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

(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 (nedan kallad *byrån*) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, till kommissionen lämnat information som är relevant för uppdateringen av förteckningen. Även tredjeländer och internationella organisationer har lämnat relevant information. Förteckningen bör därför uppdateras på grundval av denna information.

(3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, om de grundläggande fakta och överväganden som kommer att 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 är infört i förteckningen i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.

(4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av all relevant dokumentation, inkomma med skriftliga synpunkter och lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den kommitté som inrättats genom förordning (EG) nr 2111/2005 (nedan kallad *EU:s flygsäkerhetskommitté*).

(5) Kommissionen har informerat EU:s flygsäkerhetskommitté om pågående gemensamma samråd, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 ([3]), med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Armenien, Republiken Kongo, Demokratiska republiken Kongo, Dominikanska republiken, Ekvatorialguinea, Kazakstan, Kirgizistan, Libyen, Nepal och Sierra Leone. Kommissionen har också informerat EU:s flygsäkerhetskommitté om flygsäkerhetssituationen i Angola, Belarus, Indonesien, Nigeria och Ryssland.

(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.

([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).

([3]) Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen 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. 8).

([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).

(7) Byrån informerade också kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om resultaten av den analys av rampinspektioner som gjorts inom programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet), 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. Byrån informerade också 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 åtgärda bristerna i efterlevnaden av 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 av 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 om statusen för Safas och tredjelandsoperatörernas larmfunktion och redovisade aktuell statistik över varningsmeddelanden för lufttrafikföretag som belagts med verksamhetsförbud.

EU-lufttrafikföretag

(10) Efter byråns analys av information från rampinspektioner av EU-lufttrafikföretags luftfartyg och från standardiseringsinspektioner utförda av byrån samt från specifika inspektioner och granskningar gjorda av nationella luftfartsmyndigheter, har flera medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om dessa.

(11) Medlemsstaterna uttryckte åter sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder om relevant säkerhetsinformation tyder på att det finns överhängande säkerhetsrisker på grund av att EU-lufttrafikföretag brister i efterlevnaden av relevanta säkerhetsnormer. Bulgarien informerade därför kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om de åtgärder landet vidtagit i fråga om lufttrafikföretag som är certifierade i Bulgarien.

Lufttrafikföretag från Armenien

(12) Lufttrafikföretag från Armenien har aldrig ingått i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.

(13) Kommissionen informerade i oktober 2019 kommittén för civil luftfart i Armenien (Civil Aviation Committee of Armenia, nedan kallad CAC) om vissa säkerhetsfarhågor beträffande lufttrafikföretag som certifierats av CAC.

(14) Efter att CAC framträtt inför EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2019 gjorde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna (nedan kallade *utvärderingsgruppen*) mellan den 3 och 7 februari 2020 ett EU-utvärderingsbesök på plats i Armenien, vid CAC:s kontor och vid kontoren för två lufttrafikföretag som certifierats i Armenien, nämligen *Aircompany Armenia* och *Armenia Airways*.

(15) Det framgår tydligt av rapporten från utvärderingsbesöket att CAC har en systembrist när det gäller sin personalpolitik, vilket framgår av bristen på förfaranden för att fastställa personalbehov, bristen på förfaranden och metoder för att fastställa behovet av personalutbildning, och ett effektivt genomförande av sådana, samt en brist på dokumenterade arbetsbeskrivningar för flera av de funktioner som CAC utför eller utkontrakterar.

(16) När det gäller utbildning av personal noteras i rapporten från utvärderingsbesöket det allvarliga i de påvisade bristerna när det gäller CAC:s faktiska kapacitet att på ett korrekt sätt genomföra certifieringsprocessen och tillsynen av de lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien.

([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).

(17) Vidare framgår det av rapporten från utvärderingsbesöket att CAC saknar den kvalitetsledningsfunktion som krävs för att utöva tillsyn över förvaltningen och införlivandet av rättsliga, regleringsmässiga och tekniska krav i en ändamålsenlig organisationsstruktur och i affärsprocesserna.

(18) När det gäller CAC:s avdelning för flygverksamhet konstateras i rapporten från utvärderingsbesöket att det saknas ett strukturerat dokumenthanteringssystem som säkerställer spårbarhet vid certifiering, och att CAC därför inte kunnat lämna de bevis som begärts för den verksamhet som bedrivits inom ramen för det ursprungliga drifttillståndet (AOC) för de certifierade lufttrafikföretagen.

(19) När det gäller CAC:s avdelning för luftvärdighet konstateras i rapporten från utvärderingsbesöket att det finns en tillsynsplan för att övervaka lufttrafikföretagens organisationer för fortsatt luftvärdighet och de godkända underhållsorganisationer som certifieras av CAC.

(20) I rapporten från utvärderingsbesöket noteras också bevis på ineffektiv tillsyn, eftersom besöken hos lufttrafikföretagen visade på flera problem som borde ha upptäckts av CAC inom ramen för dess tillsynsskyldigheter.

(21) På grundval av resultatet av EU-utvärderingsbesöket på plats kallade kommissionen CAC till en utfrågning inför EU:s flygsäkerhetskommitté den 12 maj 2020. Lufttrafikföretagen *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters* och *Skyball* hördes också av EU:s flygsäkerhetskommitté vid samma tillfälle.

(22) CAC informerade vid utfrågningen EU:s flygsäkerhetskommitté om de åtgärder för att förbättra säkerheten som antagits sedan utfrågningen inför EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2019, och man betonade sitt åtagande att fullfölja dessa och ytterligare ansträngningar för att ytterligare förbättra säkerhetstillsynen i Armenien. Den armeniska regeringens stöd till CAC har särskilt uppmärksammats i detta avseende. Under utfrågningen betonades också de omfattande insatser som gjorts för att möjliggöra tekniskt stöd och samarbete med andra stater och internationella organisationer.

(23) När det gäller iakttagelserna i rapporten från EU-utvärderingsbesöket på plats redogjorde CAC för vilka åtgärder som senare vidtagits i fråga om CAC:s organisatoriska struktur. Man hänvisade särskilt till åtgärder för en bättre personalpolitik, förbättringar av CAC:s avdelning för flygverksamhet och av dess certifieringsprocess för drifttillstånd, samt till utbildningen av CAC:s inspektörer. Dessutom lämnade CAC uppgifter om de ansträngningar som görs för att utarbeta en handbok för integrerad förvaltning och ett internt system för elektronisk dokumenthantering.

(24) EU:s flygsäkerhetskommitté uppmärksammades särskilt på de ansträngningar som görs för att, i samarbete med kommissionen och EU-medlemsstaterna, påbörja en omcertifiering av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien, i kombination med stöd till utbildning på arbetsplatsen för personalen.

(25) CAC betonade dessutom resultaten av de ansträngningar som gjorts för att återkalla drifttillstånd från certifierade armeniska lufttrafikföretag som inte längre ansågs uppfylla internationella flygsäkerhetsnormer.

(26) Kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté är medvetna om att den nuvarande situationen är resultatet av en lång period av ineffektivitet och försummelser. Dessutom erkänner kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté de insatser som gjorts och uppmuntrar CAC att fortsätta sina ansträngningar. De noterade betydelsen av den armeniska regeringens åtagande i detta avseende och uttryckte också sitt åtagande att stödja och samarbeta med CAC i dess ansträngningar. Kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté noterar med tillfredsställelse att CAC:s ordförande har den personliga kapacitet och det engagemang som krävs för att fullfölja dessa ansträngningar.

(27) På grundval av alla tillgängliga uppgifter, särskilt från EU-utvärderingsbesöket på plats, måste man dock dra slutsatsen att CAC:s kapacitet att utöva tillsyn över luftfartsverksamheten i Armenien är otillräcklig och inte uppfyller tillämpliga internationella miniminormer för säkerhet. Betydande ytterligare förbättringar av CAC:s kapacitet kommer att krävas för att åtgärda de nuvarande säkerhetsbristerna. På grund av de betydande brister som konstaterats när det gäller personalpolitik, personalutbildning och kvalitetsledning, i kombination med brister i certifiering och ineffektiv tillsyn av lufttrafikföretag, står det klart att CAC i nuläget inte klarar av att tillämpa relevanta internationella säkerhetsnormer, och att dess tillsynskapacitet inte kan säkerställa att verksamheten hos de lufttrafikföretag som CAC har certifierat utförs fortlöpande i enlighet med relevanta internationella säkerhetsnormer.

(28) *Aircompany Armenia* driver en flotta med två luftfartyg av typen Boeing B737. Enligt företagets uttalande är det nära knutet till *Georgian Airways*, ett lufttrafikföretag som är certifierat i Georgien och med vilket *Aircompany Armenia* har upprättat betydande administrativa och operativa arrangemang. I detta avseende visade EU-utvärderingsbesöket på plats att pilotutbildningen för *Aircompany Armenia* hade genomförts enligt förfarandena för *Georgian Airways* i stället för enligt de egna förfarandena.

(29) Vid EU-utvärderingsbesöket på plats konstaterades också att *Aircompany Armenia* har personal med kunskaper om de system och handböcker som används för de olika operationerna. De flesta av de problem och brister som konstaterades vid besöket hänger samman med tydligheten i förfarandena och kontrollen över de delar av verksamheten som utförs av underleverantörer, i de flesta fall *Georgian Airways*.

(30) Det är dock uppenbart att det system för övervakning av efterlevnad som används av *Aircompany Armenia* måste vidareutvecklas för att säkerställa att man upptäcker bristande efterlevnad av nationella bestämmelser och av bestämmelserna i den godkända drifthandboken, även med avseende på dokumentationssystemet.

(31) Under utfrågningen inför EU:s flygsäkerhetskommitté lämnade *Aircompany Armenia* uppgifter om de åtgärder som vidtagits till följd av iakttagelserna och rekommendationerna från EU-utvärderingsbesöket på plats, och angav att sex av de sju iakttagelserna hade åtgärdats. Ingen bevisning lämnades dock som stöd för detta påstående.

(32) *Atlantis Armenian Airlines* är ett armeniskt lufttrafikföretag som bedriver trafik med ett luftfartyg av typen Let L-410. Under utfrågningen gav lufttrafikföretaget en översikt över företaget, inklusive tillgängliga resurser, och presenterade utvecklingsplanen för sin flotta, sitt säkerhetsledningssystem och sitt övervakningsprogram för flygdata.

(33) *Atlantis European Airways* driver en flotta med tre luftfartyg av typen Airbus A320. Under utfrågningen presenterade lufttrafikföretaget sitt uppdrag och sin organisationsstruktur samt utbildningsplanen för personalen och Safa-resultaten från föregående år. Dessutom tillhandahölls information om lufttrafikföretagets resultat vid Easas TCO-inspektion.

(34) *Armenia Airways* är ett certifierat armeniskt lufttrafikföretag med en flotta bestående av ett luftfartyg av typen British Aerospace Bae-146-300.

(35) Vid EU-utvärderingsbesöket på plats identifierade utvärderingsgruppen flera brister som omedelbart måste åtgärdas, nämligen i fråga om dokumentation och spårning av granskningar och granskningsresultat. Utvärderingsgruppen fann också tecken på ineffektivitet i kvalitetsledningssystemet, och med tanke på utvecklingsplanerna för *Armenia Airways* bör ansträngningar göras för att upprätta ett fullt fungerande system för övervakning av efterlevnad i syfte att upptäcka eventuella brister som kan påverka driften och för att säkerställa efterlevnad av den godkända drifthandboken. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt utbildning av piloter för att säkerställa flygbesättningarnas kompetens.

(36) Under utfrågningen gav *Armenia Airways* en översikt över lufttrafikföretaget och redogjorde för de åtgärder som vidtagits efter EU-utvärderingsbesöket på plats. Enligt de uppgifter som lämnades under utfrågningen har alla iakttagelser som framförts av utvärderingsgruppen lett till åtgärder, utom två, som lufttrafikföretaget inte höll med om. Ingen bevisning lämnades dock som stöd för detta påstående.

(37) *Armenian Helicopters* är ett privat armeniskt helikopterlufttrafikföretag som bedriver inrikes och internationell chartertrafik samt utför sjuktransporter. Under utfrågningen beskrev lufttrafikföretaget det egna säkerhetsledningssystemets struktur och funktion.

(38) *Skyball* är ett armeniskt lufttrafikföretag som driver en varmluftsballong. Under utfrågningen gav lufttrafikföretaget en översikt över sin organisation och verksamhet, inklusive information om sitt säkerhetsledningssystem.

(39) Ingen information och inga bevis som något av lufttrafikföretagen lämnat före eller under utfrågningen gav kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté några garantier för att CAC:s bristande säkerhetstillsyn skulle kunna kompenseras genom lufttrafikföretagens egna efterlevnads- och säkerhetssystem.

(40) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Armenien, att det i detta skede finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen, och att föra upp alla lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(41) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Republiken Kongo

(42) Lufttrafikföretag från Republiken Kongo upptogs 2009 i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ([6]).

(43) Genom en skrivelse av den 19 december 2019 begärde kommissionen från *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* (nedan kallat *ANAC Congo*) en förteckning över handlingar som gällde dess struktur, tillsynssystem och verksamhet, inklusive verkställighetsåtgärder som vidtagits sedan 2017, samt den gällande förteckningen över innehavare av drifttillstånd och registrerade luftfartyg.

(44) Den 5 februari 2020 skickade ANAC Congo in den begärda informationen. ANAC Congo informerade också kommissionen om att man sedan den senaste uppdateringen som lämnats in till kommissionen återkallat drifttillstånden för lufttrafikföretagen *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines SA* och *Mistral Aviation*, och att det nya lufttrafikföretaget *Société Nouvelle Air Congo* (AOC No. CG-CTA 004) hade certifierats. ANAC Congo lämnade dock inga bevis för att säkerhetstillsynen av detta lufttrafikföretag säkerställs i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Eftersom ANAC Congo inte har visat att det har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för detta nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

(45) Kommissionen noterar att det från Icaos samordnade valideringsbesök i juni 2019 rapporteras att det faktiska genomförandet av internationella säkerhetsnormer i Republiken Kongo har ökat till 66,99 %. Även om ANAC Congo har gjort tydliga framsteg när det gäller kapaciteten för säkerhetstillsyn bör dessa framsteg kontrolleras vid ett EU-utvärderingsbesök på plats hos ANAC Congo och hos utvalda lufttrafikföretag som är certifierade i Republiken Kongo, innan något beslut om att upphäva verksamhetsförbud i unionen kan övervägas.

(46) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över lufttrafikföretag från Republiken Kongo som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att *Société Nouvelle Air Congo* läggs till i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Arlines SA* och *Mistral Aviation* stryks från den bilagan.

(47) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Republiken Kongo, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Republiken Kongo uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo

(48) Lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo upptogs 2006 i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ([7]).

(49) Som en del av sin fortlöpande övervakning begärde kommissionen den 22 april 2020 att Autorité de l'Aviation Civile i Demokratiska republiken Kongo (nedan kallad *AAC/RDC*) skulle tillhandahålla en förteckning över alla innehavare av drifttillstånd som certifierats i Demokratiska republiken Kongo.

([6]) Kommissionens förordning (EG) nr 1144/2009 av den 26 november 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 312, 27.11.2009, s. 16).

([7]) Kommissionens förordning (EG) nr 910/2006 av den 20 juni 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 (EUT L 168, 21.6.2006, s. 16).

(50) AAC/RDC informerade kommissionen den 6 maj 2020 om att det nya lufttrafikföretaget *Mwant Jet* (AOC No. AAC/DG/OPS-09/09) hade certifierats efter den senaste uppdateringen som man lämnat in till kommissionen. Den 13 maj 2020 informerade AAC/RDC också om att lufttrafikföretagen *Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo Airlines, Mango Airlines, Serve Air* och *Will Airlift* hade upphört med sin flygverksamhet utan att någonsin ha innehaft ett drifttillstånd. AAC/RDC informerade också kommissionen om att lufttrafikföretagen *Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair* och *Transair Cargo Services* inte innehar något drifttillstånd och att de nu deltar i certifieringsprocessen. Slutligen informerade man kommissionen om att namnet på lufttrafikföretaget *Services Air* hade ändrats, och att lufttrafikföretaget numera innehar ett drifttillstånd under namnet *Serve Air Cargo*. Eftersom AAC/RDC inte har visat att det har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för detta nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

(51) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över lufttrafikföretag från Demokratiska republiken Kongo som är belagda med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att *Mwant Jet* och *Serve Air Cargo* läggs till i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att *Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo airlines, Mango Airlines, Will Airlift, Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair, Transair Cargo Services, Serve Air* och *Services Air* stryks från den bilagan.

(52) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Demokratiska republiken Kongo, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Demokratiska republiken Kongo uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Dominikanska republiken

(53) Lufttrafikföretag från Dominikanska republiken har aldrig ingått i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.

(54) Den 15 april 2019 inledde kommissionen samråd med Instituto Dominicano de Aviación Civil (nedan kallat *IDAC*) med anledning av säkerhetsbrister som byrån identifierat inom ramen för processen för auktorisation som tredjelandsoperatör och baserat på en analys av rampinspektioner som utförts inom Safa-programmet, i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.

(55) Mellan den 27 och 31 januari 2020 gjorde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna (nedan kallade *utvärderingsgruppen*) ett EU-utvärderingsbesök på plats vid IDAC:s kontor i Dominikanska republiken.

(56) IDAC framstår som en välorganiserad, tillfredsställande bemannad och adekvat finansierad organisation, och den började 2018 tillämpa moderna metoder för hantering av flygsäkerhet, med en strategi som baseras på säkerhetshantering eller är resultatbaserad, som ett komplement till mer traditionell tillsyn av regelefterlevnad. Den rättsliga ramen (luftfartslagen och tekniska föreskrifter – RAD) verkar täcka alla områden som behandlas i bilagorna till konventionen om internationell civil luftfart (undertecknad i Chicago den 7 december 1944), och den uppdateras regelbundet.

(57) Utvärderingsgruppen drog slutsatsen att IDAC har kapacitet att utöva tillsyn över luftfartsverksamheten i Dominikanska republiken. Även om det krävs ett antal förbättringar inom IDAC när det gäller kontrollen av efterlevnad kunde utvärderingsgruppen inte identifiera någon omedelbar säkerhetsfarhåga vid tidpunkten för besöket, vare sig från granskningen vid IDAC:s kontor eller från iakttagelserna vid besöken hos ett antal lufttrafikföretag. Utvärderingsgruppen fann dock att IDAC för närvarande inte klassificerar resultaten efter kriticitet för flygsäkerhet, och att därför både resultat (oberoende av deras konsekvenser för säkerheten) och rena anmärkningar hanteras på samma sätt under uppföljningsprocessen. Det kunde därför inte visas att IDAC eller de berörda lufttrafikföretagen garanterar en lämplig prioritering av säkerhetskritiska resultat.

(58) Situationen har visserligen en potentiellt skadlig effekt på kontrollen av efterlevnad, men de starka sidorna hos systemet när det gäller resurser och bestämmelser tyder på att det finns förutsättningar för framtida förbättringar, samtidigt som de identifierade bristerna inte uppvisar några kritiska drag som kan förhindra en sådan förbättring.

(59) Den 15 april 2020 lämnade IDAC in en handlingsplan till kommissionen för att åtgärda de brister som konstaterats och rapporterats av utvärderingsgruppen. Kommissionen anser att de planerade åtgärderna, om de genomförs korrekt och inom den föreslagna tidsramen, bör lösa de identifierade problemen. IDAC bör regelbundet informera kommissionen om hur genomförandet av de planerade åtgärderna fortskrider.

(60) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Dominikanska republiken, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.

(61) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Dominikanska republiken, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Dominikanska republiken uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

(62) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea

(63) Lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea upptogs 2006 i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ([8]).

(64) Efter EU-utvärderingsbesöket på plats i oktober 2017 och utfrågningen i EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2017 uttryckte Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (nedan kallad *AAGE*) i december 2018 för kommissionen sitt intresse att återuppta en dialog om ändring av bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 beträffande alla lufttrafikföretag som är certifierade i Ekvatorialguinea.

(65) AAGE lämnade efter en begäran in uppgifter till kommissionen om de förbättringar som gjorts av dess system för säkerhetstillsyn. Utifrån den mottagna informationen noterar kommissionen de framsteg som gjorts. Det finns dock fortfarande vissa brister i fråga om grundläggande förhållanden, t.ex. analys av ursprungliga orsaker, något som är en viktig faktor för att förhindra att avvikelser upprepas.

(66) Den 10 mars 2020 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för AAGE ett tekniskt möte där AAGE lämnade information om sin tillsynsverksamhet och om genomförandet av den plan för korrigerande åtgärder som togs fram 2017. AAGE informerade dessutom kommissionen om att de operativa flottorna för *Ceiba Intercontinental* och *Cronos Airlines* har reducerats till ett enda medelstort luftfartyg vardera.

(67) Eftersom den information som finns tillgänglig i nuläget är otillräcklig för att undanröja tvivlen om befintliga brister bör det organiseras ett nytt EU-utvärderingsbesök på plats för att ytterligare kontrollera Ekvatorialguineas kapacitet att säkerställa en effektiv säkerhetstillsyn.

(68) På grundval av tillgänglig information anser kommissionen därför, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, vad avser lufttrafikföretag från Ekvatorialguinea, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.

(69) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Ekvatorialguinea, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Ekvatorialguinea uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Kazakstan

(70) 2016 ströks lufttrafikföretag från Kazakstan från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ([9]).

([8]) 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).

([9]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2214 av den 8 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 334, 9.12.2016, s. 6).

(71) Som en del av sin fortlöpande övervakning efter att Kazakstan avlägsnats från flygsäkerhetsförteckningen informerade kommissionen, genom en skrivelse av den 10 februari 2020, kommittén för civil luftfart i Kazakstan (Civil Aviation Committee of Kazakhstan, nedan kallad *CAC KZ*) om vissa säkerhetsfarhågor med anknytning till de lufttrafikföretag som certifierats av CAC KZ, i synnerhet till *BEK Air*.

(72) Den 28 februari 2020 informerade CAC KZ och Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (nedan kallad *AAK*) kommissionen om tillsynen av de lufttrafikföretag som certifierats i Kazakstan under de senaste tre åren samt om tillsynen av lufttrafikföretaget *BEK Air*. I samband med detta begärde kommissionen bevis på Kazakstans fortsatta kapacitet att säkerställa en effektiv säkerhetstillsyn.

(73) När det gäller *BEK Air* återkallades drifttillståndet för detta lufttrafikföretag den 21 april 2020. Drifttillståndet för ett annat lufttrafikföretag, *Azee Air*, har skjutits upp i väntan på ytterligare tillsyn.

(74) Kommissionen är visserligen medveten om de åtgärder som AAK nyligen vidtagit för att förbättra sin kapacitet för säkerhetstillsyn, men har på grundval av en analys av den dokumentation och information som tillhandahållits beslutat att inleda samråd med CAC KZ och AAK i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.

(75) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Kazakstan, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.

(76) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

(77) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Kirgizistan

(78) Lufttrafikföretag från Kirgizistan upptogs 2006 i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ([10]).

(79) Den 2 augusti 2019 begärde kommissionen från Kirgizistans civila luftfartsmyndighet (Civil Aviation Agency of the Kyrgyz Republic, nedan kallad *CAA KG*) en förteckning över handlingar som gällde dess struktur, tillsynssystem och verksamhet, inklusive verkställighetsåtgärder som vidtagits sedan 2017, samt den gällande förteckningen över innehavare av drifttillstånd och registrerade luftfartyg.

(80) Den 10 september 2019 skickade CAA KG in den begärda informationen. CAA KG informerade också kommissionen om att drifttillstånden för lufttrafikföretagen *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* och *Valor Air* hade återkallats sedan den senaste uppdateringen som lämnats till kommissionen, och att det nya lufttrafikföretaget *Air Company Air KG* (AOC No. 50) hade certifierats. Eftersom CAA KG inte har visat att det har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för detta nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

(81) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över lufttrafikföretag från Kirgizistan som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att *Air Company Air KG* läggs till i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* och *Valor Air* stryks från den bilagan.

(82) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

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

Lufttrafikföretag från Libyen

(83) Lufttrafikföretag från Libyen upptogs 2014 i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ([11]).

(84) Som en del av sin fortlöpande övervakning begärde kommissionen den 22 april 2020 att Libyens civila luftfartsmyndighet (Libyan Civil Aviation Authority, nedan kallad *LCAA*) skulle tillhandahålla en förteckning över alla innehavare av drifttillstånd som certifierats i Libyen.

(85) Den 4 maj 2020 informerade LCAA kommissionen om att drifttillståndet för lufttrafikföretaget *Ghadames Air Transport* hade återkallats, och att de nya lufttrafikföretagen *Al Maha Aviation* (AOC No. 030/18) och *Libyan Wings Airlines JSC* (AOC No. 029/15) hade certifierats. Eftersom LCAA inte har visat att det har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för dessa nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

(86) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Libyen, att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att *Al Maha Aviation* och *Libyan Wings Airlines JSC* läggs till i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att *Ghadames Air Transport* stryks från den bilagan.

(87) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Libyen, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Libyen uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Nepal

(88) Lufttrafikföretag från Nepal upptogs 2013 i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ([12]).

(89) Som en del av sin fortlöpande övervakning begärde kommissionen den 22 april 2020 att Nepals civila luftfartsmyndighet (Civil Aviation Authority of Nepal, nedan kallad *CAAN*) skulle tillhandahålla en förteckning över alla innehavare av drifttillstånd som certifierats i Nepal.

(90) Den 3 maj 2020 informerade CAAN kommissionen om att drifttillståndet för lufttrafikföretaget *Air Kasthamandap* hade återkallats, och att de nya lufttrafikföretagen *Heli Everest* (AOC No. 086/2016) och *Kailash Helicopter Services* (AOC No. 087/2018) hade certifierats. De informerade också om att *Muktinath Airlines* har bytt namn till *Prabhu Helicopters*. Eftersom CAAN inte har visat att det har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för dessa nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

(91) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Nepal, att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att *Heli Everest* och *Kailash Helicopter Services* läggs till i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att *Air Kasthamandap* stryks från den bilagan.

(92) Genom prioritering av rampinspektioner av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Nepal, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, bör medlemsstaterna fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Nepal uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Sierra Leone

(93) Lufttrafikföretag från Sierra Leone upptogs 2006 i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ([13]).

([11]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1318/2014 av den 11 december 2014 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 355, 12.12.2014, s. 8).

([12]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1264/2013 av den 3 december 2013 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 326, 6.12.2013, s. 7).

([13]) Kommissionens förordning (EG) nr 910/2006 av den 20 juni 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 (EUT L 168, 21.6.2006, s. 16).

(94) Som en del av sin fortlöpande övervakning begärde kommissionen den 22 april 2020 att Sierra Leones civila luftfartsmyndighet (Sierra Leone Civil Aviation Authority, nedan kallad *SLCAA*) skulle tillhandahålla en förteckning över alla innehavare av drifttillstånd som certifierats i Sierra Leone.

(95) Den 2 maj 2020 informerade SLCAA kommissionen om att drifttillstånden för lufttrafikföretagen *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* och *Teebah Airways* hade återkallats, och att det för närvarande inte finns några innehavare av drifttillstånd i Sierra Leone.

(96) Eftersom SLCAA inte har visat att det har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

(97) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över lufttrafikföretag från Sierra Leone som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att lufttrafikföretagen *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* och *Teebah Airways* stryks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

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

(99) I artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 2111/2005 betonas behovet av att beslut måste kunna fattas snabbt och, vid behov, snarast, med tanke på säkerhetsaspekterna. För att skydda känslig information samt resenärerna är det därför nödvändigt att beslut om att uppdatera förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller restriktioner inom unionen offentliggörs och träder i kraft omedelbart efter det att de antagits.

(100) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från EU:s flygsäkerhetskommitté, som inrättades genom förordning (EG) nr 2111/2005.

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 2 juni 2020.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Adina VĂLEAN
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) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			**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*, inklusive			**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, inklusive			**Armenien**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien

[1] Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga A 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) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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	Ej tillämpligt	Armenien
Alla lufttrafikföretag som certifierats av tillsynsmyndigheterna i Kongo (Brazzaville), inklusive			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Okänd	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Okänd	Kongo (Brazzaville)
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			**Demokratiska republiken Kongo**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Okänd	Demokratiska republiken Kongo (RDC)

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			**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, inklusive			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC-nr 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC-nr 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			**Kirgizistan**
AIR COMPANY AIR KG	50	Okänd	Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndigheter			**Liberia**
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Libyens tillsynsmyndigheter, inklusive			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Okänd	Libyen

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Moldaviens tillsynsmyndigheter, med undantag av *Air Moldavien*, *Fly One* och *Aerotranscargo*, inklusive			**Moldavien**
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldavien
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldavien
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldavien
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldavien
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldavien
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldavien
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldavien
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, inklusive			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Okänd	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Okänd	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Okänd	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Okänd	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Okänd	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Okänd	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			**São Tomé och Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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, inklusive			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan”

BILAGA II

"BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I UNIONEN [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
AIR SERVICE COMORES	06–819/TA-15/DGACM	KMD	Komorerna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP.	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336).	Komorerna
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Alla luftfartyg av typen Fokker F100 och av typen Boeing B747.	Luftfartyg av typen Fokker F100, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg av typen Boeing B747, så som anges i drifttillståndet.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204.	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Nordkorea

[1] Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga B 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."