



2024/1601

31.5.2024

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2024/1601

av den 30 maj 2024

om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG⁽¹⁾, särskilt artikel 4.2, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EG) nr 474/2006⁽²⁾ fastställs en förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, till kommissionen lämnat information som är relevant för en uppdatering av förteckningen. Även tredjeländer och internationella organisationer har lämnat relevant information. Förteckningen bör uppdateras på grundval av den information som lämnats.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, om de grundläggande fakta och överväganden som skulle ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen eller för beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som redan tagits upp i förteckningarna i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av all relevant dokumentation, inkomma med skriftliga synpunkter och lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den kommitté som inrättats genom artikel 15 i förordning (EG) nr 2111/2005 (EU:s flygsäkerhetskommitté).
- (5) Inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/660⁽³⁾ har kommissionen informerat EU:s flygsäkerhetskommitté om pågående samråd med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Egypten, Kazakstan, Kenya, Pakistan, São Tomé och Príncipe och Sierra Leone. Kommissionen informerade också EU:s flygsäkerhetskommitté om flygsäkerhetssituationen i Armenien, Republiken Kongo, Irak, Kirgizistan, Libyen, Mali, Nepal och Surinam.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>).

⁽³⁾ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/660 av den 2 december 2022 om detaljerade regler för den förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen som avses i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 och om upphävande av förordning (EG) nr 473/2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen som avses i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 83 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

- (6) Byrån informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om de tekniska bedömningar som gjorts för den inledande utvärderingen och om den kontinuerliga övervakningen av auktorisationer som tredjelandsoperatör som utfärdats i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 ⁽⁴⁾.
- (7) Byrån informerade också kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om resultaten av analysen av rampinspektioner som gjorts inom Safa-programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*), i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽⁵⁾.
- (8) Byrån informerade dessutom kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om projekt för tekniskt stöd som genomförts i tredjeländer som påverkas av ett verksamhetsförbud enligt förordning (EG) nr 474/2006. Vidare informerade byrån om planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet i tredjeländer, i syfte att hjälpa dem att säkerställa efterlevnaden av tillämpliga internationella säkerhetsnormer för civil luftfart. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och byrån. Kommissionen upprepade i detta sammanhang nyttan med att informera det internationella luftfartssamfundet, främst via Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) verktyg inom ramen för partnerskap för stöd till implementering på flygsäkerhetsområdet, om det tekniska stöd som unionen och medlemsstaterna ger tredjeländer i syfte att förbättra flygsäkerheten i världen.
- (9) Eurocontrol gav kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté en uppdatering av statusen för larmfunktionerna enligt Safa-programmet och när det gäller tredjelandsoperatörer och redovisade statistik över varningsmeddelanden beträffande lufttrafikföretag som belagts med verksamhetsförbud. Eurocontrol har också tillhandahållit information om en planerad fullständig digitalisering på Eurocontrols nya iNM-plattform och införande av nya flygsäkerhetsförteckningar från EU.

EU-lufttrafikföretag

- (10) Efter byråns analys av information från såväl rampinspektioner av EU-lufttrafikföretags luftfartyg som från standardiseringsinspektioner utförda av byrån, kompletterade med information från specifika inspektioner och revisioner gjorda av nationella luftfartsmyndigheter, vidtog medlemsstater och byrån, i egenskap av behöriga myndigheter, vissa korrigerande åtgärder och efterlevnadsåtgärder och informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om dessa.
- (11) Medlemsstaterna och byrån, i egenskap av behöriga myndigheter, uttryckte åter sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder om relevant säkerhetsinformation skulle tyda på överhängande säkerhetsrisker till följd av att EU-lufttrafikföretag brister i efterlevnaden av relevanta säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Egypten

- (12) Lufttrafikföretag som är certifierade i Egypten har aldrig varit upptagna i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (13) Som en del av sin kontinuerliga övervakning höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för Egyptens civila luftfartsmyndighet (ECAA, *Egyptian Civil Aviation Authority*) den 17 april 2024 ett tekniskt möte.

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj>).

⁽⁵⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

- (14) Under mötet informerades företrädare för ECAA om resultatet av bedömningen av dokument som tidigare tillhandahållits kommissionen på dess begäran. Närmare uppgifter om de farhågor som framkom vid granskningen av den inlämnade informationen lämnades, särskilt när det gäller det bristande genomförandet av ett statligt säkerhetsprogram eller en nationell flygsäkerhetsplan, bristen på verifierbara uppgifter i fråga om antalet verksamma inspektörer av flygverksamhet som ska utöva tillsyn över de 16 innehavarna av egyptiska drifttillstånd (AOC, *Air Operator Certificate*) och de problem som ECAA står inför i arbetet med att främja en robust säkerhetskultur bland de lufttrafikföretag som står under dess säkerhetstillsyn. I detta sammanhang noterades också att det inte fanns någon tillgänglig dokumentation som kunde användas för att verifiera hur aktuell inspektörernas utbildning är.
- (15) Dessutom konstaterades i översynen bristande vägledning, både hos lufttrafikföretag och hos ECAA, när det gäller inrättandet av ett program för analys av flygdata.
- (16) På mötet informerade ECAA om nuläget för den egyptiska luftfartsindustrin och om de åtgärder för förbättrad säkerhet som vidtagits och planerats för att ta itu med identifierade brister när det gäller säkerhetstillsyn och organisation. Det noterades att ECAA har fullt stöd från den egyptiska regeringen för att fullfölja dessa initiativ för att förbättra säkerheten.
- (17) När det gäller ECAA-personalens kapacitet och förmåga att säkerställa en ändamålsenlig säkerhetstillsyn av Egyptens luftfartsindustri betonade ECAA de ansträngningar som gjorts för att rekrytera och behålla kvalificerad personal, inklusive experter, genom ett nytt ekonomiskt belöningssystem.
- (18) Ur organisatoriskt och lagstiftningsmässigt perspektiv uppgav ECAA att en omfattande översyn av dess lagstiftning och regelverk håller på att genomföras, samtidigt som nya direktorat för säkerhet, efterlevnad, riskbedömning, förändringshantering samt insamling och behandling av säkerhetsdata har inrättats. ECAA betonade dessutom sitt initiativ att införa riskbaserad tillsyn.
- (19) Även om ECAA för närvarande arbetar med en omfattande omstruktureringsprocess förefaller det som om ECAA:s nuvarande fokus främst ligger på att ta itu med synliga och uppenbara brister utan en tillräckligt robust analys av de bakomliggande orsakerna. Det krävs ökade insatser när det gäller säkerhetstillsyn av egyptiska lufttrafikföretag och förbättrad säkerhetskultur samt ett korrekt genomförande av korrigerande och förebyggande åtgärder.
- (20) Kommissionen erkänner ECAA:s insatser för att förbättra säkerhetstillsynen i Egypten. Kommissionen meddelade dock att den avser att fortsätta samrådsprocessen. Regelbundna kontakter och lägesrapporter planeras som en del av denna kontinuerliga övervakningsverksamhet, och även framtida tekniska möten. Kommissionen kommer att ha en nära samordning med byrån med tanke på det stora antalet egyptiska lufttrafikföretag som har auktorisation som tredjelandsoperatör.
- (21) Kommissionen betonade också behovet av fortsatt stöd från regeringen samt vikten av att säkerställa ett stabilt ledarskap inom myndigheten som en hörnsten för en välfungerande civil luftfartsmyndighet.
- (22) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag som är certifierade i Egypten.
- (23) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Egypten uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (24) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att behöva vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Luftrafikföretag från Kazakstan

- (25) I december 2016 ströks luftrafikföretag som är certifierade i Kazakstan från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2214 ⁽⁶⁾, med undantag för Air Astana, som redan 2015 ströks från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2322 ⁽⁷⁾.
- (26) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2023 genomförde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna den 5–9 februari 2024 ett utvärderingsbesök på plats hos Kazakstans civila luftfartskommitté (CAC KZ, *Civil Aviation Committee of Kazakhstan*) och Kazakstans luftfartsmyndighet (AAK, *Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company*), vilket också omfattade ett stickprov hos tre luftrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, nämligen Berkut, Fly Jet.KZ och Prime Aviation.
- (27) Utvärderingsbesöket inriktades på AAK med tanke på dess roll och ansvar för säkerhetstillsynen av luftrafikföretag som är certifierade i Kazakstan. Efter utvärderingsbesöket står det klart att AAK har gjort betydande förbättringar när det gäller att uppdatera sin luftfartslagstiftning, inklusive den primära luftfartslagstiftningen och dess efterföljande ändringar, och säkerställa att den genomförs på ett ändamålsenligt sätt. Dessa lagändringar har inriktats på att förbättra användningen av luftrummet, certifiera obemannade luftfartygssystem, förbättra förfarandena för att förebygga och avhjälpa isbildning och införa skyldigheter om obligatorisk och frivillig händelserapportering. Viktiga framsteg som låg till grund för dessa tekniska aspekter var att AAK:s generaldirektör och dess inspektörer fick ytterligare auktoritativa befogenheter samt att AAK:s finansiella struktur moderniserades.
- (28) AAK:s åtgärder för att ta itu med observationer och rekommendationer från unionens utvärderingsbesök på plats i oktober 2021 har lett till ändamålsenliga korrigerande åtgärder. Områden som kräver ytterligare förbättringar har dock identifierats, särskilt när det gäller systemet för teoretisk examination för piloter och övervakningen av flygkontrollanter.
- (29) På området för flygdrift har AAK tillhandahållit verifierbara bevis på åtgärder som vidtagits för att rätta till identifierade brister. Områden som kräver ytterligare fokus är dock bland annat övervakning av överensstämmelse under certifieringsprocesser och beviljande av särskilda godkännanden. Följaktligen bör AAK intensifiera sina ansträngningar så att inspektörernas förmåga snabbt förbättras. Dessutom är det viktigt att prioritera förbättringen av det interna kvalitets- och efterlevnadssystemet för att anpassa flygdriftsavdelningens verksamhet till internationella säkerhetsnormer.
- (30) Betydande framsteg har gjorts på luftvärdighetsområdet, och det har fastställts att en ändamålsenlig säkerhetstillsyn för närvarande är säkerställd. Ytterligare förbättringar av övervakningsregistren kommer att bidra till ett mer detaljerat och transparent register över genomförda inspektioner.
- (31) Genom den bedömning som gjordes hos Fly Jet.kz fastställdes att luftrafikföretaget upprätthåller ett säkerhetsstyrningssystem och ett kvalitetsstyrningssystem som stöds av noggrann dokumentation, vilket återspeglar ett tydligt åtagande att följa internationella säkerhetsnormer. Farhågor finns dock när det gäller öppna frågor från revisioner av kvalitetssäkringssystemet och avsaknaden av tydliga tidsfrister för att åtgärda dessa, vilket kräver vidare insatser. Det är viktigt att dessa frågor snabbt åtgärdas så att flygbolagets säkerhetsprotokoll och övergripande effektivitet kan stärkas ytterligare.
- (32) En tillräcklig personalstyrka och tillräckliga resurser som tillhandahålls underhålls- och luftvärdighetsavdelningen inom Fly Jet.kz möjliggör ett konsekvent upprätthållande av luftfartygens luftvärdighet. Det konstaterades att den befintliga dokumentationen, inklusive personalregister, omfattande reservdelsregister och omsorgsfullt uppdaterade underhållsloggar, var lättillgänglig och hanterad på lämpligt sätt.

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2214 av den 8 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 334, 9.12.2016, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj).

⁽⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2322 av den 10 december 2015 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 328, 12.12.2015, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

- (33) Trots de ovannämnda aspekterna har vissa inkonsekvenser konstaterats inom flygdriftsavdelningen hos Fly Jet.kz, vilket kräver en närmare undersökning av besättningens sammansättning och praxis för hantering av tjänstgöringstider samt avvikelser i besättningens kvalifikationer och beräkningar av luftfartygets last.
- (34) Prime Aviations ändamålsenliga införande av säkerhetsstyrningssystemet var särskilt tydligt genom detaljerad och välhanterad dokumentation samt företagets policy som uppmuntrar personalen att delta i händelserapporteringen. Fungerande riskhanteringsåtgärder finns redan, men det finns också utrymme för förbättringar när det gäller att säkerställa en konsekvent tillämpning av dem. Även om systemet för efterlevnadshantering är ändamålsenligt kan dess inverkan ytterligare ökas genom att tidsfristerna för införandet anpassas till lagstadgade standarder.
- (35) Prime Aviations engagemang för kvalitet framgår tydligt av dess strukturerade ram för personalutbildning och en välbemannad luftvärdighetsavdelning, vilket säkerställer luftfartygens fortsatta luftvärdighet. Trots att effektiva programvaruverktyg utnyttjas skulle vissa förbättringar vara motiverade i piloternas kvalifikationsprotokoll och godkännandeförfarandena för luftrummet på hög nivå över Nordatlanten.
- (36) Berkuts säkerhetsstyrningssystem och kvalitetsstyrningssystem uppfyller internationella säkerhetsnormer på ett ändamålsenligt sätt. Möjligheter till mindre förbättringar på båda områdena identifierades dock. Dessutom uppvisade lufttrafikföretaget god organisation och professionalism i arbetet med den löpande driften; potential för ytterligare förbättringar identifierades dock, särskilt när det gäller styrningen av luftfartygens användning, innehållet i kursplaner och giltigheten för särskilda godkännanden.
- (37) Berkuts underhålls- och luftvärdighetsavdelning är tillräckligt bemannad för att säkerställa fortsatt luftvärdighet, inklusive omfattande dokumentation. Underhållsanläggningen utgör en optimal miljö för underhållsarbete.
- (38) Utifrån resultatet av unionens utvärderingsbesök på plats bjöd kommissionen in CAC KZ och AAK till en utfrågning inför EU:s flygsäkerhetskommitté den 15 maj 2024.
- (39) Under utfrågningen lämnade AAK uppdateringar till kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om reformerna och framstegen inom den civila luftfartssektorn sedan 2021, vilket visar att myndigheten är fast besluten att förbättra säkerheten, driftseffektiviteten och det internationella samarbetet. Dessutom beskrevs framstegen med att stärka AAK:s organisationsstruktur och finansiella mekanismer, inklusive övergången till en självfinansieringsmodell som trädde i kraft i juli 2023. AAK har också ökat sin personalstyrka, särskilt inom driftsavdelningar, och förfinat de interna processerna för att förbättra kvaliteten och ändamålsenligheten i sina tjänster.
- (40) AAK har gjort tydliga framsteg för att ta itu med och åtgärda de flesta av de observationer och rekommendationer som framkom under unionens utvärderingsbesök på plats i februari 2024. Man har framgångsrikt vidtagit åtgärder i linje med tre observationer och sex rekommendationer, vilket visar på förbättringar av efterlevnaden av regelverk och driftsstandarder. Förbättringar har uppnåtts i fråga om inspektörernas auktorisationsförfaranden, godkännanden av elektroniska flygväskor och förlängda diversionstidsoperationer. De pågående insatserna för att ta itu med de återstående observationerna är strukturerade, med tydliga tidsfrister för slutförande senast i slutet av 2024 och första kvartalet 2025. Dessa åtgärder ingår i ett bredare strategiskt initiativ för att stärka flygsäkerheten och säkerställa anpassning till internationella säkerhetsnormer.
- (41) Under utfrågningen beskrev AAK också de korrigerande åtgärderna för lufttrafikföretagen Berkut, Prime Aviation och Fly Jet.kz.
- (42) Dessutom beskrev AAK utvecklingsplaner för 2024–2025, med fokus på att ytterligare utveckla det internationella samarbetet. Dessa planer omfattar förberedelser för direktflyg till USA, förbättring av den digitala infrastrukturen och fortsatta investeringar i personal.
- (43) Samtidigt som man erkände de framsteg som gjorts sedan de formella samråden inleddes 2020, vilket framgår av de bevis som samlades in under unionens utvärderingsbesök på plats 2024 och de uppgifter som lämnades under utfrågningen, ledde överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté till slutsatsen att de formella samråden borde avslutas, och AAK uppmanades att regelbundet diskutera den framtida utvecklingen med kommissionen och att utveckla arbetssätt som säkerställer AAK:s fortsatta ledarskap.

- (44) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Kazakstan.
- (45) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av alla dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (46) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att behöva vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Kenya

- (47) Lufttrafikföretag som är certifierade i Kenya har aldrig varit upptagna i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (48) Som en del av sin kontinuerliga övervakning höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för Kenyas civila luftfartsmyndighet (KCAA, *Kenya Civil Aviation Authority*) den 10 april 2024 ett tekniskt möte.
- (49) Under mötet informerades företrädare för KCAA om resultatet av bedömningen av dokument som 2023 tillhandahållits på kommissionens begäran. Närmare uppgifter om de farhågor som framkom vid översynen av den inlämnade informationen lämnades, särskilt när det gäller det otillräckliga antalet medarbetare i inspektionspersonalen i förhållande till storleken på den verksamhet som omfattas av tillsynen och den variation som förekommer inom verksamheten. Dessutom identifierades utmaningar när det gäller hur ändamålsenligt säkerhetstillsynen planeras och genomförs, särskilt när det gäller revision av verksamhet utanför den huvudsakliga verksamhetsorten.
- (50) De konstaterade bristerna gäller dessutom avsaknaden av en fullständigt dokumenterad och genomförd intern kvalitetsprocess, det låga antalet revisioner som genomförts inom området för flygdrift och det fåtal ad hoc-revisioner som genomförts.
- (51) Under mötet tillhandahöll KCAA allmän information om luftfartssektorn i Kenya, den personal som finns tillgänglig för säkerhetstillsynen och hur tillsynen bedrivs. Svårigheterna med vissa lufttrafikföretag som bedriver verksamhet utanför landet och därmed förknippade säkerhetsbrister diskuterades också. KCAA informerade kommissionen om sin plan för en omedelbar fullständig översyn av Kenyas lag om civil luftfart, i syfte att förbättra myndighetens kapacitet för säkerhetstillsyn och anpassa dess bestämmelser till de framväxande rättsliga behoven. KCAA informerade särskilt om de pågående åtgärderna för att ändra säkerhetsreglerna, inklusive nuläget för genomförandet av det statliga säkerhetsprogrammet.
- (52) När det gäller personal uppgav KCAA att det har varit svårt att locka till sig och behålla vederbörligen kvalificerad personal med rätt färdigheter. Det noterades att ansträngningar görs för att förbättra anställningsvillkoren i syfte att rekrytera och behålla sådan personal, särskilt kvalificerade inspektörer för säkerhetstillsyn.
- (53) När det gäller tillbud och olyckor sedan 2022 som rör lufttrafikföretag som certifierats i Kenya och som bedriver verksamhet utanför Kenya meddelade KCAA att åtgärder för säkerhetstillsyn och efterlevnadskontroll har inletts i syfte att förhindra att sådana händelser upprepas.
- (54) Kommissionen meddelade EU:s flygsäkerhetskommitté att den, med KCAA:s samtycke, avser att fortsätta samrådsförfarandet. Regelbundna kontakter och lägesrapporter planeras som en del av denna kontinuerliga övervakningsverksamhet, och även framtida tekniska möten.
- (55) Kommissionen betonade också behovet av fortsatt stöd från regeringen samt vikten av att säkerställa ett stabilt ledarskap inom myndigheten som en hörnsten för en välfungerande civil luftfartsmyndighet.
- (56) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag som är certifierade i Kenya.

- (57) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Kenya uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (58) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att behöva vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Pakistan

- (59) I mars 2007 upptogs Pakistan International Airlines i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 235/2007⁽⁸⁾ och ströks därefter i november 2007 från den bilagan genom kommissionens förordning (EG) nr 1400/2007⁽⁹⁾.
- (60) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2023 genomförde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna den 27–30 november 2023 ett utvärderingsbesök på plats i Pakistan hos Pakistans civila luftfartsmyndighet (PCAA, *Pakistan Civil Aviation Authority*), vilket också omfattade stickprov hos två lufttrafikföretag som är certifierade i Pakistan, nämligen Fly Jinnah och Airblue Ltd.
- (61) Utvärderingsbesöket inriktades på PCAA med tanke på dess roll och ansvar för säkerhetstillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Pakistan.
- (62) Det konstaterades att PCAA har en etablerad policy för att följa internationella säkerhetsnormer och att personalen är tekniskt kvalificerad och professionell. Icke desto mindre konstaterades generella brister i hela organisationen, t.ex. att bristande överensstämmelse inte uppmärksammades tillräckligt, och bristande intern verifiering. När det gäller PCAA:s funktioner för säkerhetstillsyn konstaterades en märkbar brist på djupare granskning, och särskilt att frågor betraktades som åtgärdade på grundval av föreslagna planer för korrigerande åtgärder i stället för tillhandahållna faktiska bevis, eller att det saknades en korrekt bedömning av de föreslagna korrigerande åtgärderna.
- (63) Vid besöket upptäcktes avvikelser från PCAA:s förfaranden, vilket framgår av det faktum att vissa drifttillstånd beviljades trots frågor som inte åtgärdats och felaktigt klassificerade brister, eller att planer för säkerhetstillsyn inte genomfördes som planerat.
- (64) Det var också uppenbart att direktoratet för flygstandarder vid tidpunkten för besöket var kraftigt underbemannat i fråga om tillräckligt kvalificerad personal för att utföra alla certifierings- och säkerhetstillsynsuppgifter. Denna situation förvärras av att tilldelningen av dessa uppgifter inte nödvändigtvis ligger inom samma ansvarsområde som flygstandarderna.
- (65) Införandet av säkerhetstyrningssystemet befinner sig i ett tidigt skede och behöver förbättras, och det är uppenbart att identifiering av bakomliggande orsaker och analys av dessa är funktioner som måste införas på korrekt sätt.
- (66) Inga särskilda farhågor väcktes inom direktoraten för luftvärdighet och för personalcertifiering och utbildningsorganisation, och båda ansågs ha lämplig bemanning.
- (67) Inga betydande problem konstaterades hos de besökta lufttrafikföretagen, även om det för Fly Jinnah noterades att lufttrafikföretagets registerföring och hantering av väckta frågor bör vara föremål för riktade förbättringsåtgärder.
- (68) Utifrån resultatet av unionens utvärderingsbesök på plats bjöd kommissionen in PCAA och Fly Jinnah till en utfrågning inför EU:s flygsäkerhetskommitté den 14 maj 2024.

⁽⁸⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 235/2007 av den 5 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 66, 6.3.2007, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj>).

⁽⁹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1400/2007 av den 28 november 2007 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 311, 29.11.2007, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj>).

- (69) Vid utfrågningen kommenterade PCAA, på grundval av en plan för korrigerande åtgärder (CAP, *Corrective Action Plan*) som lämnades in den 6 maj 2024, varje observation som beskrivs i rapporten från EU-besöket och beskrev den analys av de bakomliggande orsakerna som låg till grund för alla korrigerande åtgärder som vidtagits eller planeras på kort, medellång och lång sikt. Särskilt noterades PCAA:s insatser för att åtgärda de konstaterade bristerna när det gäller dess kapacitet och förmåga till säkerhetstillsyn, främst i fråga om att säkerställa en lämplig organisationsstruktur, fördelning av uppgifter, rekrytering och bibehållande av kvalificerad personal, ett motsvarande antal kvalificerade inspektörer och ett lämpligt utbildningsprogram. Särskilt när det gäller direktoratet för flygstandarder uppgavs att antalet kvalificerade inspektörer har ökat från 1 till 19, vilket motsvarar det antal som krävs för den reviderade uppgiftsfördelningen och tillhörande verksamhet för säkerhetstillsyn.
- (70) Vidare beskrev PCAA de insatser som gjorts för att rätta till de brister i kvalitetsstyrningen som konstaterades vid besöket. I de korrigerande åtgärderna ingår inrättandet av en avdelning för kvalitetskontroll inom varje avdelning och en central och oberoende kvalitetssäkringsavdelning för PCAA i sin helhet. Dessutom förklarade PCAA sina insatser för att förbättra sin rättsliga och förfarandemässiga ram, särskilt när det gäller verksamhet som syftar till att anpassa den nationella luftfartslagstiftningen till EU:s lagstiftning på områdena flygstandarder och personalcertifiering, vilket redan har varit fallet i fråga om luftvärdighet.
- (71) Särskilt i fråga om organisationens säkerhetsstyrningssystem noterade PCAA att arbetet och den pågående utvecklingen fortskrider, om än långsamt, eftersom både tillsynsmyndigheten och de enheter som omfattas av tillsynen förstår vikten av att gradvis övergå från en strategi med efterlevnadsbaserad säkerhetstillsyn till en riskbaserad strategi.
- (72) Under utfrågningen presenterade lufttrafikföretaget Fly Jinnah en översikt över sin nuvarande flotta och rutter och över tillgängliga resurser och anläggningar. Man beskrev en uppsättning programvaruverktyg för att hantera de flesta av huvudfunktionerna, t.ex. färdplanering och flygbriefingar, flygdataövervakning (FDM, *Flight Data Monitoring*), tjänstgöringsscheman för flygbesättningar, planering för revisioner inom kvalitetsstyrningssystemet och hantering av fortsatt luftvärdighet. Lufttrafikföretaget presenterade de utkontrakterade funktionerna, t.ex. utbildning av besättningar, FDM-analys, planering för besättningar och underhåll, varav de flesta var utkontrakterade till företaget Air Arabia. Särskilt ska noteras de förslag som presenterades för att ta itu med de observationer som rör identifierade brister i kvalitetssäkringssystemet.
- (73) På grundval av sina överläggningar drog EU:s flygsäkerhetskommitté slutsatsen att särskild uppmärksamhet bör ägnas åt den kontinuerliga övervakningen av säkerhetsläget och utvecklingen i Pakistan, genom regelbundna tekniska möten i Bryssel inför varje möte i EU:s flygsäkerhetskommitté och regelbunden lägesrapportering från PCAA. Man behöll dessutom möjligheten, vilket kan vara motiverat, att bjuda in PCAA till ytterligare utfrågningar vid framtida möten i EU:s flygsäkerhetskommitté.
- (74) Kommissionen betonade också behovet av fortsatt stöd från regeringen samt vikten av att säkerställa ett stabilt ledarskap inom PCAA som en hörnsten för en välfungerande civil luftfartsmyndighet.
- (75) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag som är certifierade i Pakistan.
- (76) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Pakistan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (77) Om relevant säkerhetsinformation visar att det finns överhängande säkerhetsrisker till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att behöva vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Luftrafikföretag från São Tomé och Príncipe

- (78) I november 2009 upptogs luftrafikföretag som är certifierade i São Tomé och Príncipe i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 1144/2009 ⁽¹⁰⁾.
- (79) Genom en skrivelse av den 19 december 2023 informerades kommissionen, inom ramen för den kontinuerliga övervakningen, av *Instituto Nacional Aviação Civil de São Tomé et Príncipe* om att luftrafikföretaget *Africa's Connection* inte längre är certifierat i São Tomé och Príncipe.
- (80) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser luftrafikföretag från São Tomé och Príncipe, att förteckningen över luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att *Africa's Connection* tas bort från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (81) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att luftrafikföretag som är certifierade i São Tomé och Príncipe uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa luftrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Luftrafikföretag från Sierra Leone

- (82) Luftrafikföretag från Sierra Leone upptogs i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (83) Till följd av 2006 års resultat från Icaos USOAP-revision (*Universal Safety Oversight Audit Programme*) och på grundval av rekommendationer från Icao inledde Sierra Leones civila luftfartsmyndighet (SLCAA, *Sierra Leone Civil Aviation Authority*) en process för att avregistrera luftfartyg och återkalla drifttillstånd som utfärdats till luftrafikföretag från Sierra Leone. SLCAA informerade kommissionen om att denna process slutförts i maj 2020.
- (84) Den 31 januari 2024 lämnade SLCAA på kommissionens begäran in en uppdatering om situationen för den civila luftfarten i Sierra Leone, inklusive uppgifter om de förbättringar som SLCAA gjort för att uppfylla internationella säkerhetsnormer och ambitionerna att återuppta verksamheten i form av certifiering och säkerhetstillsyn av luftrafikföretag och luftfartyg.
- (85) Med tanke på avsaknaden av luftfartyg i Sierra Leones nationella register och bristen på luftrafikföretag som certifierats av SLCAA samman kallades ett möte den 25 april 2024 för att diskutera SLCAA:s planer, med slutmålet att stödja den framtida utvecklingen av civil luftfart i Sierra Leone. Vid mötet deltog företrädare för kommissionen, byrån, medlemsstaterna, SLCAA och Sierra Leones parlament.
- (86) SLCAA lämnade under mötet information om resultaten av Icaos USOAP-besök 2023, beskrev planer på att ytterligare förbättra sin förmåga till certifiering och säkerhetstillsyn samt informerade om undertecknandet i mars 2024 av ett samförståndsavtal med Italien i syfte att upprätta tekniskt samarbete mellan Sierra Leone och Italien. SLCAA bekräftade också att man officiellt fått i uppdrag att gå vidare med certifieringen av nya luftrafikföretag samt registreringen av luftfartyg.
- (87) Kommissionen erkänner SLCAA:s insatser för att uppfylla internationella säkerhetsnormer och noterade det löpande stödet från Sierra Leones regering. Kommissionen erkänner också SLCAA:s engagemang, med stöd av Italien, för att fortsätta att utveckla den förmåga som krävs för att registrera luftfartyg, certifiera luftrafikföretag och utöva tillsyn över verksamheten hos de luftrafikföretag som man kommer att certifiera, i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (88) Den senaste informationen visar att SLCAA vid denna tidpunkt inte kunde visa den förmåga som krävs för att registrera luftfartyg, certifiera luftrafikföretag och utöva tillsyn över luftrafikföretagens luftvärdighet och drift, i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Kommissionen kommer därför att fortsätta samråden med SLCAA och övervaka ytterligare åtgärder som SLCAA vidtar för att ta itu med dessa frågor. När så är lämpligt kommer vidare överväganden att göras avseende ett utvärderingsbesök på plats från unionens sida när villkoren slutligen är uppfyllda.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1144/2009 av den 26 november 2009 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 312, 27.11.2009, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj>).

- (89) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag som är certifierade i Sierra Leone.
- (90) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Sierra Leone uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (91) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (92) I artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 2111/2005 erkänns behovet av att beslut av brådskande karaktär vid behov måste kunna fattas skyndsamt med tanke på säkerhetsaspekterna. För att skydda både känslig information och resenärerna är det därför av yttersta vikt att beslut om att uppdatera förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller restriktioner inom unionen tillämpas omedelbart efter det att de antagits.
- (93) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från EU:s flygsäkerhetskommitté, som inrättades genom artikel 15 i förordning (EG) nr 2111/2005.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med texten i bilaga I till den här förordningen.
2. Bilaga B ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 30 maj 2024.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA I

"BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM HAR BELAGTS MED VERKSAMHETSFÖRBUD I UNIONEN, SAMT UNDANTAG ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
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
Alla luftrafikföretag som certifierats av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alla luftrafikföretag som certifierats av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av TAAG Angola Airlines och Heli Malongo, inbegripet			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Okänd	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Okänd	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Okänd	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Okänd	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alla luftrafikföretag som certifierats av Armeniens tillsynsmyndigheter, inbegripet			Armenien
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenien

⁽¹⁾ Luftrafikföretag som förtecknas i denna bilaga kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-lease*) från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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	Inte tillämpligt	Armenien
Alla luftrafikföretag som certifierats av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Republiken Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Okänd	Republiken Kongo
Alla luftrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			Demokratiska republiken Kongo
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratiska republiken Kongo

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratiska republiken Kongo
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inbegripet			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inbegripet			Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Eritreas tillsynsmyndigheter, inbegripet			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			Kirgizistan
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizistan

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Okänd	Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizistan
SKY JET	60	SJL	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndigheter			Liberia
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Libyens tillsynsmyndigheter, inbegripet			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Okänd	Libyen
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libyen
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, inbegripet			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Nepal

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
ALTITUDE AIR	085/2016	Okänd	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Okänd	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Okänd	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Okänd	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Okänd	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Okänd	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänd	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Följande lufttrafikföretag som certifierats av Rysslands tillsynsmyndigheter:			Ryssland
AURORA AIRLINES	486	SHU	Ryssland
AVIACOMPANY 'AVIASTAR-TU' CO. LTD	458	TUP	Ryssland
IZHAVIA	479	IZA	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY 'AIR COMPANY YAKUTIA'	464	SYL	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY 'RUSJET'	498	RSJ	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY 'UVT AERO'	567	UVT	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Ryssland
JOINT STOCK COMPANY SMARTA-VIA AIRLINES	466	AUL	Ryssland

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
JOINT-STOCK COMPANY 'IRAERO' AIRLINES	480	IAE	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY 'URAL AIRLINES'	18	SVR	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Ryssland
JOINT-STOCK COMPANY NORDS-TAR AIRLINES	452	TYA	Ryssland
JS AVIATION COMPANY 'RUSLINE'	225	RLU	Ryssland
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Ryssland
LLC 'NORD WIND'	516	NWS	Ryssland
LLC 'AIRCOMPANY IKAR'	36	KAR	Ryssland
LTD. I FLY	533	RSY	Ryssland
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Ryssland
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY 'AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES'	1	AFL	Ryssland
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Ryssland
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ryssland
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Ryssland
Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inbegripet			São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sierra Leones tillsynsmyndigheter			Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sudans tillsynsmyndigheter, inbegripet			Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan".

BILAGA II

”BILAGA B

FÖRTECKNING ÖVER LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I UNIONEN ⁽¹⁾

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Alla luftfartyg av typen Fokker F100 och av typen Boeing B747	Luftfartyg av typen Fokker F100, så som anges i drifttillståndet; luftfartyg av typen Boeing B747, så som anges i drifttillståndet	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204	Hela flottan förutom: P-632, P-633	Nordkorea”

⁽¹⁾ Luftrafikföretag som förtecknas i denna bilaga kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-lease*) från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.