

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2021/2070**af 25. november 2021****om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 4, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ⁽²⁾ er der opstillet en liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen.
- (2) Visse medlemsstater og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur («agenturet») har i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005 givet Kommissionen oplysninger, der er relevante for ajourføringen af denne liste. Tredjelande og internationale organisationer har også indgivet relevante oplysninger. Listen bør ajourføres på grundlag af de indgivne oplysninger.
- (3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud over for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på listen i bilag A eller 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 artikel 15 i forordning (EF) nr. 2111/2005 («EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed»).
- (5) Kommissionen har oplyst EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed 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, Comorerne, Irak, Kasakhstan, Libyen, Mexico, Moldova, Pakistan, Rusland og Sydsudan. Kommissionen har også oplyst EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om luftfartssikkerhedssituationen i Congo (Brazzaville), Ækvatorialguinea, Madagaskar, Sudan og Surinam.
- (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, som er gennemført i tredjelande, og som er omfattet af driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 474/2006. Agenturet og Frankrig har endvidere forelagt oplysninger om deres 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 statistikker om 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 oplysninger fra specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har flere medlemsstater og agenturet, der fungerer som kompetent myndighed, iværksat visse afhjælpende foranstaltninger og håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed herom.
- (11) Medlemsstaterne og agenturet, der fungerer som kompetent myndighed, har understreget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt i tilfælde af, at relevante sikkerhedsoplysninger tyder på en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Armenien

- (12) I juni 2020 blev luftfartsselskaber fra Armenien opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 ⁽⁶⁾.
- (13) Den 3. november 2021 afholdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og Armeniens civile luftfartsmyndighed (»CAC«) et teknisk møde, hvorunder CAC forelagde en ajourføring vedrørende de tiltag, der er iværksat siden det tekniske møde den 15. april 2021 for at afhjælpe de konstaterede sikkerhedsmangler. CAC gav et overblik over den seneste udvikling med hensyn til lovgivningsrammen for civil luftfart i Armenien, oplysninger om den videre udvikling af CAC's funktioner og ansvarsområder på afdelings- og sektionsniveau samt håndbogen vedrørende menneskelige ressourcer.
- (14) CAC underrettede også Kommissionen om den nyligt udarbejdede sikkerhedsstyringshåndbog og om de kurser i sikkerhedsstyringssystemet (SMS), som CAC's personale følger.

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

⁽⁶⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 af 2. juni 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen (EUT L 172 af 3.6.2020, s. 7).

- (15) Desuden meddelte CAC Kommissionen, at Air Operator Certificates (AOC) for luftfartsselskaberne *Atlantis Armenian Airlines* og *Fly Armenian Airways* er blevet tilbagekaldt, og at et nyt luftfartsselskab *Flyone Armenia* (AOC nr. 074) er blevet certificeret. Da CAC ikke har påvist en 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.
- (16) Kommissionen noterer sig de fremskridt, som CAC har gjort med hensyn til at løse de flyvesikkerhedsmæssige problemer, der i juni 2020 førte til, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, blev optaget i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. Ud fra de oplysninger og den dokumentation, som CAC har forelagt, er der imidlertid ikke tilstrækkelig dokumentation for, at de sikkerhedsmangler, der blev konstateret i forbindelse med EU-vurderingsbesøget på stedet i 2020, er blevet virkningsfuldt afhjulpet med henblik på at sikre overholdelsen af de internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen vil fortsat samarbejde med CAC og overvåge de yderligere vedtagne foranstaltninger og de aktiviteter, der iværksættes for at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, herunder CAC's kapacitet til at føre tilsyn med sikkerheden. I den forbindelse blev det bemærket, at agenturet vil forvalte et projekt om teknisk bistand for at støtte CAC i bestræbelserne på at forbedre tilsynet med flyvesikkerheden i Armenien.
- (17) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der for så vidt angår luftfartsselskaber fra Armenien er grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, så den kommer til at omfatte *Flyone Armenia* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, samtidig med at *Atlantis Armenian Airlines* og *Fly Armenia Airways* udgår af nævnte bilag.
- (18) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Comorerne

- (19) Luftfartsselskabet *Air Service Comores* blev den 22. marts 2006 opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (20) Den 12. oktober 2006 blev luftfartsselskabet *Air Service Comores* flyttet fra bilag A til bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006 ⁽⁷⁾.
- (21) Som led i sine løbende overvågningsaktiviteter anmodede Kommissionen Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (»ANACM«) om at fremsende en liste over alle AOC-indehavere, der er certificeret i Comorerne.
- (22) Den 15. juli 2021 bekræftede ANACM skriftligt, at luftfartsselskabet *Air Service Comores* havde indstillet sine aktiviteter.
- (23) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade luftfartsselskabet *Air Service Comores* udgå af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (24) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Comorerne, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (25) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, 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.

⁽⁷⁾ 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 Irak

- (26) I december 2015 blev luftfartsselskabet *Iraqi Airways* opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2322 ⁽⁸⁾.
- (27) Den 17. juni 2021 afholdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og Iraks civile luftfartsmyndighed (ICAA) på Iraks anmodning og som led i Kommissionens løbende overvågningsaktiviteter et teknisk møde. På dette møde forelagde ICAA en ajourføring vedrørende de tiltag, der er iværksat, siden *Iraqi Airways* blev opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, samt oplysninger om status for færdiggørelsen af skrivebordskontrollen af ICAO's verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol med sikkerheden — kontinuerlig overvågning (USOAP — CMA).
- (28) Desuden oplyste ICAA Kommissionen om, at alle anbefalinger fra projektet vedrørende teknisk bistand til ICAA, som agenturet stillede til rådighed i 2017, var blevet imødekommet og gennemført. Som supplement til de oplysninger, der blev forelagt forud for det tekniske møde, forpligtede ICAA sig til at forelægge yderligere dokumentation for de nævnte fremskridt. På Iraks udtrykkelige anmodning forelagde Kommissionen og agenturet på anden del af dette møde nærmere oplysninger med hensyn til TCO-godkendelsesproceduren med henblik på en fremtidig ansøgning om TCO-godkendelser fra *Iraqi Airways* eller andre luftfartsselskaber, der er certificeret i Irak.
- (29) Kommissionen præciserede på mødet den 17. juni 2021, at den kunne overveje at lade *Iraqi Airways* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, hvis oplysninger, herunder oplysninger opnået via et EU-vurderingsbesøg på stedet, bekræfter Iraks overholdelse af ICAO's certificerings- og tilsynsstandarder, og *Iraqi Airways* over for agenturet og Kommissionen påviser, at de årsager, der førte til den negative TCO-afgørelse i 2015, er bragt ud af verden.
- (30) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Irak.
- (31) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Irak, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

- (32) Alle luftfartsselskaber fra Kasakhstan udgik i december 2016 af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2214 ⁽⁹⁾.
- (33) I februar 2020 blev der som led i den løbende overvågning af sikkerhedstilsynssystemet i Kasakhstan indledt formelle samråd med de kompetente myndigheder i Kasakhstan. I den forbindelse blev EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed på mødet i maj 2021 underrettet om sikkerhedstilsynssituationen i Kasakhstan.
- (34) Som opfølgning på drøftelserne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i maj 2021 gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet i Kasakhstan mellem den 11. og 15. oktober 2021 hos Kasakhstans Udvalg for Civil Luftfart (CAC KZ) og luftfartsmyndigheden i Kazakhstan Joint Stock Company (AAK) samt en stikprøve på tre luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan: *Air Astana*, *Jupiter Jet* og *Qazaq Air*.

⁽⁸⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2322 af 10. december 2015 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 328 af 12.12.2015, s. 67).

⁽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).

- (35) Ved vurderingsbesøget blev indsatsen målrettet AAK i betragtning af dennes fremtrædende rolle og ansvar angående tilsynet med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan. Repræsentanter fra CAC KZ deltog ligeledes i alle vurderingsaktiviteter, fordi en række politiske aktiviteter såsom vedtagelsen af AAK-procedurer, henhører under deres ansvarsområde.
- (36) Det fremgår klart af vurderingsbesøget, at AAK udviser stærke sider, men at der stadig forekommer svagheder såsom manglende overholdelse af AAK's forpligtelser i forbindelse med procedurerne for certificering af luftfartsselskaberne. Desuden bør tilsynsproceduren tilpasses og om nødvendigt styrkes for at sikre, at alle luftfartsselskaber er underlagt et tilsyn, der står i et rimeligt forhold til deres størrelse og kompleksitet, og for at sikre fortsat overholdelse af de gældende internationale sikkerhedsstandarder.
- (37) Desuden bør CAC KZ lægge større vægt på at sikre, at den lovgivningsmæssige ramme holdes ajour med hensyn til at integrere ændringer af ICAO-bilagene i de kasakhiske bestemmelser. CAC KZ og AAK må sikre, at der gennemføres solide interne mekanismer og procedurer, hvormed de eksisterende retlige og tekniske rammer omsættes i organisationens rutineopgaver og -procedurer. I denne forbindelse bør CAC KZ og AAK forbedre deres overordnede kvalitetsstyringsfunktioner samt Kasakhstans statslige sikkerhedsprogram for at sikre, at potentielle sikkerhedsrisici afdækkes og behørigt afbødes systemisk og rettidigt.
- (38) Med hensyn til de licensrelaterede aktiviteter, der udføres af AAK, har vurderingsholdet for at sikre gennemførelsen af Kasakhstans licensudstedelsesansvar som kontraherende ICAO-stat udpeget områder, hvor der er behov for forbedringer, navnlig inspektørernes procedurer, flyvebesætningens teorieksaminationssystem og de procedurer, hvormed der skabes grundlag for en standardiseret tilgang til flyveeksaminatorers kvalifikationer og tilsynet hermed.
- (39) Luftdygtighedspersonalet har et godt kendskab til AAK's gældende procedurer. Der er imidlertid behov for yderligere forbedringer, navnlig inden for periodisk uddannelse og specialuddannelse for at sikre inspektørernes nødvendige kvalifikationer. Af en stikprøve af de aktiviteter, der udføres af luftdygtighedspersonalet, fremgår det, at kravene afviges, navnlig hvad angår certificering af og tilsyn med operatører og vedligeholdelsesorganisationer.
- (40) *Air Astana*, Kasakhstans største passager- og fragtluftfartsselskab, var genstand for et særligt besøg af vurderingsholdet den 13. oktober 2021. Luftfartsselskabet har et velfungerende og solidt sikkerhedsstyringssystem, der genererer nyttige data for luftfartsselskabet. Samlet set var det på grundlag af stikprøvegennemgangen muligt at fastslå, at der var indført et robust og funktionsdueligt system for overvågning af overensstemmelsen (CMS). Virksomhedens øverste ledelse har en god forståelse af disse systemer og bruger dem til at afdække risici og træffe egnede foranstaltninger for at mindske de alvorligste risici til et acceptabelt niveau.
- (41) Luftfartsselskabets operationer understøttes af kvalificerede teknikere og linjestationer med vedligeholdelseskapacitet. I forbindelse med besøget blev der ikke konstateret problemer eller mangler på luftdygtighedsområdet.
- (42) Luftfartsselskabet foreviste et robust og struktureret system, hvormed der føres kontrol med de forskellige aspekter af uddannelsen af flyvebesætninger, kabinepersonale og flight operations officers/flight dispatchers, herunder instruktører og flyveeksaminatorer. Det fremgik af de udvalgte dossierer, at uddannelsesbeviserne kan spores, og formularerne er udfyldt korrekt.
- (43) *Jupiter Jet*, et kasakhisk fragtluftfartsselskab med base i Almaty, var genstand for et særligt besøg af vurderingsholdet den 13. oktober 2021. Det blev stiftet som *Joint-Stock Company Air Company ATMA* i 1996 og omdøbt i 2016. Selskabet opererer ad hoc-charterflyvning med en Antonov AN-12.
- (44) Selv om luftfartsselskabet har udviklet og implementeret et sikkerhedsstyringssystem, er der behov for yderligere forbedringer for at nå systemets fornødne modenhedsniveau.
- (45) Luftfartsselskabet har fremvist et solidt og velstruktureret system til at kontrollere forskellige aspekter af vedvarende luftdygtighed.

- (46) I forbindelse med besøget blev det fastslået, at procedurerne i relation til electronic flight bag (EFB) som en del af driftshåndbogen var meget generiske. Desuden blev det påpeget, at nogle af procedurerne i driftshåndbogen ikke var ajourførte eller fuldt udviklede, f.eks. omfattede kapitlet vedrørende trafikantikollisionssystemet (TCAS) ikke alle TCAS 7.1-standardmeldinger og tilknyttede procedurer. Driftshåndbogen skal gennemgås og kontrolleres, om den stemmer overens med de gældende standarder.
- (47) *Qazaq Air*, der blev etableret i 2015, er et interregionalt passager- og fragtluftfartsselskab med base i Nur-Sultan, og det opererer en flåde på fem De Havilland Dash-8-Q400NG-turbopropfly. Vurderingsgruppen aflagde et særligt besøg hos luftfartsselskabet den 14. oktober 2021.
- (48) *Qazaq Air* har indført et sikkerhedsstyringssystem, der genererer nyttige data for luftfartsselskabet. I forbindelse med vurderingen blev det imidlertid konstateret, at *Qazaq Air* ikke systematisk udførte alle aktiviteter i overensstemmelse med kravene i sikkerhedsstyringshåndbogen, f.eks. at der ikke var udført sikkerhedsaudit, og at der stadig ikke var gennemført en beredskabsøvelse.
- (49) Luftfartsselskabet har udarbejdet og indført en funktion til overvågning af overensstemmelsen, men der er behov for yderligere forbedringer for at sikre dennes fulde potentiale, navnlig hvad angår færdigbehandlingen af anmærkninger fra interne audit.
- (50) I forbindelse med vurderingen er der konstateret visse uoverensstemmelser, hvad angår luftfartsselskabets driftshåndbog. Det giver anledning til særlige betænkeligheder, at luftfartsselskabet ikke har opstillet kriterier for flyvebesætnings operationer ved lav sigtbarhed, selv om luftfartsselskabet er godkendt til operationer ved lav sigtbarhed.
- (51) *Qazaq Air* anvender et computerbaseret besætningsplanlægnings- og overvågningssystem for sin flyvebesætning. I forbindelse med vurderingen af uddannelsesbogen for flight dispatchers blev det konstateret, at en række periodiske uddannelsesforløb var forsinket.
- (52) EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed konkluderede på grundlag af sine drøftelser, at der bør lægges særlig vægt på overvågningen, herunder gennem en høring af CAC KZ og AAK på det næste møde i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, af deres opfølgende aktiviteter med henblik på at behandle de bemærkninger, der er fremsat i forbindelse med vurderingsbesøget, og navnlig med hensyn til udarbejdelse og effektiv gennemførelse af en passende plan for afhjælpende foranstaltninger.
- (53) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Kasakhstan.
- (54) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (55) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, 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 Libyen

- (56) I december 2014 blev luftfartsselskaber fra Libyen opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1318/2014 ⁽¹⁰⁾.
- (57) Ved brev af 2. juni 2021 forelagde Libyens civile luftfartsmyndighed (LYCAA) oplysninger om sin struktur, sit tilsynssystem og sine aktiviteter, herunder håndbøger for interne inspektionsprocedurer, instrukser til organisationer for civil luftfart, formularer til luftfartspersonale og -organisationer, håndhævelsesforanstaltninger truffet siden 2019 samt den aktuelle liste over AOC-indehavere og registrerede luftfartøjer.

⁽¹⁰⁾ 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).

- (58) Det fremgår af de forelagte oplysninger, at LYCAA har certificeret to nye luftfartsselskaber, nemlig *Berniq Airways* (AOC 032/21) og *Hala Airlines* (AOC 033/21), og at *Global Aviation and Services* har ændret navn til *Global Air Transport*. Da LYCAA ikke har påvist, at myndigheden har tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til disse to nye luftfartsselskaber ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.
- (59) Den 1. september 2021 afholdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og repræsentanter for LYCAA på Libyens anmodning og som led i løbende overvågningsaktiviteter et teknisk møde. På dette møde gav LYCAA et samlet overblik over sin organisation og sine funktioner, herunder de grundlæggende principper for gennemførelsen af sikkerhedstilsynet. Andre oplysninger fra LYCAA omfattede en ajourført oversigt over udviklingen og status for dens tiltag med henblik på opfølgning af anbefalingerne fra projektet for teknisk bistand til LYCAA, som agenturet stillede til rådighed i 2019. LYCAA forelagde også oplysninger om resultaterne af skrivebordskontrollen af ICAO's USOAP — CMA, som blev gennemført i 2020.
- (60) LYCAA har dokumenteret begrænsede fremskridt med hensyn til gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder, men Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed konkluderede på grundlag af LYCAA's forelagte oplysninger og dokumentation, herunder oplysningerne afgivet af LYCAA på det tekniske møde den 1. september 2021, at LYCAA ikke har været i stand til at påvise en effektiv overholdelse og gennemførelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (61) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at listen over luftfartsselskaber fra Libyen med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Berniq Airways* og *Hala Airlines* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (62) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Libyen, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Mexico

- (63) Luftfartsselskaber fra Mexico har aldrig været opført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (64) Efter det havari med dødelig udgang, der ramte det mexicanske luftfartsselskab *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*), i Cuba den 18. maj 2018, kontaktede Kommissionen Mexicos luftfartsmyndighed, *Dirección General de Aeronáutica Civil* (DGAC Mexico), og anmodede om detaljerede oplysninger. Den 16. oktober 2018 indledte Kommissionen, agenturet og DGAC Mexico formelle samråd, herunder et teknisk møde.
- (65) På grundlag af de afholdte samråd, de forelagte oplysninger og data fra EU's SAFA- og TCO-programmer, som på daværende tidspunkt ikke afdækkede alvorlige eller systemiske problemer, fandt Kommissionen, at luftfartssikkerhedssituationen i Mexico ikke gav anledning til akutte sikkerhedsrelaterede betænkeligheder.
- (66) Den 25. maj 2021 gav United States Federal Aviation Administration (FAA) DGAC Mexico en kategori 2-rating inden for rammerne af sit program for evaluering af den internationale luftfartssikkerhed (IASA), fordi DGAC Mexico efter FAA's opfattelse ikke opfyldte de internationale sikkerhedsstandarder.
- (67) Den 23. juni 2021 sendte Kommissionen et brev til DGAC Mexico, hvori den udtrykte betænkeligheder ved FAA's beslutning og anmodede om alle relevante oplysninger, der kunne angive omfanget af FAA's sikkerhedsmæssige betænkeligheder.
- (68) Den 20. september 2021 forelagde DGAC Mexico Kommissionen oplysninger om de af FAA konstaterede mangler i forhold til ICAO's kritiske elementer, og om de programmer for teknisk bistand og aktiviteter, der er iværksat for på korrekt vis at afhjælpe disse problemer.

- (69) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der blev forelagt af DGAC Mexico i et brev af 20. september 2021, finder Kommissionen, at DGAC Mexico på nuværende tidspunkt har den nødvendige evne og vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler, når sådanne påvises.
- (70) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Mexico.
- (71) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Mexico, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (72) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, 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 Moldova

- (73) I april 2019 blev alle luftfartsselskaber fra Moldova, undtagen *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotranscargo*, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/618 ⁽¹¹⁾.
- (74) Som opfølgning på drøftelserne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i maj 2021 gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet i Moldova fra den 20. til den 24. september 2021 hos Moldovas civile luftfartsmyndighed (CAAM) samt som en stikprøve hos tre luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova, *Terra Avia*, *Fly Pro* og *HiSky*.
- (75) Det fremgår af rapporten om vurderingsbesøget, at CAAM har opnået betydelige forbedringer på en række områder siden EU-vurderingsbesøget på stedet i 2019. Af særlig betydning var den stabilitet, som CAAM har opnået i udarbejdelsen af nationale luftfartsbestemmelser, og det modenhedsniveau, der blev lagt for dagen med hensyn til at føre et forsvarligt og effektivt tilsyn. Det blev bemærket, at CAAM havde gjort en betydelig indsats for at ajourføre størstedelen af de nationale bestemmelser og udarbejde nye. CAAM arbejder på at udarbejde et tilstrækkeligt vejledningsmateriale for at støtte sit personale i dettes tilsynsopgaver.
- (76) CAAM har udarbejdet et robust kvalitetsstyringssystem. Auditplanen for 2021 blev fulgt, og audit og inspektioner blev gennemført i overensstemmelse med tidsplanen. De anmærkninger, der blev fremsat som følge af denne aktivitet, er blevet eller bliver behandlet af det ansvarshavende personale.
- (77) CAAM udfører sine licensrelaterede aktiviteter i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Vurderingsholdet afdækkede imidlertid områder, hvor der var behov for yderligere forbedringer, navnlig fuldførelsen af teoriexaminationssystemet for privatpiloter og udpegede flyvelæger samt styrkelsen af CAAM-inspektørers tilsyn med flyveeksaminatorer.
- (78) Programmet for løbende tilsyn er fyldestgørende med hensyn til områder og antal audit, og der tages behørigt hensyn til inspektørernes kvalifikationer og erfaring i de eksisterende og fremtidige planlagte kurser. Udførte audit dokumenteres og overvåges behørigt, navnlig med hensyn til luftfartsselskabernes foranstaltninger, herunder afhjælpende foranstaltninger og kerneårsagsanalyse. Der er dog behov for yderligere at standardisere inspektionsprocedurerne, navnlig med hensyn til registrering af anmærkninger i forbindelse med inspektionsaktiviteter.
- (79) CAAM er i stand til at tiltrække tilstrækkeligt personale, der står i forhold til den nuværende størrelse og det nuværende omfang af den luftfartsindustri, der skal føres tilsyn med. Alle adspurgte medarbejdere var kvalificerede og besad den nødvendige viden. Teoriuddannelsesprogrammer og -planer blev fundet velegnede.

⁽¹¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/618 af 15. april 2019 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen (EUT L 106 af 17.4.2019, s. 1).

- (80) Teamet konkluderede, at CAAM har kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Moldova, opretholde et forsvarligt regulerende system, gennemføre og håndhæve de eksisterende luftfartsbestemmelser for at afhjælpe de sikkerhedsmangler, der måtte opstå. Sikkerhedstilsynssystemet er veletableret i Moldova, selv om der stadig arbejdes med at forbedre systemet yderligere og holde det ajour med de seneste ændringer af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (81) *Terra Avia* blev etableret i 2005 som et privat luftfartsselskab, og det opererer rutefragtflyvninger med et Boeing 747 luftfartøj og passagercharterflyvninger med et Airbus A320 luftfartøj. Luftfartsselskabet har et funktionsdueligt system for overvågning af overensstemmelsen og et sikkerhedsstyringssystem. I forbindelse med vurderingen af luftfartsselskabets sikkerhedsstyringssystem afdækkede holdet nogle områder, hvor yderligere forbedringer er påkrævet. Luftfartsselskabet udviste en meget positiv holdning til at forbedre sikkerhedssystemerne yderligere.
- (82) Sikringen af den vedvarende luftdygtighed varetages af to forskellige strukturer: Den ene befinder sig i Moldova, og den anden i Sharjah (De Forenede Arabiske Emirater). Vurderingsholdet konkluderede, at luftfartsselskabet havde behov for at forbedre sit system til registrering af de forskellige vedligeholdelsesaktiviteter, der udføres på de forskellige steder for dets luftfartøjer.
- (83) *Terra Avias* driftshåndbog afspejler de udførte operationer og er udarbejdet i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i Moldova, skønt der er behov for en ajourføring for at indarbejde en politik for farligt gods.
- (84) *Fly Pro* opererer to fragtfly af typen Boeing 747. Systemet for overvågning af overensstemmelsen og sikkerhedsstyringssystemet er fuldt udviklet og implementeret, selv om sikkerhedsstyringshåndbogen og håndbogen til overvågning af overensstemmelsen bør ændres for at afstemme ansvar og opgaver for sikkerhedslederen i forhold til lederen af overvågningen af overensstemmelsen. *Fly Pro* råder over et veletableret program for overvågning af flyvedata, og det omfatter et aktivt feedbacksystem.
- (85) *Fly Pro* råder over et robust system til sikring af vedvarende luftdygtighed og agerer sikkert i sine forskellige roller, selv om dokumentationsprocessen for de udførte aktiviteter kan forbedres.
- (86) *Fly Pros* driftshåndbog afspejler de udførte operationer og er udarbejdet i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i Moldova. Luftfartsselskabet bør forbedre den administrative metode, hvormed det registrerer alle flyverrelaterede aktiviteter, såsom logbøger. Desuden bør luftfartsselskabets minimumsudstysliste tilpasses bedre til det luftfartøj, som den gælder for, og den bør være underlagt en regelmæssig og tilstrækkelig kontrol.
- (87) *HiSky* blev grundlagt i september 2019 og opererer et Airbus A319-luftfartøj, samtidig med at der også står ét luftfartøj til rådighed i henhold til en wet lease-aftale med luftfartsselskabet *HiSky Europe*, der er certificeret i Rumænien.
- (88) *HiSky* har udarbejdet og gennemført et solidt sikkerhedsstyringssystem, der genererer nyttige data for luftfartsselskabet. Systemet for overvågning af overensstemmelsen er robust og funktionsdueligt, men mindre forbedringer er ønskelige med hensyn til at afgrænse ansvar og opgaver for sikkerhedslederen i forhold til lederen af overvågningen af overensstemmelsen. Virksomhedens øverste ledelse har en god forståelse af disse systemer og bruger dem til at afdække risici og træffe egnede foranstaltninger for at mindske de alvorligste risici til et acceptabelt niveau.
- (89) *HiSky* har udarbejdet de krævede håndbøger med politikker og tilhørende procedurer, som er godkendt af CAAM. Certificeringspersonalet er tilstrækkeligt uddannet i de opererede luftfartøjstyper. Den gældende driftshåndbog afspejler de udførte operationer og er udarbejdet i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i Moldova.
- (90) *HiSkys* operationer understøttes af kvalificerede teknikere og linjestationer med vedligeholdelseskapacitet. Luftfartsselskabet har indført et system til overvågning af uddannelse og kontrol af gyldighed og til sikring af uddannelsesbevisers og udfyldte kontrolformularers sporbarhed.
- (91) På grundlag af resultatet af EU-vurderingsbesøget på stedet indbød Kommissionen CAAM og luftfartsselskaberne *Terra Avia*, *Fly Pro* og *HiSky* til en høring i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 10. november 2021.

- (92) I forbindelse med denne høring gav CAAM Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed en præsentation af det system, der er indført for at sikre sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova. Myndigheden forklarede, at de opnåede fremskridt med hensyn til en effektiv gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandarder er resultatet af en række foranstaltninger, der er truffet siden 2019. CAAM understregede sit tilsagn om vedvarende forbedring og gav Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed en omfattende og udførlig oversigt over gennemførelsen af den plan for afhjælpende foranstaltninger, der blev udarbejdet som opfølgning på resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet i september 2021. Dette omfattede de strategiske mål, der er fastlagt for fremtiden, såsom ændringer af Moldovas retlige rammer, CAAM's håndbøger og procedurer, videreførelse af forbedringerne af kvalitetsstyringssystemet og yderligere styrkelse af den effektive gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (93) Desuden underrettede CAAM Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om de planer for afhjælpende foranstaltninger, som luftfartsselskaberne *Terra Avia*, *Fly Pro* og *HiSky* havde udarbejdet som reaktion på resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet i september 2021. Disse planer for afhjælpende foranstaltninger blev koordineret med og godkendt af CAAM og integreret i CAAM's tilsynsaktiviteter.
- (94) I forbindelse med høringen forpligtede CAAM sig til at holde Kommissionen underrettet om de yderligere foranstaltninger, der vil blive truffet med hensyn til de resterende bemærkninger, der blev fremsat i forbindelse med EU-vurderingsbesøget på stedet i 2021. CAAM gav derudover tilsagn om en løbende dialog om sikkerhed, herunder ved at forelægge relevante sikkerhedsoplysninger og via yderligere møder, hvis og når Kommissionen måtte finde det nødvendigt.
- (95) Kommissionen understregede, og de moldoviske myndigheder anerkendte, at det var vigtigt for dem at sikre stabilitet og fortsat uafhængighed for CAAM's ledelse, da det stod klart, at dette har været en vigtig faktor i de forbedringer, der navnlig er opnået i det forgangne år.
- (96) På grundlag af alle foreliggende oplysninger, herunder resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet i september 2021 og høringen i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, vurderes det, at der er tilstrækkelig dokumentation for, at CAAM og de luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova, overholder de gældende internationale sikkerhedsstandarder.
- (97) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at for så vidt angår luftfartsselskaber fra Moldova, bør listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, jf. bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, ændres for at lade alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova, udgå.
- (98) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (99) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, 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 Pakistan

- (100) I marts 2007 blev *Pakistan International Airlines* optaget i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 235/2007⁽¹²⁾ og udgik efterfølgende af nævnte bilag i november 2007 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2007⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EF) nr. 235/2007 af 5. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 66 af 6.3.2007, s. 3).

⁽¹³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EF) nr. 1400/2007 af 28. november 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 311 af 29.11.2007, s. 12).

- (101) Det fremgik af en udtalelse den 24. juni 2020 fra Pakistans forbundsminister med ansvar for luftfart efter et havari den 22. maj 2020, hvori et luftfartøj fra *Pakistan International Airlines* var involveret, at et stort antal flyvebesætningscertifikater udstedt af Pakistans civile luftfartsmyndighed (PCAA) var blevet erhvervet gennem svig.
- (102) Udtalelsen, sammenholdt med at PCAA angiveligt ikke sikrer et effektivt tilsyn med sikkerheden, foranledigede agenturet til at suspendere TCO-godkendelserne for *Pakistan International Airlines* og *Vision Air* med virkning fra den 1. juli 2020. Denne situation varer ved, da agenturet på nuværende tidspunkt er af den opfattelse, at samtlige nødvendige betingelser for at ophæve suspensionen endnu ikke er opfyldt.
- (103) Andre internationale luftfartssikkerhedsorganisationer har også reageret på denne situation i Pakistan. Den 15. juli 2020 nedgraderede FAA Pakistan til en kategori 2-rating inden for rammerne af sit IASA-program. I februar 2021 udsendte ICAO en betydelig sikkerhedsmæssig betænkelighed (SSC) på området certificering og uddannelse af personale i relation til godkendelsesproceduren for flyvebesætninger i Pakistan.
- (104) Kommissionen indledte den 1. juli 2020 samråd med PCAA i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006. I den forbindelse har Kommissionen i samarbejde med agenturet og medlemsstaterne afholdt en række tekniske møder med PCAA den 9. juli og den 25. september 2020, den 15. og 16. marts 2021 og den 15. oktober 2021.
- (105) På disse møder blev forskellige anliggender drøftet, navnlig tilsynet med pakistansk certificerede luftfartsselskaber, herunder deres sikkerhedsstyringssystemer. Kommissionen anmodede navnlig om oplysninger om og dokumentation med henblik på at verificere, at lignende forhold ikke gør sig gældende på andre områder, der ligeledes er underlagt PCAA's tilsyn med sikkerheden, f.eks. certificering af kabinepersonale, udstedelse af licenser til vedligeholdelsesteknikere eller certificering af luftfartsselskaber.
- (106) PCAA har forelagt oplysninger, som Kommissionen og agenturets eksperter har vurderet. På mødet den 15. oktober 2021 orienterede PCAA om de yderligere foranstaltninger, der var truffet for at imødegå de betænkeligheder, som Kommissionen havde tilkendegivet. Disse mangler omfatter mangler i kvalitetsstyringen af de dokumenterede procedurer, manglende vejledning til inspektørerne, en ATPL-kvalifikationsprocedure, der ikke opfylder kravene, begrænset eller slet ingen sporing af afhjælpende foranstaltninger som opfølgning på anmærkninger og mangel på hensigtsmæssig kerneårsagsanalysekapacitet. I den forbindelse og under hensyntagen til ICAO's USOAP-audit, der efter planen finder sted mellem den 29. november og den 10. december 2021, underrettede PCAA om den omfattende gennemgang af sine håndbøger og procedurer, navnlig om ændringerne af PCAA-licensprocessen, samt om den interne kontrol for at verificere overholdelsen af de internationale sikkerhedsstandarder og bringe ICAO's SSC ud af verden.
- (107) Kommissionen anmodede PCAA om at forelægge yderligere oplysninger om ændringerne af licenssystemet, de nye og/eller reviderede håndbøger og procedurer, resultaterne af eller rapporterne fra den interne kontrol og underretningen om en afvigelse til ICAO vedrørende den praktiske ATPL-prøve.
- (108) På grundlag af den foreliggende dokumentation og dialog med PCAA anerkender Kommissionen PCAA's bestræbelser på at vedtage afhjælpende foranstaltninger for at afhjælpe de konstaterede sikkerhedsmangler. Kommissionen, med bistand fra agenturet og medlemsstaterne, har dog ikke været i stand til klart at fastslå effektiviteten og gennemførelsen af sådanne afhjælpende foranstaltninger med hensyn til på en bæredygtig måde at afbøde de konstaterede sikkerhedsmangler. På dette grundlag vil Kommissionen med henblik på at afgøre, om yderligere foranstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005 er påkrævet, fortsat samarbejde med PCAA og overvåge de yderligere foranstaltninger, der vedtages, og de handlinger, der udføres for at afhjælpe situationen i Pakistan, herunder gennem udfaldet af ICAO's planlagte USOAP-audit og et EU-vurderingsbesøg på stedet i Pakistan.
- (109) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Pakistan.
- (110) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Pakistan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (111) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, 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 Rusland

- (112) Kommissionen, agenturet og medlemsstaternes kompetente myndigheder har fortsat nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland og beflyver Unionen, herunder gennem prioritering af de rampeinspektioner, som er udført hos visse russiske luftfartsselskaber i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.
- (113) Den 31. august 2020 ansøgte luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC*, der er certificeret i Rusland, agenturet om en TCO-godkendelse. Agenturet vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014 og gav udtryk for grundlæggende sikkerhedsmæssige betænkeligheder angående *SKOL Airline LLC*'s manglende påvisning af overensstemmelse med kravene i artikel 3 i nævnte forordning, navnlig standarderne i bilagene til Chicagokonventionen angående international civil luftfart. Efter omfattende drøftelser med agenturet besluttede *SKOL Airline LLC* at trække sin ansøgning tilbage den 12. februar 2021.
- (114) Den 25. marts 2021 ansøgte luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC*, på ny agenturet om en TCO-godkendelse. Agenturet vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014 og gav på ny udtryk for grundlæggende sikkerhedsmæssige betænkeligheder angående *SKOL Airline LLC*'s manglende påvisning af overensstemmelse med de gældende krav i artikel 3 i nævnte forordning, navnlig standarderne i bilagene til Chicagokonventionen angående international civil luftfart. Agenturet konkluderede, at *SKOL Airline LLC* ikke opfyldte disse krav. Den 19. juli 2021 afviste agenturet derfor ansøgningen af sikkerhedsmæssige årsager. Luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* benyttede sig ikke af retten til at påklage denne afgørelse i overensstemmelse med artikel 108-114 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ⁽¹⁴⁾.
- (115) Den 20. oktober 2021 mødtes repræsentanter for Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (FATA) med henblik på at gennemgå sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, på baggrund af rampeinspektioner, der er udført i perioden fra 24. marts 2021 til 1. oktober 2021, og udpege tilfælde, hvor FATA's tilsynsaktiviteter bør styrkes.
- (116) Gennemgangen af SAFA-rampeinspektionerne af de luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, afslørede ingen væsentlige eller tilbagevendende sikkerhedsmangler. Resultaterne af det overvågningsprogram, agenturet har gennemført i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 452/2014 for luftfartsselskaber, som er certificeret i Rusland, og som har en TCO-godkendelse, blev også forelagt på mødet. Kommissionen bemærkede, at resultaterne af dette overvågningsprogram heller ikke afslørede væsentlige eller tilbagevendende sikkerhedsmangler.
- (117) Efter agenturets afslag af sikkerhedsgrunde på TCO-ansøgningen fra luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* blev luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* den 22. oktober 2021 af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed indbudt til en høring den 9. november 2021. Luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* bekræftede den 28. oktober 2021 sin deltagelse i den planlagte høring.
- (118) Den 28. oktober 2021 underrettede FATA Kommissionen om, at den havde pålagt luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* et forbud mod at operere uden for Ruslands statsgrænse, og opfordrede Kommissionen til at tage behovet for at høre luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* op til fornyet overvejelse, idet *SKOL Airline LLC* på grundlag af FATA's afgørelse ikke ville kunne operere i Unionen.
- (119) Den 3. november 2021 meddelte Kommissionen FATA, at *SKOL Airline LLC* var blevet indbudt til høringen, fordi luftfartsselskabet ikke havde påvist overensstemmelse med standarderne i bilagene til Chicagokonventionen angående international civil luftfart, og den fastholdt derfor opfordringen til at deltage i høringen.

⁽¹⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

- (120) Luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* blev hørt den 9. november 2021. Efter egen anmodning deltog FATA også i høringen. I forbindelse med denne høring gennemgik luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* aktiviteterne i forbindelse med de to ansøgninger om en TCO-godkendelse. Luftfartsselskabet understregede de vanskeligheder, som det var stødt på under processen med at påvise overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014. Det anerkendte alle agenturets anmærkninger, men forelagde ingen oplysninger om de foranstaltninger, der var truffet for at afhjælpe disse problemer. Det forelagde heller ingen dokumentation for den aktuelle status for gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger i relation til disse anmærkninger. Ud fra oplysningerne fra luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* forud for og i forbindelse med høringen er luftfartsselskabet ikke i stand til at påvise manglende overholdelse i sine processer, procedurer og operationelle aktiviteter.
- (121) FATA anførte, at det ikke havde støttet en fornyet ansøgning af 25. marts 2021 fra luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* om en TCO-godkendelse. FATA underrettede også Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om sin hensigt om at foretage yderligere ad hoc-audit af *SKOL Airline LLC*, hvis luftfartsselskabet efterfølgende skulle genoptage sin kontakt med agenturet med henblik på en TCO-godkendelse.
- (122) På grundlag af alle foreliggende oplysninger, herunder navnlig agenturets afslag på TCO-ansøgningen af sikkerhedsmæssige årsager den 19. juli 2021, og de oplysninger, der blev forelagt i forbindelse med høringen, konkluderede Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, at luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* ikke havde påvist overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.
- (123) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre luftfartsselskabet *SKOL Airline LLC* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (124) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af luftfartsselskaber fra Rusland bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber fra Rusland faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (125) Hvis disse inspektioner afslører en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen pålægge de pågældende luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, et driftsforbud og inkludere dem i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Sydsudan

- (126) Luftfartsselskaber fra Sydsudan har aldrig været opført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (127) I løbet af de seneste tre år har ni havarier og alvorlige hændelser fundet sted i Sydsudan, herunder nedstyrtningen den 2. marts 2021 af et Let-410-luftfartøj med registreringsnummer HK-4274, som opereres af *South Sudan Supreme Airlines*, og som resulterede i 10 dødsfald, og den nylige nedstyrtning den 2. november 2021 af et Antonov AN-26-luftfartøj med registreringsnummer TR-NGT, som resulterede i fem dødsfald. I begge tilfælde er der rejst tvivl om registreringsmærkernes ægthed, da de ikke længere synes at være gyldige og derfor kan være blevet anvendt som falske registreringsmærker på de pågældende luftfartøjer. Omstændighederne omkring disse begivenheder gav anledning til betænkeligheder med hensyn til Sydsudans civile luftfartsmyndigheds (SSCAA's) kapacitet til at føre behørigt sikkerhedstilsyn med de luftfartsselskaber, som myndigheden har ansvaret for.
- (128) Den 26. marts 2021 sendte Kommissionen et brev til SSCAA, hvori den gav udtryk for sine betænkeligheder med hensyn til luftfartssikkerhedssituationen i Sydsudan og anmodede om dokumenter, der beskriver SSCAA's struktur og organisation, dens certificerings- og tilsynssystem og tilsynsaktiviteter, der udføres for luftfartsselskaber, der er certificeret i Sydsudan. Der blev også anmodet om oplysninger om status for nuværende AOC-indehavere, luftfartøjer registreret i Sydsudan, vedligeholdelsesorganisationer og flyvebesætningscertifikater.

- (129) Den 23. juli 2021 besvarede SSCAA Kommissionens henvendelse og oplyste, at *South Sudan Supreme Airlines' AOC* var suspenderet. Desuden meddelte den Kommissionen, at på grund af mistanker vedrørende registrering af de luftfartøjer, der var involveret i dette havari, var SSCAA i færd med at gennemgå alle luftfartøjsoperatører og udstedte AOC i landet. SSCAA meddelte også, at forbedringstiltag var i gang på områderne regulering, håndbøger og uddannelse. SSCAA forelagde imidlertid ikke det ønskede sæt dokumenter.
- (130) Den 5. oktober 2021 sendte Kommissionen endnu et brev til SSCAA, hvori den gentog sin anmodning om, at ovennævnte dokumenter blev fremsendt senest den 18. oktober 2021. I brevet præciserede Kommissionen også, at manglende rettidig indsendelse af de ønskede oplysninger ville blive betragtet som manglende samarbejde fra SSCAA's side, når der er blevet rejst tvivl om Sydsudans sikkerhedstilsynssystem.
- (131) Den 5. november 2021 mødtes EU's delegation i Juba, Sydsudan, med lederen af SSCAA, som bekræftede, at brevet af 5. oktober 2021 var modtaget. SSCAA forpligtede sig til at sende svar på spørgsmålene inden udgangen af november og forelagde to dokumenter med oplysninger om SSCAA's inspektions-, overvågnings- og auditprogram samt rapporter om gennemgange af visse luftfartsselskaber og om udenlandsk registrerede luftfartøjer, der opererer i Sydsudan. Kommissionen vil nøje granske den dokumentation, der vil blive leveret, for at den kan beslutte, hvorvidt SSCAA vil blive indbudt til det næste møde i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (132) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, og i lyset af det igangværende samråd med SSCAA, som er iværksat i henhold til artikel 3 i Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Sydsudan.
- (133) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Sydsudan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (134) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, 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.
- (135) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres.
- (136) 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 fastlægge en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og passagerne er det derfor afgørende, at eventuelle afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.
- (137) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, som er nedsat i medfør af artikel 15 i 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 25. november 2021.

*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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusland
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

⁽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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	N/A	Armenien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Congo (Brazzaville), herunder:			Republikken Congo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Republikken Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Republikken Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Republikken Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Ukendt	Republikken Congo (Brazzaville)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:			Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
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)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Kirgisistan, herunder:			Kirgisistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Ukendt	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	VAC	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
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Ukendt	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	Ukendt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Ukendt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Ukendt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Ukendt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Ukendt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Ukendt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ukendt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Nepal

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
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 det/de er kendt	Registreringsstat
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.