



KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2023/2691

af 29. november 2023

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 Luftfartssikkerhed»).
- (5) Kommissionen har oplyst EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om igangværende samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/660 ⁽³⁾ med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Armenien, Egypten, Irak, Kasakhstan, Kenya, Nepal, og Pakistan. Kommissionen har også oplyst EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om luftfartssikkerhedssituationen i Congo (Brazzaville), Libyen, Sydsudan og Surinam.

⁽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 delegerede forordning (EU) 2023/660 af 2. december 2022 om fastsættelse af de nærmere regler for den liste over luftfartsselskaber, som er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen som omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, og om ophævelse af forordning (EF) nr. 473/2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 83 af 22.3.2023, s. 47).

- (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⁾.
- (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, der er omfattet af driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 474/2006. Agenturet har endvidere forelagt oplysninger om planerne for og anmodningerne om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre den administrative og tekniske kapacitet hos de civile luftfartsmyndigheder i tredjelande med henblik på at bidrage til at sikre overholdelse af de gældende internationale sikkerhedsstandarder for civil luftfart. Medlemsstaterne er blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag i samråd med Kommissionen og agenturet. I den forbindelse har Kommissionen bekræftet, at det er nyttigt at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem Organisationen for International Civil Luftfarts (»ICAO's«) værktøj inden 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.

Luftfartsselskaber fra Armenien

- (10) I juni 2020 blev luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 ⁽⁶⁾.
- (11) Som led i de løbende overvågningsaktiviteter identificerede Kommissionen, at luftfartsselskabet *Aircompany Armenia* er blevet omdøbt og dets nye virksomhedsnavn er *AIR DILIJANS*.
- (12) I overensstemmelse med 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 *AIR DILIJANS* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, samtidig med at *Aircompany Armenia* udgår af nævnte bilag.
- (13) 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 Egypten

- (14) Luftfartsselskaber, der er certificeret i Egypten, har aldrig været opført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

⁽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).

⁽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) Som led i den løbende overvågning af TCO-godkendelser, som er udstedt i henhold til forordning (EU) nr. 452/2014, samt som resultat af den analyse af rampeinspektioner, der er foretaget som led i SAFA-programmet i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012, har luftfartsselskaber, der er certificeret i Egypten, givet anledning til et stigende antal sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Der er konstateret væsentlige mangler hos en række egyptiske luftfartsselskaber med TCO-godkendelse. Ydermere er *Almasrias Universal Airlines'* TCO-godkendelse suspenderet af sikkerhedsmæssige årsager for anden gang i en periode på to år.
- (16) Kommissionen sendte den 21. juni 2023 et brev til Egyptens civile luftfartsmyndighed (»ECAA«), hvori det gav udtryk for betænkeligheder vedrørende sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, som er certificeret af ECAA, og anmodede om et sæt dokumenter, der beskriver organisationen og illustrerer dens kapacitet til at gennemføre tilsyn og tilknyttede aktiviteter.
- (17) ECAA stillede den 13. juli 2023 et første sæt oplysninger og dokumentation til rådighed om deres organisation, personale, inspektørers uddannelse, procedurer, håndbøger samt et overblik over de gennemførte og planlagt revisioner og hændelsesindberetninger for perioden 2020-2023.
- (18) Vurderingen af dokumenterne, som blev gennemført med bistand fra agenturets eksperter, afslørede, at ECAA ikke fremsendte alle de ønskede oplysninger om antal ansatte og krav til personalets kvalifikationer, krav til inspektørernes uddannelse og faktisk gennemførte uddannelse. Kommissionen sendte derfor et brev mere til ECAA den 5. oktober 2023 vedrørende de manglende dokumenter og oplysninger, som efterfølgende blev modtaget den 13. november 2023, og på nuværende tidspunkt er ved at blive gennemgået og analyseret. Kommissionen vil afholde et teknisk møde med ECAA i første kvartal af 2024.
- (19) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, for så vidt angår luftfartsselskaber, der er certificeret i Egypten.
- (20) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Egypten, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (21) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Irak

- (22) I december 2015 blev luftfartsselskabet *Iraqi Airways* opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2322 ⁽⁷⁾.
- (23) *Fly Baghdad* ansøgte den 10. februar 2022 om en TCO-godkendelse. Agenturet vurderede *Fly Baghdads* TCO-ansøgning i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014.
- (24) Agenturet gav i forbindelse med sin vurdering udtryk for betænkeligheder over *Fly Baghdads* manglende evne til at reagere på de identificerede sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Det konstaterede navnlig, at *Fly Baghdad* ikke kontrollerede og sikrede, at de planlagte og gennemførte flyvetider, flyvetjenesteperioder, tjenesteperioder og hvileperioder efterlevede begrænsningerne i Iraks foreskrevne regler for håndtering af træthed.

⁽⁷⁾ 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).

- (25) *Fly Baghdad*s manglende evne til at afhjælpe disse sikkerhedsmæssige betænkeligheder blev dokumenteret ved fremsendelsen af en uacceptabel plan for afhjælpende foranstaltninger med henblik på at håndtere de identificerede sikkerhedsmæssige betænkeligheder. *Fly Baghdad* påviste således ikke overholdelse af de gældende internationale sikkerhedsstandarder, som har forbindelse til de identificerede sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Agenturet har derfor konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at der bliver udstedt en godkendelse til *Fly Baghdad*, og at luftfartsselskabet derfor ikke opfylder de gældende krav i forordning (EU) nr. 452/2014. Den 22. december 2022 afviste agenturet således af sikkerhedshensyn at godkende *Fly Baghdad*s TCO-ansøgning.
- (26) Den 11. februar 2023 indgav *Fly Baghdad* en klage i overensstemmelse med artikel 109 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ⁽⁸⁾, som bestred agenturets afgørelse af 22. december 2022, hvori der gives afslag på *Fly Baghdad*s TCO-ansøgning. I afgørelsen af 7. september 2023 afviste EASA-klagenævnet, som er nedsat ved artikel 105 i forordning (EU) 2018/1139, *Fly Baghdad*s klage som ubegrundet og bekræftede således gyldigheden af agenturets afgørelse af 22. december 2022.
- (27) Den 20. april 2023 afholdt Kommissionen et teknisk møde som led i sine løbende overvågningsaktiviteter mellem Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og Iraks civile luftfartsmyndighed («ICAA»). På mødet meddelte Kommissionen ICAA, at *Fly Baghdad* på grundlag af agenturets afgørelse om afslag på luftfartsselskabets TCO-ansøgning ville blive udsat for yderligere revision af EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (28) Kommissionen skrev den 2. oktober 2023 til ICAA og *Fly Baghdad* for at meddele begge parter, at *Fly Baghdad*s sag var sat på dagsordenen til EU-Udvalget for Luftfartssikkerheds møde den 14.-16. november 2023, og at både ICAA og *Fly Baghdad* ville få mulighed for at blive hørt i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (29) ICAA og *Fly Baghdad* blev hørt af EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 15. november 2023. ICAA meddelte blandt andet, at myndigheden har tilsynsansvar for syv AOC-indehavere, herunder *Fly Baghdad*, for så vidt angår sikring af anvendelse og gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder og Iraks regler for civil luftfart i overensstemmelse med forpligtelserne i ICAO-konventionen.
- (30) ICAA gav også et overblik over sin tilsynspolitik og sine tilsynsaktiviteter og fremhævede relevante planlagte og gennemførte revisioner for *Fly Baghdad* i 2023. ICAA fremlagde desuden en sammenfatning af de planlagte foranstaltninger med henblik på at styrke sine tilsynskapacitet, navnlig ved at benytte sig af eksperteres tjenester på områderne flyveoperationer, luftdygtighed og personcertifikater. For så vidt angår specifikt de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som agenturet har påpeget som en del af sin TCO-godkendelsesproces, gav ICAA et overblik over, hvordan myndigheden har undersøgt og sikrer relevant opfølgning sammen med *Fly Baghdad* for at gennemføre passende korrigerende foranstaltninger.
- (31) *Fly Baghdad*s præsentation til EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed havde fokus på de foranstaltninger, virksomheden havde truffet for at afhjælpe de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som agenturet havde identificeret som led i dets TCO-godkendelsesproces. Det detaljerede overblik omfattede oplysninger vedrørende luftfartsselskabets analyse af den grundlæggende årsag og de foranstaltninger, der blev truffet for så vidt angår organisation, procedurer, uddannelse og overholdelse. Selv om *Fly Baghdad* udtrykte tilsagn om fortsatte sikkerhedsmæssige forbedringer, var der i præsentationen vedrørende de individuelle sikkerhedsmæssige betænkeligheder ikke tilstrækkelig dokumentation for, hvordan *Fly Baghdad*s sikkerheds- og kvalitetsstyringssystem fungerer i detaljer.
- (32) De oplysninger, som *Fly Baghdad* har fremlagt, var ikke tilstrækkelige til fuldt ud at afhjælpe de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, som lå til grund for agenturets afgørelse om at afslå *Fly Baghdad*s TCO-ansøgning. Den plan for afhjælpende foranstaltninger, som *Fly Baghdad* fremlagde, og navnlig den tilhørende analyse af de grundlæggende årsager, dokumenterede ikke luftfartsselskabets evne til at gennemføre passende foranstaltninger til at sikre overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.

⁽⁸⁾ 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 Europa-Parlamentets og Rådets 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (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).

- (33) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre *Fly Baghdad* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. Kommissionen agter endvidere med hjælp fra agenturet og medlemsstaternes støtte at gennemføre et EU-vurderingsbesøg i Irak med henblik på at kontrollere, om ICAA's certificering af og tilsyn med luftfartsselskaber gennemføres i overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder. Union vurderingsbesøg på stedet vil have fokus på ICAA og udvalgte luftfartsselskaber, der er certificeret i Irak.
- (34) 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.
- (35) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

- (36) Alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, udgik i december 2016 af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2214^(*), med undtagelse af *Air Astana*, som udgik af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 allerede i 2015 ved gennemførelsesforordning (EU) 2015/2322.
- (37) Den 13. oktober 2023 afholdt Kommissionen som led i sine løbende overvågningsaktiviteter et teknisk møde med agenturet, medlemsstaterne og repræsentanter for Kasakhstans civile luftfartsmyndighed (»CAC KZ«) og Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (»AAK«).
- (38) På mødet aflagde CAC KZ og AAK rapport om det fremskridt, der er gjort med gennemførelsen og forbedringen af deres plan for afhjælpende foranstaltninger. AAK indgav den 19. oktober 2023 og igen den 7. november 2023 oplysninger til Kommissionen med henblik på at dokumentere deres påstand om, at de har fulgt op på alle bemærkninger og henstillinger. I henhold til deres udsagn, betragtes 35 af disse spørgsmål nu som fuldt ud løst, tre som delvist løst, og ét spørgsmål som udestående på grund af den langvarige gennemførelsesproces.
- (39) AAK indførte sin nye organisationsstruktur, som er tilpasset ICAO's krav, og aflagde rapport om det fremskridt, der er gjort i overgangen til at blive en selvfinansierende organisation ved hjælp af en ny finansieringsordning, som blev indført i juli 2023.
- (40) For så vist angår Kasakhstans lovgivningsramme for luftfart, bemærkede AAK og CAC KZ revisionen af den primære luftfartslovgivning, som blev indført i december 2022. Efter indførelsen af denne lov gik AAK videre med at revidere 44 afledte retsforskrifter på luftfartsområdet i løbet af 2023. På mødetidspunktet var de aktivt i gang med revisionen af yderligere 13 afledte retsforskrifter, som ifølge deres udtalelser forventes ajourført inden udgangen af 2023. Desuden har AAK siden begyndelsen af 2023 og frem til mødedatoen godkendt en række både nye og ajourførte procedurer og vejledningsmaterialer, hvoraf 12 er endelig godkendt og flere end 15 afventer det endelige udkast. Det er imidlertid uklart, om de afledte retsforskrifter kun har fået indarbejdet de nylige ændringer af den primære luftfartslovgivning, eller om de også er blevet ajourført for at tilpasse dem til de seneste ændringer i ICAO-bilagene.
- (41) Selv om flere anliggender og betænkeligheder blev drøftet på det tekniske møde, blev det aftalt, at et EU-vurderingsbesøg på stedet ville være hensigtsmæssigt til at kontrollere den faktiske implementering af de angivne ændringer. Der blev opnået enighed om, at dette besøg skulle finde sted i første kvartal 2024.

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2214 af 8. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen (EUT L 334 af 9.12.2016, s. 6).

- (42) 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.
- (43) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (44) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Kenya

- (45) Luftfartsselskaber, der er certificeret i Kenya, har aldrig været opført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (46) Der fandt en række havarier og hændelser sted i juni og juli 2022 med luftfartøjer, der var registreret i Kenya, som fløj til lufthavne i Sydsudan. Omstændighederne omkring disse havarier og hændelser fik Kommissionen til at sende et brev til Kenyas civile luftfartsmyndighed («KCAA») den 20. september 2022 med anmodning om oplysninger om disse luftfartøjers status i Kenyas luftfartøjsregister, deres luftfartsselskaber og/eller udlejere samt resultatet af eventuelle foreløbige rapporter fra havariundersøgelserne.
- (47) Som opfølgning på denne korrespondance foretog Kommissionen den 31. maj 2023 et opkald til generaldirektøren for KCAA og dennes tjenestegrene for at drøfte og præcisere anmodningens karakter.
- (48) Kommissionen sendte den 21. juni 2023 et brev til KCAA og anmodede om en række dokumenter, der beskriver organisationen og illustrerer dens tilsynskapacitet og tilknyttede aktiviteter for så vidt angår luftfartsselskaber, som myndigheden har certificeret. Kommissionen anmodede som led i denne anmodning specifikt om oplysninger om effektivt tilsyn med dens luftfartsselskaber og luftfartøjer, der opererer uden for Kenya, navnlig for så vidt angår de to selskaber, hvis luftfartøjer var involveret i havarierne og hændelserne i juni og juli 2022.
- (49) KCAA stillede den 18. juli 2023 et første sæt oplysninger og dokumentation til rådighed om deres organisation, personale, inspektørers uddannelse, procedurer, håndbøger samt de gennemførte og planlagte revisioner og hændelsesindberetninger for perioden 2020-2023.
- (50) En detaljeret gennemgang af de modtagne oplysninger og dokumenter, som blev gennemført med bistand fra agenturets eksperter, har vist, at der på visse områder er behov for yderligere dokumenter og yderligere præcisering fra KCAA for at sikre en klar forståelse. Kommissionen sendte derfor et opfølgningsbrev den 5. oktober 2023 med anmodning om de manglende dokumenter og oplysninger.
- (51) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, for så vidt angår luftfartsselskaber, der er certificeret i Kenya.
- (52) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Kenya, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.
- (53) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Nepal

- (54) I december 2013 blev luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1264/2013 ⁽¹⁰⁾.
- (55) Som opfølgning på drøftelserne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i maj 2022 gennemførte eksperter fra Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet i Nepal fra den 11. til den 15. september 2023 hos Nepals civile luftfartsmyndighed («CAAN»), som omfattede en stikprøvevurdering hos to luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, nemlig *Shree Airlines* og *Nepal Airlines*.
- (56) Vurderingsbesøget havde fokus på CAAN i betragtning af myndighedens rolle og ansvar ved tilsyn med luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal. Vurderingen afslørede uoverensstemmelser mellem den godkendte organisationsstruktur og den faktiske fordeling af sektioner, afdelinger og personale. Denne uoverensstemmelse understreger behovet for en omfattende gennemgang af organisationsstrukturen for mere præcist at afspejle de igangværende aktiviteter og personalefordelingen. En sådan revision er afgørende for at sikre et robust og effektivt sikkerhedstilsynssystem, der er i overensstemmelse med både nationale og internationale forpligtelser, og i sidste ende forbedrer luftfartsselskabernes operationelle effektivitet og sikkerhedsstandarder i Nepal.
- (57) CAAN's nuværende praksis inden for krav til personcertifikater og flyveeksaminatorsystemer viser, at de internationale sikkerhedsstandarder ikke er overholdt, hvilket nødvendiggør en hurtig tilpasning af CAAN's regler til disse standarder, navnlig hvad angår udpegelse af eksaminatorer inden for udstedelse af licenser til flyvebesætninger. Navnlig manglen på en solid ramme for udpegelse og overvågning af flyveeksaminatorer og -instruktører i forbindelse med helikopteroperationer understreger behovet for, at CAAN fastsætter klare kriterier, beføjelser og effektive overvågningsmekanismer for udpegede kontrolpiloter og eksaminatorer. Gennemførelsen af disse foranstaltninger vil forbedre sikkerheds- og kompetencestandarderne i væsentlig grad i hele luftfartssektoren i Nepal og sikre et mere konsekvent og pålideligt tilsyn med luftfartspersonale.
- (58) Vurderingerne har desuden vist, at der er en mangel i den effektive overvågning og dokumentation af uddannelsen i rollerne som CAAN's personcertificeringsinspektør og assisterende inspektør.
- (59) I vurderingen blev der også konstateret betydelige mangler i CAAN's flyveoperationsafdeling, navnlig med hensyn til overvågning af træthed i forbindelse med begrænsninger i tjenesteperioder og sikring af omfattende overensstemmelseskontroller under godkendelsesprocessen. Disse mangler tyder på, at der er et presserende behov for, at CAAN indfører solide træthedshåndteringsprotokoller og styrker deres tekniske evaluerings- og godkendelsesprocesser. Desuden giver manglen på specifik uddannelse og specifikke kvalifikationer blandt inspektører, navnlig med hensyn til typerettigheder for luftfartøjer, der opereres af luftfartsselskaber, anledning til betænkeligheder for så vidt angår effektiviteten af CAAN's certificerings- og overvågningsaktiviteter.
- (60) Ved vurderingen blev der endvidere konstateret et systemisk problem i flyveoperationsafdelingens tilgang til gennemgang, evaluering og validering af luftfartsselskabernes flyvesikkerhedsdokumentation og specifikke godkendelser. De observerede uoverensstemmelser, såsom manglende overholdelse af kravene til trafik-kollisions-systemet («TCAS»), brændstofberegninger og tilsyn med flyvetidsbegrænsninger, påvirker flyvesikkerheden i væsentlig grad.
- (61) Luftdygtighedsinspektionsafdelingen udviser manglende modenhed med hensyn til kritiske aspekter såsom revisionskontrol, uddannelsesprogrammets fuldstændighed og dokumentkontrol. CAAN skal afhjælpe disse problemer ved at styrke uddannelsesprogrammet og indføre en strengere tilgang til revisioner, og myndigheden bør bestræbe sig på at overgå til mere effektive digitale registreringssystemer.
- (62) På trods af de identificerede områder, hvor der skal ske forbedringer, viser drøftelserne med CAAN's personale et stærkt engagement i at styrke Nepals system for tilsyn med flyvesikkerheden. Det er afgørende for CAAN fortsat at fremme dette engagement, sikre tilpasning til internationale sikkerhedsstandarder og effektivt tackle de operationelle og sikkerhedsmæssige udfordringer, der blev identificeret ved vurderingen.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1264/2013 af 3. december 2013 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 326 af 6.12.2013, s. 7).

- (63) *Shree Airlines*, der blev oprettet i 1999, var genstand for et særligt besøg af EU-vurderingsholdet den 13. september 2023.
- (64) *Shree Airlines* bør forbedre sit sikkerhedsstyringssystem («SMS») og sine operationelle politikker i væsentlig grad for at tilpasse dem de internationale sikkerhedsstandarder og nepalesisk lovgivning. Det omfatter revision af sikkerhedsstyringshåndbogen, revisionstjeklister og afhjælpning af mangler i vedligeholdelsesdokumentationen og -procedurerne, såsom unøjagtigheder i arbejdsordrer og kalibrering af udstyr.
- (65) Problemer med drift og overholdelse af sikkerheden i *Shree Airlines* omfatter aspekter af flyveplanlægning, håndtering af træthed hos besætningen og overholdelse af lovkraft i forbindelse med procedurerne for forebyggelse af isdannelse, TCAS-krav og minimumsudstyrlisten for specifikke luftfartøjstyper.
- (66) Desuden viser de konstaterede mangler i forvaltningen af gyldigheden og kvaliteten af uddannelsesbeviser kombineret med uklar eller ukorrekt feedback fra instruktørerne, at der er behov for et mere robust system til at overvåge og forbedre besætningskompetencerne og træningseffektiviteten.
- (67) *Nepal Airlines*, der blev oprettet i 1958, var genstand for et særligt besøg af EU-vurderingsholdet den 14. september 2023.
- (68) I vurderingen af *Nepal Airlines* blev der fremhævet mangler i virksomhedens SMS og operationelle overholdelse. Problemerne omfatter utilstrækkelig fareidentifikation og -styring, gentagne forekomster i årlige revisioner og utilstrækkeligt detaljekvalitet i revisionstjeklister. Desuden er der bekymring over kvalitetssikringsafdelingens effektivitet, manglen på en omfattende farelog i organiseringen af sikring af fortsat luftdygtighed og godkendte vedligeholdelsesorganisationer og mangler i personaleanalysen.
- (69) Besøget viste *Nepal Airlines'* udfordringer med at bevare det operationelle tilsyn med åbenlyse problemer på tværs af forskellige områder, herunder uddannelseskompetencer, flyvetidsbegrænsninger, dokumenthåndtering og tilsyn med overholdelsen.
- (70) De bemærkninger, der blev fremsat under vurderingsbesøget, tyder på, at *Nepal Airlines* har brug for en omfattende overhaling af sine systemer og processer for at opnå den nødvendige modenhed i sit SMS og sikre en solid forståelse og styring af virksomhedens luftdygtighedsgodkendelser og operationelle tilsyn.
- (71) På grundlag af resultatet af EU-vurderingsbesøget på stedet indbød Kommissionen CAAN og luftfartsselskaberne *Shree Airlines* og *Nepal Airlines* til en høring i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed den 15. november 2023.
- (72) CAAN forelagde en sammenfatning for EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed, som omfattede en oversigt over luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, antallet af luftfartøjer, der er registreret i Nepal, de seneste resultater af ICAO's løbende USOAP overvågningstilgangsrevision og Nepals fremskridt med at forbedre ICAO's USOAP-gennemførelsesresultater.
- (73) For så vidt angår EU's vurderingsrapport beskrev CAAN foranstaltninger, der blev truffet umiddelbart efter EU-vurderingsbesøget på stedet. Dette omfattede en organisatorisk omstrukturering og udarbejdelse af en integreret forvaltningshåndbog. De vigtigste tiltag, der blev fremhævet, var indførelsen af en funktion til overvågning af overholdelsen i revisionsafdelingen og indledningen af arbejdet på en håndbog til kvalitetsstyringssystemet.
- (74) EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed blev underrettet om CAAN's plan for afhjælpende foranstaltninger, der skal løse de problemer, der blev konstateret under EU-vurderingsbesøget på stedet. CAAN har gennemført en analyse af de grundlæggende årsager for hver bemærkning med øjeblikkelige og langsigtede korrigerende foranstaltninger. Det var imidlertid uklart, om principperne for den dybdegående analyse af de grundlæggende årsager blev anvendt konsekvent.
- (75) Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed anerkendte og tilskyndede CAAN's indsats og noterede sig betydningen af den nepalesiske regerings fortsatte støtte. De gentog deres tilsagn om fortsat støtte CAAN i dens bestræbelser på at forbedre sin sikkerhedstilsynskapacitet og noterede sig generaldirektørens engagement i en sådan yderligere udvikling af CAAN.

- (76) Det vurderes på trods af disse bestræbelser, at CAAN's evne til at håndhæve de internationale sikkerhedsstandarder og sikre, at dets certificerede luftfartsselskabers operationer opfylder kravene, er utilstrækkelig. Dokumentationen, herunder bemærkningerne fra EU-vurderingsbesøget på stedet, tyder på, at CAAN's kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Nepal ikke overholder de gældende internationale minimumsstandarder for sikkerhed. Dette viste, at der er behov for yderligere forbedringer af CAAN's tilsynskapacitet, personaleforvaltning, personaleuddannelse og certificeringsprocesser.
- (77) *Shree Airlines* fremlagde en omfattende oversigt med nærmere oplysninger om deres nuværende flåde, ressourcer og faciliteter. De delte også de korrigerende foranstaltninger, der var blevet gennemført som følge af bemærkningerne fra EU-vurderingsbesøget på stedet. De omfattede resultaterne af analysen af de grundlæggende årsager til hver bemærkning, der blev rejst af EU-vurderingsholdet. Desuden skitserede *Shree Airlines* deres plan for afhjælpende foranstaltninger, som er udviklet på grundlag af disse analyser, med angivelse af både kort- og langsigtede planer.
- (78) Oplysningerne fra *Shree Airlines* opfyldte ikke fuldt ud de sikkerhedsmæssige betænkeligheder, der blev fremhævet under EU-vurderingsbesøget på stedet. Den plan for afhjælpende foranstaltninger, som *Shree Airlines* fremlagde, og navnlig den tilhørende analyse af den grundlæggende årsag, dokumenterede ikke luftfartsselskabets evne til at gennemføre passende foranstaltninger til at sikre overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (79) *Nepal Airlines* fremlagde en dybdegående præsentation, der viste deres historie som Nepals nationale luftfartsselskab, sammen med deres flåde og ressourcemæssige kapacitet. Præsentationen indeholdt en omfattende beskrivelse af de foranstaltninger, de har truffet som reaktion på bemærkningerne fra EU-vurderingsbesøget på stedet. Luftfartsselskabet redegjorde nærmere for resultaterne af analysen af de grundlæggende årsager, der er foretaget for hver bemærkning og anbefaling fra EU-vurderingsholdet. Desuden fremlagde luftfartsselskabet deres plan for afhjælpende foranstaltninger.
- (80) På trods af denne indsats opfyldte *Nepal Airlines'* oplysninger, selv om de var omfattende, ikke de krav, der er nødvendige for fuldt ud at afhjælpe de sikkerhedsproblemer, der blev konstateret ved EU-vurderingsbesøget på stedet. Den plan for afhjælpende foranstaltninger, som *Nepal Airlines* fremlagde, og navnlig den tilhørende analyse af den grundlæggende årsag, dokumenterede ikke luftfartsselskabets evne til at gennemføre passende foranstaltninger til at sikre overholdelse af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (81) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, for så vidt angår luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal.
- (82) Medlemsstaterne bør gennem en prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsat kontrollere, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Nepal, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Pakistan

- (83) I marts 2007 blev *Pakistan International Airlines* optaget i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 235/2007⁽¹¹⁾ og udgik efterfølgende af nævnte bilag i november 2007 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2007⁽¹²⁾.
- (84) Den 1. juli 2020 indledte Kommissionen høringer med Pakistans civile luftfartsmyndighed («PCAA») i henhold til artikel 3, stk. 2, i Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006⁽¹³⁾ på grundlag af suspensionen af TCO-godkendelsen af *Pakistan International Airlines* og *Vision Air* og en udtalelse fra Pakistans transportminister om pilotcertifikater erhvervet ved svig i Pakistan.

⁽¹¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 235/2007 af 5. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 66 af 6.3.2007, s. 3).

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

⁽¹³⁾ 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).

- (85) I den forbindelse har Kommissionen i samarbejde med agenturet og medlemsstaterne afholdt en række tekniske møder og informationsmøder med PCAA. Ved disse drøftelser blev der fokuseret på PCAA's bestræbelser på at følge op på de betænkeligheder vedrørende sikkerhedstilsyn, som var blevet konstateret af Kommissionen og eksperter fra agenturet, såvel som dem, der var blevet konstateret af ICAO i løbet af dets USOAP-besøg, som fandt sted mellem den 29. november og den 10. december 2021.
- (86) Den 23. august 2023 afholdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og repræsentanter for PCAA endnu et teknisk møde, hvis formål var, at PCAA skulle informere om og påvise den udvikling, der har fundet sted siden det seneste tekniske møde den 25. oktober 2022. Oplysningerne som var af særlig interesse omhandlede vedtagelse af bekendtgørelsen om den civile luftfartsmyndighed (2023), status for ICAO USOAP-planen for afhjælpende foranstaltninger og foranstaltninger til at imødekomme de betænkeligheder, som EU havde givet udtryk for under tidligere drøftelser.
- (87) På dette grundlag og i overensstemmelse med EU-Udvalget for Luftfartssikkerheds synspunkter fra november 2022 meddelte Kommissionen PCAA, at den sammen med agenturet og medlemsstaterne ville gennemføre et EU-vurderingsbesøg på stedet i Pakistan mellem den 27. og den 30. november 2023 for at vurdere PCAA's situation med hensyn til at gennemføre et effektivt sikkerhedstilsyn.
- (88) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, for så vidt angår luftfartsselskaber, der er certificeret i Pakistan.
- (89) 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.
- (90) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (91) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres.
- (92) 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.
- (93) 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 29. november 2023.

*På Kommissionens vegne
For formanden
Adina VĂLEAN
Medlem af Kommissionen*

BILAG I

»BILAG A

LISTE OVER LUFFTARTSSELSKABER MED DRIFTSFORBUD I UNIONEN, MED UNDTAGELSER ⁽¹⁾

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de 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
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien

(1) Luftfartsselskaber, der er opført i nærværende bilag, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er omfattet af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	Ikke relevant	Armenien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Congo (Brazzaville), herunder:			Congo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Ukendt	Congo (Brazzaville)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:			Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate («AOC») eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			Ækvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Kirgisistan, herunder:			Kirgisistan
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgisistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgisistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Ukendt	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgisistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgisistan
SKY JET	60	SJL	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgisistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia.			Liberia
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Libyen, herunder:			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
AIR 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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate («AOC») eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Følgende luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Rusland:			Rusland
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusland
AVIACOMPANY »AVIASTAR-TU« CO. LTD	458	TUP	Rusland
IZHAVIA	479	IZA	Rusland
JOINT STOCK COMPANY »AIR COMPANY »YAKUTIA««	464	SYL	Rusland
JOINT STOCK COMPANY »RUSJET«	498	RSJ	Rusland
JOINT STOCK COMPANY »UVT AERO«	567	UVT	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusland
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY »IRAERO« AIRLINES	480	IAE	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY »URAL AIRLINES«	18	SVR	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusland
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusland
JS AVIATION COMPANY »RUSLINE«	225	RLU	Rusland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusland
LLC »NORD WIND«	516	NWS	Rusland
LLC »AIRCOMPANY IKAR«	36	KAR	Rusland
LTD. I FLY	533	RSY	Rusland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusland

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate («AOC») eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY »AEROFLOT — RUSSIAN AIRLINES«	1	AFL	Rusland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusland
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			São Tomé og Príncipe
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
ELIDINER 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 LUFFTARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE
BEGRÆNSNINGER I UNIONEN ⁽¹⁾**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og dens firmanavn, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«)	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis det/de er kendt	Registreringsstat
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og af typen Boeing B747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing B747, som er opført på AOC.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	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 nærværende bilag, kan eventuelt få tilladelse til at udøve trafikrettigheder ved at benytte wet lease-luftfartøjer fra et luftfartsselskab, der ikke er omfattet af driftsforbud, hvis de relevante sikkerhedsstandarder opfyldes.