

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2020/1992**av den 2 december 2020****om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 ⁽²⁾ fastställs en förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005, till kommissionen lämnat information som är relevant för en uppdatering av förteckningen. Även tredjeländer och internationella organisationer har lämnat relevant information. Den information som lämnats bidrar till beslutet att förteckningen bör uppdateras.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, om de grundläggande fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen eller för beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som redan är infört i 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 förordning (EG) nr 2111/2005 (nedan kallad *EU:s flygsäkerhetskommitté*).
- (5) Kommissionen har informerat EU:s flygsäkerhetskommitté om pågående gemensamma samråd, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 ⁽³⁾, med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Belarus, Dominikanska republiken, Kazakstan, Moldavien, Pakistan och Ryssland. Kommissionen har också informerat EU:s flygsäkerhetskommitté om flygsäkerhetssituationen i Armenien, Kongo, Ekvatorialguinea, Indonesien och Kirgizistan.
- (6) Byrån informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om de tekniska bedömningar som gjorts för den inledande utvärderingen och om den kontinuerliga övervakningen av auktorisationer som tredjelandsoperatör som utfärdats i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

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

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8).

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeländ i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12).

- (7) Byrån informerade också kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om resultaten av den analys av rampinspektioner som gjorts som ett led i programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (nedan kallat *Safa*) inom ramen för EU:s program för rampinspektion, i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012⁽⁷⁾.
- (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 åtgärda bristerna i efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer för civil luftfart. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och byrån. Kommissionen upprepade i detta sammanhang nyttan av att informera det internationella luftfartssamfundet, främst via Internationella civila luftfartsorganisationens (nedan kallad *Icao*) verktyg inom ramen för partnerskap för stöd till implementering på flygsäkerhetsområdet, om det tekniska stöd som unionen och medlemsstaterna ger tredjeländer i syfte att förbättra flygsäkerheten i världen.
- (9) Eurocontrol gav kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté en uppdatering om statusen för Safas och tredjelandsoperatörernas larmfunktion och redovisade statistik över varningsmeddelanden för lufttrafikföretag som belagts med verksamhetsförbud.

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 granskningar gjorda av nationella luftfartsmyndigheter, har flera medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om dessa.
- (11) Medlemsstaterna uttryckte åter sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder om relevant säkerhetsinformation skulle tyda på överhängande risker på grund av att EU-lufttrafikföretag brister i efterlevnaden av relevanta säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Belarus

- (12) Lufttrafikföretag från Belarus har aldrig ingått i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (13) Kommissionen fortsatte att övervaka de framsteg som Belarus behöriga myndighet, Belarus luftfartsavdelning (nedan kallad AD-BLR), gör för att stärka sin kapacitet att säkerställa att flygningar som utförs av lufttrafikföretag som är certifierade i Belarus sker i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (14) Den 8 oktober 2020 höll kommissionen, byrån och företrädare för AD-BLR ett tekniskt möte för att diskutera de åtgärder som vidtagits av AD-BLR, inbegripet åtgärder för att ta itu med de säkerhetsproblem som byrån konstaterat vid de tekniska bedömningar som gjorts i samband med den inledande bedömningen och den fortlöpande övervakningen av auktorisationer som tredjelandsoperatör i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 452/2014.
- (15) Under detta möte tillhandahöll AD-BLR information om sin nya organisationsstruktur, inbegripet om rekrytering och utbildning av personal, om hur dess kvalitetsavdelning fungerar, om statusen för omcertifiering av lufttrafikföretag som certifierats av AD-BLR och om de tillfälliga begränsningar som myndigheten infört för vissa lufttrafikföretag samt om den verksamhet som bedrivs som en del av dess övervakningsprogram. AD-BLR noterade också att genomförandet av den plan med korrigerande åtgärder som utarbetats som svar på de brister som konstaterades vid unionens utvärderingsbesök på plats i mars 2019 hade slutförts.

⁽⁷⁾ 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).

- (16) Den 17 november 2020 informerade kommissionen EU:s flygsäkerhetskommitté om de förklaringar som AD-BLR lämnat. Med tanke på detta är det inte motiverat att dessa lufttrafikföretag förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006, eftersom det finns ett antal brister i fråga om vissa lufttrafikföretag som certifierats av AD-BLR och som behöver åtgärdas, såsom underlåtenheten att anpassa underhållsprogrammet till luftfartygets typ av verksamhet, eller brister som konstaterats i hanteringen av komponent med fasta inspektionsintervaller och komponent med begränsad livslängd.
- (17) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Belarus, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom unionen.
- (18) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Belarus uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av samtliga dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (19) 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.

Luftfartyg från Dominikanska republiken

- (20) Lufttrafikföretag från Dominikanska republiken har aldrig ingått i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (21) Den 27–31 januari 2020 genomförde företrädare för kommissionen, byrån och medlemsstaterna ett utvärderingsbesök på plats vid Instituto Dominicano de Aviación Civil (nedan kallat *Idac*) i Dominikanska republiken. Resultaten av detta besök visade att *Idac* hade kapacitet att övervaka luftfartsverksamheten i Dominikanska republiken, men ett antal brister i systemet för säkerhetstillsyn konstaterades. Dessa brister ger dock inte upphov till några omedelbara farhågor när det gäller säkerheten. *Idac* utarbetade en plan för korrigerande åtgärder för att ta itu med de identifierade bristerna och skickade planen till kommissionen den 15 april 2020.
- (22) Den 4 november 2020 lämnade *Idac* en lägesrapport om genomförandet av planen för korrigerande åtgärder. Lägesrapporten innehöll detaljerad information om varje konstaterad brist, bl.a. en analys av grundorsakerna, de korrigerande åtgärder som håller på att genomföras och de framsteg som görs, de olika åliggandena för varje åtgärd och de framsteg som görs samt en noggrann uppföljning. *Idac* uppskattar att planen för korrigerande åtgärder har genomförts till 87,66 %.
- (23) På grundval av denna rapport anser kommissionen att *Idac* i detta skede har den nödvändiga förmågan och viljan att ta itu med de säkerhetsbrister som konstaterades under besöket och att *Idac* genomför sin handlingsplan på ett effektivt sätt. Av dessa skäl var det inte nödvändigt att höra *Idac* inför EU:s flygsäkerhetskommitté.
- (24) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Dominikanska republiken, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (25) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Dominikanska republiken uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av samtliga dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (26) 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

- (27) 2016 ströks luftrafikföretag från Kazakstan från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ⁽⁶⁾.
- (28) I februari 2020 inledde kommissionen samråd i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006 på grund av en uppenbar försämring i säkerhetstillsynen från de behöriga myndigheternas sida i Kazakstan. Flygsäkerhetskommittén fick en översikt över säkerhetstillsynen i Kazakstan vid sitt möte i maj 2020.
- (29) Som en uppföljning av mötet i EU:s flygsäkerhetskommitté i maj 2020 har kommissionen och byrån upprätthållit en kontinuerlig kontakt med Kazakstans civila luftfartskommitté (nedan kallad CAC KZ) och Kazakstans luftfartsmyndighet Joint Stock Company (nedan kallat AAK) för att samla in ytterligare uppgifter och information. Kommissionen har särskilt frågat om AAK:s återkallelse av *Sigma Airlines* drifttillstånd av säkerhetsskäl.
- (30) Den 16 oktober 2020 hölls ett möte mellan kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för CAC KZ och AAK. AAK gav en omfattande översikt över sina funktioner, sin säkerhetstillsyn, inbegripet en uppdatering av förteckningen över innehavare av drifttillstånd, registrerade luftfartyg, olyckor, allvarliga tillbud och luftfartshändelser samt verkställighetsåtgärder. Man tillhandahöll också en översikt över sin övervakningsverksamhet, planer vad gäller rekrytering och utbildning av teknisk personal samt sin strategi för den tekniska utvecklingen inom ramen för luftfartssäkerhetens kapacitetsuppbyggnad. AAK informerade dessutom om utvecklingen av ytterligare tillsynsförfaranden, förbättrat genomförande av programmet för säkerhetstillsyn och de åtgärder som vidtagits för att genomföra ett kvalitetsledningssystem.
- (31) AAK förklarade att de tillsammans med CAC KZ vidtar åtgärder för att förbättra säkerhetstillsynen i Kazakstan, inbegripet den nödvändiga ändringen av den nationella rättsliga ramen, vilket bör leda till en bättre funktionell åtskillnad mellan de två behöriga luftfartsmyndigheterna (AAK och CAC KZ).
- (32) På grundval av den information som finns tillgänglig i nuläget, däribland byråns bedömningar av auktorisation som tredjelandsoperatör och information från AAK, både före och under mötet den 16 oktober 2020, verkar det som om betydande ansträngningar görs och att därmed sammanhängande förändringar kommer till stånd för att ta itu med säkerhetssituationen i Kazakstan. Kommissionen är visserligen medveten om de åtgärder som hittills vidtagits men kommer att fortsätta sin övervakning och bedömning av hur situationen utvecklas. I detta sammanhang avser kommissionen att med bistånd av byrån och medlemsstaterna genomföra ett utvärderingsbesök på plats i Kazakstan.
- (33) Med tanke på de ovan nämnda beläggen för de åtgärder som vidtagits av AAK och CAC KZ, och i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, anser kommissionen därför, vad avser luftrafikföretag från Kazakstan, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (34) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att luftrafikföretag som är certifierade i Kazakstan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av samtliga dessa luftrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (35) 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 Moldavien

- (36) Luftrafikföretag från Moldavien, med undantag för tre luftrafikföretag, *Air Moldavien*, *Fly One* och *Aerotrascargo*, fördes 2019 upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ⁽⁷⁾.

⁽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).

⁽⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/618 av den 15 april 2019 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 106, 17.4.2019, s. 1).

- (37) Den 23 juli 2020 höll kommissionen och företrädare för Moldaviens civila luftfartsmyndighet (nedan kallad CAAM), på Moldaviens begäran och som en del av den fortlöpande övervakningen, ett möte där CAAM gav en översikt över sina funktioner, inbegripet de grundläggande principerna för säkerhets tillsyn. Annan information från CAAM inbegrep en översikt över utvecklingen och läget när det gäller planen för korrigerande åtgärder med avseende på iakttagelserna och rekommendationerna från unionens utvärderingsbesök på plats i februari 2019.
- (38) Som en uppföljning av det tekniska mötet lämnade CAAM dessutom den 31 juli 2020 ytterligare information om de framsteg som gjorts i fråga om den plan för korrigerande åtgärder för att avhjälpa de säkerhetsbrister som konstaterades under unionens utvärderingsbesök på plats. På grundval av den information som lämnats verkar det som om CAAM har gjort vissa framsteg i genomförandet av internationella säkerhetsnormer. För närvarande finns det dock inte tillräckligt underlag för att häva driftsrestriktionerna för lufttrafikföretag från Moldavien. Den information som lämnats om förbättringarna bör verifieras ytterligare, helst under ett EU-utvärderingsbesök på plats i Moldavien.
- (39) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Moldavien, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom unionen.
- (40) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av samtliga dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (41) 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

- (42) *Pakistan International Airlines* fördes upp i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 i mars 2007 ⁽⁸⁾ och togs bort i november 2007 ⁽⁹⁾.
- (43) Den 24 juni 2020 framgick det av ett uttalande från Pakistans federala luftfartsminister att ett stort antal av de flygcertifikat som utfärdats av Pakistans civila luftfartsmyndighet (nedan kallad PCAA) erhållits genom bedrägligt förfarande.
- (44) Denna händelse, och med tanke på bristen på effektivt införande av ett säkerhetsstyrningssystem, har föranlett byrån att dra in auktorisationer som tredjelandoperatör för *Pakistan International Airlines* och *Vision Air* med verkan från och med den 1 juli 2020. Den uppenbara bristen på effektiv tillsyn från PCAA:s sida i enlighet med internationella säkerhetsnormer bidrog till detta beslut.
- (45) Den 1 juli 2020 inledde kommissionen samråd med PCAA i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006. Kommissionen begärde att PCAA skulle lämna upplysningar om sin reaktion på förbundsministerns uttalande. Kommissionen begärde särskilt information om såväl tillsynen av pakistanskregistrerade lufttrafikföretag, inbegripet deras säkerhetsstyrningssystem, som belägg för att något liknande inte sker inom andra sektorer, såsom certifiering av kabinbesättning eller licensiering av underhållstekniker.
- (46) Den 9 juli och den 25 september 2020 hölls tekniska möten med PCAA för att diskutera den information som lämnats och de åtgärder som vidtagits.
- (47) PCAA har varit samarbetsvillig och öppen i sina kontakter med kommissionen. Myndigheten underrättade kommissionen om att dess undersökning av situationen slutligen ledde till att de licenser som erhållits genom bedrägligt förfarande återkallades eller drogs in, och till beslutet att sluta utfärda nya licenser från och med slutet av juni 2020. PCAA informerade också om att nya luftfartsregler hade införts för att komma till rätta med de problem

⁽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).

⁽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).

som tagits upp och, i förekommande fall, hade verkställighetsåtgärder vidtagits. När det gäller tillsynen av säkerhetsstyrningssystemet medgav PCAA att dess genomförande befinner sig i ett tidigt skede. Det förefaller som om PCAA fortfarande behöver identifiera de bakomliggande orsakerna till sina problem och ta itu med dem på ett hållbart sätt.

- (48) På grundval av den information som för närvarande finns tillgänglig, inklusive byråns bedömning av auktorisation som tredjelandsoperatör, är det uppenbart att PCAA gör betydande ansträngningar för att vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att åtgärda den identifierade säkerhetsituationen i Pakistan. Kommissionen är visserligen medveten om de åtgärder som hittills vidtagits men kommer att fortsätta sin övervakning och bedömning av hur situationen utvecklas. I detta sammanhang avser kommissionen att med bistånd av byrån och medlemsstaterna genomföra ett utvärderingsbesök på plats i Pakistan.
- (49) Med tanke på de ovan nämnda beläggen för de åtgärder som vidtagits av PCAA och i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Pakistan, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (50) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Pakistan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av samtliga dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (51) 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 Ryssland

- (52) Kommissionen, byrån och behöriga myndigheter i medlemsstaterna har fortsatt att noga övervaka säkerheten hos lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom att prioritera rampinspektioner hos vissa ryska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (53) Den 22 oktober 2020 träffade företrädare för kommissionen och byrån företrädare för den ryska federala lufttransportmyndigheten (nedan kallad *Fata*) för att granska säkerheten hos lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland på grundval av rapporter från rampinspektioner utförda under perioden 15 april 2019–15 oktober 2020 och för att identifiera fall där *Fatas* tillsyn bör stärkas.
- (54) Granskningen av rampinspektioner inom ramen för *Safa* av lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland visade inte på några betydande eller återkommande säkerhetsbrister.
- (55) Med utgångspunkt i tillgänglig information, bl.a. information från *Fata* vid mötet, anser kommissionen i detta skede att *Fata* har den nödvändiga förmågan och viljan att åtgärda säkerhetsbrister. Av dessa skäl behövdes ingen utfrågning av de ryska luftfartsmyndigheterna eller de lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland inför EU:s flygsäkerhetskommitté.
- (56) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det i detta skede inte finns någon anledning att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom EU genom att föra upp lufttrafikföretag från Ryssland.
- (57) Medlemsstaterna bör emellertid fortsätta att kontrollera att vissa lufttrafikföretag från Ryssland faktiskt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (58) Om dessa inspektioner visar på en överhängande säkerhetsrisk på grund av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen utfärda verksamhetsförbud för vissa lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland och föra upp dem i bilaga A eller bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (59) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

- (60) I artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 2111/2005 betonas 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 offentliggörs och träder i kraft omedelbart efter det att de antagits.
- (61) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från EU:s flygsäkerhetskommitté, som inrättades genom förordning (EG) nr 2111/2005.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

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

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 2 december 2020.

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 |
|---|--|-------------------------------|----------------------------------|
| AVIOR AIRLINES | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Surinam |
| IRAN ASEMAN AIRLINES | FS-102 | IRC | Iran |
| IRAQI AIRWAYS | 001 | IAW | Irak |
| MED-VIEW AIRLINE | MVA/AOC/10-12/05 | MEV | Nigeria |
| AIR ZIMBABWE (PVT) | 177/04 | AZW | Zimbabwe |
| Alla 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 | Okänt | Angola |
| AIR JET | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT | AO-015/15-06/17YYY | Okänt | Angola |
| HELIANG | AO 007/11-08/18 YYY | Okänt | Angola |
| SJL | AO-014/13-08/18YYY | Okänt | Angola |
| SONAIR | AO-002/11-08/17 SOR | SOR | Angola |
| Alla luftrafikföretag som certifierats av Armeniens tillsynsmyndigheter, inbegripet | | | Armenien |
| AIRCOMPANY ARMENIA | AM AOC 065 | NGT | Armenien |
| ARMENIA AIRWAYS | AM AOC 063 | AMW | Armenien |
| ARMENIAN HELICOPTERS | AM AOC 067 | KAV | Armenien |

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

| 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 |
|--|--|-------------------------------|--------------------------------------|
| ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES | AM AOC 068 | AEU | Armenien |
| ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS | AM AOC 017 | LUR | Armenien |
| MARS AVIA | AM AOC 066 | MRS | Armenien |
| SKYBALL | AM AOC 069 | Ej tillämpligt | Armenien |
| Alla lufttrafikföretag som certifierats av tillsynsmyndigheterna i Kongo, inbegripet | | | Kongo |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO | CG-CTA 006 | Okänt | Kongo |
| EQUAFLIGHT SERVICES | CG-CTA 002 | EKA | Kongo |
| EQUAJET | RAC06-007 | EKJ | Kongo |
| TRANS AIR CONGO | CG-CTA 001 | TSG | Kongo |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | CG-CTA 004 | Okänt | Kongo |
| Alla lufttrafikföretag som certifierats av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inbegripet | | | Demokratiska republiken Kongo |
| AIR FAST CONGO | AAC/DG/OPS-09/03 | Okänt | Demokratiska republiken Kongo |
| AIR KATANGA | AAC/DG/OPS-09/08 | Okänt | Demokratiska republiken Kongo |
| BUSY BEE CONGO | AAC/DG/OPS-09/04 | Okänt | Demokratiska republiken Kongo |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | AAC/DG/OPS-09/02 | Okänt | Demokratiska republiken Kongo |
| CONGO AIRWAYS | AAC/DG/OPS-09/01 | Okänt | Demokratiska republiken Kongo |
| KIN AVIA | AAC/DG/OPS-09/10 | Okänt | Demokratiska republiken Kongo |
| MALU AVIATION | AAC/DG/OPS-09/05 | Okänt | Demokratiska republiken Kongo |
| SERVE AIR CARGO | AAC/DG/OPS-09/07 | Okänt | Demokratiska republiken Kongo |
| SWALA AVIATION | AAC/DG/OPS-09/06 | Okänt | 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 |
|--|--|-------------------------------|----------------------------------|
| MWANT JET | AAC/DG/OPS-09/09 | Okänt | Demokratiska Republiken Kongo |
| Alla lufttrafikföretag som certifierats av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inbegripet | | | Djibouti |
| DAALLO AIRLINES | Okänt | 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 | Okänt | 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 |
| AIR COMPANY AIR KG | 50 | Okänt | Kirgizistan |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Kirgizistan |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Kirgizistan |
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Kirgizistan |
| TEZ JET | 46 | TEZ | Kirgizistan |
| Alla lufttrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndigheter. | | | Liberia |
| Alla lufttrafikföretag som certifierats av Libyens tillsynsmyndigheter, inbegripet | | | Libyen |
| AFRIQYAH AIRWAYS | 007/01 | AAW | Libyen |
| AIR LIBYA | 004/01 | TLR | Libyen |
| AL MAHA AVIATION | 030/18 | Okänt | Libyen |

| 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 |
|--|--|-------------------------------|----------------------------------|
| BURAQ AIR | 002/01 | BRQ | Libyen |
| GLOBAL AVIATION AND SERVICES | 008/05 | GAK | Libyen |
| LIBYAN AIRLINES | 001/01 | LAA | Libyen |
| LIBYAN WINGS AIRLINES | 029/15 | LWA | Libyen |
| PETRO AIR | 025/08 | PEO | Libyen |
| Alla luftrafikföretag som certifierats av Moldaviens tillsynsmyndigheter, med undantag av Air Moldavien, Fly One och Aerotranscargo, inbegripet | | | Moldavien |
| Î.M "VALAN ICC" SRL | MD009 | VLN | Moldavien |
| CA "AIM AIR" SRL | MD015 | AAM | Moldavien |
| CA "AIR STORK" SRL | MD018 | MSB | Moldavien |
| Î M „MEGAVIATION" SRL | MD019 | ARM | Moldavien |
| CA "PECOTOX-AIR" SRL | MD020 | PXA | Moldavien |
| CA "TERRA AVIA" SRL | MD022 | TVR | Moldavien |
| CA "FLY PRO" SRL | MD023 | PVV | Moldavien |
| Alla luftrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, inbegripet | | | Nepal |
| AIR DYNASTY HELI. S. | 035/2001 | Okänt | Nepal |
| ALTITUDE AIR | 085/2016 | Okänt | Nepal |
| BUDDHA AIR | 014/1996 | BHA | Nepal |
| FISHTAIL AIR | 017/2001 | Okänt | Nepal |
| SUMMIT AIR | 064/2010 | Okänt | Nepal |
| HELI EVEREST | 086/2016 | Okänt | Nepal |
| HIMALAYA AIRLINES | 084/2015 | HIM | Nepal |
| KAILASH HELICOPTER SERVICES | 087/2018 | Okänt | Nepal |
| MAKALU AIR | 057A/2009 | Okänt | Nepal |
| MANANG AIR PVT | 082/2014 | Okänt | Nepal |
| MOUNTAIN HELICOPTERS | 055/2009 | Okänt | Nepal |
| PRABHU HELICOPTERS | 081/2013 | Okänt | Nepal |
| NEPAL AIRLINES CORPORATION | 003/2000 | RNA | Nepal |

| 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 |
|---|--|-------------------------------|----------------------------------|
| SAURYA AIRLINES | 083/2014 | Okänt | Nepal |
| SHREE AIRLINES | 030/2002 | SHA | Nepal |
| SIMRIK AIR | 034/2000 | Okänt | Nepal |
| SIMRIK AIRLINES | 052/2009 | RMK | Nepal |
| SITA AIR | 033/2000 | Okänt | Nepal |
| TARA AIR | 053/2009 | Okänt | Nepal |
| YETI AIRLINES | 037/2004 | NYT | Nepal |
| Alla luftrafikföretag som certifierats av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inbegripet | | | São Tomé och Príncipe |
| AFRICA'S CONNECTION | 10/AOC/2008 | ACH | São Tomé och Príncipe |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | São Tomé och Príncipe |
| Alla luftrafikföretag som certifierats av Sierras Leones tillsynsmyndigheter | | | Sierra Leone |
| Alla luftrafikföretag 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 |
| 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⁾

| Lufttrafikföretagets 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 | Registreringsstaten |
|--|--------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---|--|---------------------|
| AIR SERVICE COMORES | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Komorererna | Hela flottan förutom: LET 410 UVP | Hela flottan förutom: D6-CAM (851336) | Komorererna |
| IRAN AIR | FS100 | IRA | Iran | Alla luftfartyg av typen Fokker F100 och av typen Boeing B747 | Luftfartyg av typen Fokker F100, så som anges i drifttillståndet; luftfartyg av typen Boeing B747, så som anges i drifttillståndet | Iran |
| AIR KORYO | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | Nordkorea | Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204 | Hela flottan förutom: P-632, P-633 | Nordkorea" |

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