påvises, at IDAC eller det berørte luftfartselskab sikrer en passende prioritering af sikkerhedskritiske anmærkninger.

(58) Selv om dette kan have en skadelig indvirkning på håndhævelsen, viser de stærke sider ved systemet, hvad angår ressourcer og forskrifter, at betingelserne for fremtidige forbedringer er til stede, mens de konstaterede svagheder ikke har nogen kritiske egenskaber, der kan hindre sådanne forbedringer.

(59) Den 15. april 2020 sendte IDAC Kommissionen en handlingsplan til afhjælpning af de mangler, der blev konstateret og rapporteret af vurderingsgruppen. Kommissionen finder, at de planlagte foranstaltninger, hvis de gennemføres inden for den foreslåede tidsramme, må forventes at bringe de konstaterede problemer ud af verden. IDAC bør regelmæssigt orientere Kommissionen om, hvordan gennemførelsen af de planlagte foranstaltninger skrider frem.

(60) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for luftfartsselskaber fra Den Dominikanske Republik.

(61) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Dominikanske Republik, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Dominikanske Republik, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(62) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Ækvatorialguinea

(63) Luftfartsselskaber fra Ækvatorialguinea blev i 2006 opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([8]).

(64) Efter EU-vurderingsbesøget på stedet i oktober 2017 og høringen i EU's Udvalg for Luftfartssikkerhed i november 2017 tilkendegav Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (»AAGE«) i december 2018 over for Kommissionen sin interesse i at genåbne en dialog om ændring af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Ækvatorialguinea.

(65) AAGE forelagde efter anmodning Kommissionen oplysninger om de forbedringer, der er foretaget i dens sikkerhedstilsynssystem. På grundlag af de modtagne oplysninger noterer Kommissionen sig de opnåede fremskridt, men der er stadig visse mangler med hensyn til grundlæggende spørgsmål såsom årsagsanalyse, der er et centralt element i forebyggelsen af, at en manglende overensstemmelse gentager sig.

(66) Den 10. marts 2020 holdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og repræsentanter for AAGE et teknisk møde, hvor AAGE oplyste om sine tilsynsaktiviteter og om fremskridtene med planen for afhjælpende foranstaltninger, der blev udarbejdet i 2017. AAGE oplyste endvidere Kommissionen om, at *Ceiba Intercontinentals* og *Cronos Airlines'* operationelle flåder er blevet reduceret til et enkelt mellemstort luftfartøj hver.

(67) Da de oplysninger, der foreligger på nuværende tidspunkt, er utilstrækkelige til at fjerne tvivl om eksisterende mangler, bør der foretages et nyt EU-vurderingsbesøg på stedet for yderligere at kontrollere Ækvatorialguineas kapacitet til at sikre effektivt tilsyn med sikkerheden.

(68) På grundlag af de tilgængelige oplysninger og i overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for luftfartsselskaber fra Ækvatorialguinea.

(69) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Ækvatorialguinea, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Ækvatorialguinea, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

(70) Luftfartsselskaber fra Kasakhstan udgik i 2016 af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([9]).

([8]) 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).

([9]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2214 af 8. december 2016 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 334 af 9.12.2016, s. 6).

(71) Som led i sine løbende overvågningsaktiviteter, efter at Kasakhstan ikke længere er opført på flyvesikkerhedslisten, oplyste Kommissionen ved brev af 10. februar 2020 Kasakhstans civile luftfartsmyndighed (»CAC KZ«) om visse sikkerhedsmæssige betænkeligheder ved luftfartsselskaber, der er certificeret af CAC, navnlig med hensyn til *BEK Air*.

(72) Den 28. februar 2020 informerede CAC KZ og Kasakhstans luftfartsmyndighed (Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company, AAK) Kommissionen om de tilsynsaktiviteter, der i de seneste tre år var udført for så vidt angår de luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, samt om det tilsyn, der er foretaget med hensyn til luftfartsselskabet *BEK Air*. I denne forbindelse anmodede Kommissionen om dokumentation for, at Kasakhstan fortsat har kapacitet til at sikre et effektivt tilsyn med sikkerheden.

(73) Specifikt hvad angår luftfartsselskabet *BEK Air* er dette luftfartsselskabs AOC tilbagekaldt den 21. april 2020. Et andet luftfartsselskabs, *Azee Airs*, AOC er suspenderet i afventning af yderligere tilsynsaktiviteter.

(74) Kommissionen anerkender den indsats, som AAK i den senere tid har ydet for at forbedre sin kapacitet til at føre tilsyn med sikkerheden, men har dog på grundlag af analysen af den forelagte dokumentation og de forelagte oplysninger besluttet at indlede samråd med CAC KZ og AAK i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.

(75) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for luftfartsselskaber fra Kasakhstan.

(76) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(77) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Kirgisistan

(78) Luftfartsselskaber fra Kirgisistan blev i 2006 opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([10]).

(79) Den 2. august 2019 anmodede Kommissionen Den Kirgisiske Republiks civile luftfartsmyndighed (»CAA KG«) om en række dokumenter vedrørende myndighedens struktur, tilsynssystem og aktiviteter, herunder de håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet siden 2017, samt den aktuelle liste over AOC-indehavere og registrerede luftfartøjer.

(80) Den 10. september 2019 forelagde CAA KG de oplysninger, der var blevet anmodet om. CAA KG oplyste også Kommissionen om, at AOC for luftfartsselskaberne *Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air* og *Valor Air* er blevet tilbagekaldt, siden den seneste opdatering var meddelt Kommissionen, og at det nye luftfartsselskab *Air Company Air KG* (AOC No. 50) er blevet certificeret. Da CAA/KG ikke har påvist, at myndigheden har tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til dette nye luftfartsselskab ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

(81) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber fra Kirgisistan, som er omfattet af et driftsforbud i Unionen, bør ændres, så den kommer til at omfatte *Air Company Air KG* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og *Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air* og *Valor Air* udgår af nævnte bilag.

(82) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgisistan, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgisistan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

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

Luftfartsselskaber fra Libyen

(83) Luftfartsselskaber fra Libyen blev i 2014 opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([11]).

(84) Som led i sine løbende overvågningsaktiviteter anmodede Kommissionen den 22. april 2020 Libyens civile luftfartsmyndighed (»LCAA«) om at fremlægge en liste over alle AOC-indehavere, der er certificeret i Libyen.

(85) Den 4. maj 2020 meddelte LCAA Kommissionen, at AOC for luftfartsselskabet *Ghadames Air Transport* er blevet tilbagekaldt, og at de nye luftfartsselskaber *Al Maha Aviation* (AOC No. 030/18) og *Libyan Wings Airlines JSC* (AOC No. 029/15) er blevet certificeret. Da LCAA ikke har påvist en tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til disse nye luftfartsselskaber ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

(86) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at der for så vidt angår luftfartsselskaber fra Libyen er grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, så den kommer til at omfatte *Al Maha Aviation* og *Libyan Wings Airlines JSC* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og *Ghadames Air Transport* udgår af nævnte bilag.

(87) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Nepal

(88) Luftfartsselskaber fra Nepal blev i 2013 opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([12]).

(89) Som led i sine løbende overvågningsaktiviteter anmodede Kommissionen den 22. april 2020 Nepals civile luftfartsmyndighed (»CAAN«) om at forelægge en liste over alle AOC-indehavere, der er certificeret i Nepal.

(90) Den 3. maj 2020 meddelte CAAN Kommissionen, at AOC for luftfartsselskabet *Air Kasthamandap* er blevet tilbagekaldt, og at de nye luftfartsselskaber *Heli Everest* (AOC No. 086/2016) og *Kailash Helicopter Services* (AOC No. 087/2018) er blevet certificeret. Myndigheden oplyste også, at *Muktinath Airlines* har ændret navn til *Prabhu Helicopters*. Da CAAN ikke har påvist en tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til disse nye luftfartsselskaber ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

(91) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at der for så vidt angår luftfartsselskaber fra Nepal er grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, så den kommer til at omfatte *Heli Everest* og *Kailash Helicopter Services* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og *Air Kasthamandap* udgår af nævnte bilag.

(92) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Sierra Leone

(93) Luftfartsselskaber fra Sierra Leone blev i 2006 opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ([13]).

([11]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1318/2014 af 11. december 2014 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 355 af 12.12.2014, s. 8).

([12]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1264/2013 af 3. december 2013 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 326 af 6.12.2013, s. 7).

([13]) Kommissionens forordning (EF) nr. 910/2006 af 20. juni 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 (EUT L 168 af 21.6.2006, s. 16).

(94) Som led i sine løbende overvågningsaktiviteter anmodede Kommissionen den 22. april 2020 Sierra Leones civile luftfartsmyndighed (»SLCAA«) om at fremlægge en liste over alle AOC-indehavere, der er certificeret i Sierra Leone.

(95) Den 2. maj 2020 underrettede SLCAA Kommissionen om, at AOC for luftfartsselskaberne *Air Rum, Destiny air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services* og *Teebah Airways* er blevet tilbagekaldt, og at der for øjeblikket ikke findes AOC-indehavere i Sierra Leone.

(96) Da SLCAA ikke har påvist, at myndigheden har tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til eventuelle nye luftfartsselskaber ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

(97) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderer Kommissionen derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade luftfartsselskaberne *Air Rum, Destiny Air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services* og *Teebah Airways* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

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

(99) 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 hurtige afgørelser og om nødvendigt skabe mulighed for en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og passagerne er det derfor afgørende, at afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.

(100) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2111/2005 —

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 2. juni 2020.

På Kommissionens vegne
For formanden
Adina VĂLEAN
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 firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartsselskabets hjemstat
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
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 myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, 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**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien

([1]) Luftfartsselskaber, der er opført i bilag A, 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 firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartsselskabets hjemstat
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenien
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenien
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 069	Ikke relevant	Armenien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Congo (Brazzaville), herunder:			**Republikken Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Ukendt	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)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartsselskabets hjemstat
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/DGA-C/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGA-C/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Kirgisistan, herunder:			**Kirgisistan**
AIR COMPANY AIR KG	50	Ukendt	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartsselskabets hjemstat
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	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 Moldova, undtagen *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotranscargo*, herunder:			**Moldova**
Î.M »VALAN ICC« SRL	MD009	VLN	Moldova
CA »AIM AIR« SRL	MD015	AAM	Moldova
CA »AIR STORK« SRL	MD018	MSB	Moldova
Î M »MEGAVIATION« SRL	MD019	ARM	Moldova
CA »PECOTOX-AIR« SRL	MD020	PXA	Moldova
CA »TERRA AVIA« SRL	MD022	TVR	Moldova
CA »FLY PRO« SRL	MD023	PVV	Moldova
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Ukendt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Ukendt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Ukendt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Ukendt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Ukendt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Ukendt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartsselskabets hjemstat
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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			**São Tomé og Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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 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
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan«

BILAG II

»*BILAG B*

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I UNIONEN ([1])

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«)	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartsselskabets hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP.	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336).	Comorerne
IRAN AIR	FS100	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 747, som er opført på AOC.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Nordkorea

([1]) Luftfartsselskaber, der er opført i bilag B, 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.«