

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/883

av den 1 juni 2021

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. Den information som lämnats bidrar till beslutet att förteckningen bör uppdateras.
- (3) Kommissionen informerade 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 gav 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 (*EU:s flygsäkerhetskommitté*).
- (5) Inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 ⁽³⁾ informerade kommissionen EU:s flygsäkerhetskommitté om pågående gemensamma samråd med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Armenien, Indonesien, Kazakstan, Kirgizistan, Moldavien, Pakistan och Ryssland. Kommissionen informerade också EU:s flygsäkerhetskommitté om flygsäkerhetssituationen i Dominikanska republiken, Ekvatorialguinea, Libyen, Nepal och Sydsudan.
- (6) Byrån informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om de tekniska bedömningar som gjorts för den inledande utvärderingen och om den kontinuerliga övervakningen av de auktorisationer som tredjelandoperatör som utfärdats i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

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

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

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

- (7) Byrån informerade också kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om resultaten av analysen av rampinspektioner som gjorts inom programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (*Safa-programmet*), i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽⁵⁾.
- (8) Byrån informerade dessutom kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om projekt för tekniskt stöd som genomförts i tredjeländer som berörs 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 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 av att informera det internationella luftfartssamfundet, främst via Internationella civila luftfartsorganisationens (*Icao*) verktyg inom ramen för partnerskap för stöd till implementering på flygsäkerhetsområdet, om det tekniska stöd som unionen och medlemsstaterna ger tredjeländer i syfte att förbättra flygsäkerheten i världen.
- (9) Eurocontrol gav kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté en uppdatering av statusen för larmfunktionerna enligt *Safa-programmet* och när det gäller tredjelandsoperatörer och redovisade statistik över varningsmeddelanden beträffande 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, vidtog flera medlemsstater vissa efterlevnadskontrollåtgärder och informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté därom.
- (11) Medlemsstaterna 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 Armenien

- (12) I juni 2020 upptogs lufttrafikföretag från Armenien i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/736 ⁽⁶⁾.
- (13) Den 15 april 2021 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för kommittén för civil luftfart i Armenien (CAC) ett möte på teknisk nivå där CAC tillhandahöll information om sin tillsynsverksamhet och om framstegen med den plan för avhjälpan åtgärder som utarbetades i juli 2020. CAC gav också en översikt över de problem som uppstått under det senaste året, information om den övergripande luftfartssituationen i Armenien och de luckor som identifierats inom CAC:s olika ansvarsområden och som behöver uppmärksammas.
- (14) Under det mötet gav CAC dessutom en detaljerad redogörelse för läget när det gäller genomförandet av de avhjälpan åtgärder som ska vidtas till följd av de iakttagelser som gjordes under unionens utvärderingsbesök på plats i februari 2020 och en översikt över CAC:s riskhanteringsprocess.
- (15) I detta sammanhang informerade CAC kommissionen om att drifttillstånden för lufttrafikföretagen Atlantis European Airways och Mars Avia hade återkallats och att de nya lufttrafikföretagen Fly Armenia Airways (AOC nr 070), Novair (AOC nr 071) och Shirak Avia (AOC nr 072) hade certifierats. Eftersom CAC inte har visat att man har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för dessa nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

⁽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).

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/736 av den 2 juni 2020 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen (EUT L 172, 3.6.2020, s. 7).

- (16) Kommissionen noterar de framsteg som CAC gjort när det gäller att ta itu med de flygsäkerhetsproblem som i juni 2020 ledde till att lufttrafikföretag certifierade i Armenien togs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006. För närvarande finns det dock inte tillräckligt underlag för att häva driftsrestriktionerna för lufttrafikföretag från Armenien. Kommissionen kommer att fortsätta sin övervakning och bedömning av hur situationen utvecklas.
- (17) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser lufttrafikföretag från Armenien, att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att Fly Armenia Airways, Novair och Shirak Avia tas upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att Atlantis European Airways och Mars Avia stryks från den bilagan.
- (18) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Armenien uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av alla dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Luftrafikföretag från Indonesien

- (19) I juni 2018 ströks samtliga lufttrafikföretag från Indonesien från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/871 (7).
- (20) Den 26 februari 2021 lämnade Indonesiens generaldirektorat för civil luftfart (DGCA) information om och en uppdatering av säkerhetstillsynen för perioden september 2020–februari 2021. Utöver uppdateringen av den plan för avhjälpande åtgärder som antagits till följd av unionens utvärderingsbesök på plats i mars 2018 innehöll informationen från DGCA även uppdateringar avseende förteckningen över innehavare av drifttillstånd, registrerade luftfartyg, olyckor, allvarliga incidenter och luftfartshändelser och efterlevnadskontrollåtgärder som vidtagits av DGCA.
- (21) Efter att ha granskat den mottagna informationen och dokumentationen anser kommissionen att alla kvarstående oavslutade iakttagelser från utvärderingsbesöket på plats i mars 2018 har åtgärdats och kan avslutas. Med tanke på de framsteg som gjorts anser kommissionen att det räcker att DGCA skickar en uppdatering en gång per år i stället för två gånger per år som skett hittills.
- (22) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser lufttrafikföretag från Indonesien, att det inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (23) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Indonesien uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av alla 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 lufttrafikföretag från Kazakstan från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2214 (8).
- (26) Som en del av den kontinuerliga övervakningen av systemet för säkerhetstillsyn i Kazakstan inleddes i februari 2020 formella samråd med de behöriga myndigheterna i Kazakstan. I detta sammanhang tillhandahölls EU:s flygsäkerhetskommitté på dess möten i maj och november 2020 en översikt över situationen för säkerhetstillsyn i Kazakstan.

(7) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/871 av den 14 juni 2018 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen (EUT L 152, 15.6.2018, s. 5).

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

- (27) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i november 2020 höll kommissionen och byrån en kontinuerlig kontakt med Kazakstans luftfartsmyndighet (AAK). I detta sammanhang ägde en videokonferens rum den 26 mars 2021 mellan kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för både kommittén för civil luftfart i Kazakstan och AAK. Under det mötet på teknisk nivå gav AAK en utförlig presentation av de åtgärder som vidtagits för att förbättra säkerhetstillsynen i Kazakstan, inbegripet en översikt över dess övervakningsverksamhet, dess planer för rekrytering och utbildning av teknisk personal och de efterlevnadskontrollåtgärder som vidtagits gentemot vissa lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan. AAK underströk också sin fasta vilja att fortsätta sitt kontinuerliga förbättringsarbete, inbegripet dess väsentliga arbete med att utveckla säkerhetstillsynen.
- (28) AAK lade dessutom fram sin strategi för 2021–2025, inbegripet antagandet av den nya luftfartslagen och följdändringarna av Kazakstans nationella lagstiftning.
- (29) På grundval av i nuläget tillgänglig information kan slutsatsen dras att avsevärda ansträngningar och ett betydande arbete har gjorts för att ta itu med säkerhetssituationen i Kazakstan. Kommissionen erkänner de framsteg som skett men bör fortsätta sin övervakning och bedömning av hur situationen utvecklas. I detta sammanhang avser kommissionen att med bistånd av byrån och medlemsstaterna genomföra ett EU-utvärderingsbesök på plats i Kazakstan.
- (30) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser lufttrafikföretag från Kazakstan, att det inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (31) 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.
- (32) 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 Kirgizistan

- (33) I oktober 2006 upptogs lufttrafikföretag från Kirgizistan i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006 ^(*).
- (34) Den 25 november 2020 höll kommissionen, byrån och företrädare för Kirgizistans civila luftfartsmyndighet (CAA KG), på Kirgizistans begäran och som en del av den fortlöpande övervakningen, ett möte på teknisk nivå där CAA KG gav en utförlig presentation av sin organisation och sina funktioner, inbegripet de grundläggande principerna för dess säkerhetstillsyn. CAA KG informerade också om de rekryteringsproblem man ställs inför och lämnade en översikt över landets rättsliga ram och dess strategi för teknikutveckling när det gäller kapacitetsuppbyggnad på flygsäkerhetsområdet. CAA KG gav också en uppdaterad förteckning över innehavare av drifttillstånd och registrerade luftfartyg.
- (35) Som en uppföljning av mötet på teknisk nivå den 25 november 2020 informerade CAA KG kommissionen den 14 december 2020 om att lufttrafikföretagen Heli Sky (AOC nr 47), Valor Air (AOC nr 07), Aerostan (AOC nr 08), KAP.KG Aircompany (AOC nr 52) och FlySky Airlines (AOC nr 53) innehar ett aktivt drifttillstånd. Eftersom CAA KG inte har visat att man har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för dessa nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

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

- (36) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att förteckningen över lufttrafikföretag från Kirgizistan som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att Aerostan, FlySky Airlines, Heli Sky, KAP.KG Aircompany och Valor Air tas upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (37) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Kirgizistan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av alla dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Moldavien

- (38) I april 2019 upptogs samtliga lufttrafikföretag från Moldavien, utom Air Moldova, Fly One och Aerotranscargo, i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/618 ⁽¹⁰⁾.
- (39) Genom en skrivelse av den 2 mars 2021 lämnade Moldaviens civila luftfartsmyndighet (CAAM) information om och en omfattande uppdatering av planen för avhjälpande åtgärder för att åtgärda de iakttagelser och rekommendationer som följde på unionens utvärderingsbesök på plats i februari 2019.
- (40) Efter att ha granskat den mottagna informationen och dokumentationen anser kommissionen att förklaringarna till planen för avhjälpande åtgärder är välstrukturerade och tillräckliga.
- (41) Den 25 mars 2021 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för CAAM, på Moldaviens begäran och som en del av den fortlöpande övervakningen, ett möte på teknisk nivå där CAAM gav en utförlig översikt över sin organisation och sina funktioner, inbegripet de grundläggande principerna för dess säkerhetstillsyn. Annan information från CAAM inbegrep en uppdaterad översikt över utvecklingen och läget när det gäller planen för avhjälpande åtgärder för att åtgärda de iakttagelser och rekommendationer som följde på unionens utvärderingsbesök på plats i februari 2019. CAAM uppgav att det stora flertalet iakttagelser i planen för avhjälpande åtgärder hade avslutats och att endast fyra iakttagelser alltjämt var oavslutade.
- (42) Under detta möte informerade CAAM kommissionen om att alla moldaviska lufttrafikföretag hade omcertifierats i enlighet med den nya driftsförordningen, som införlivade kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽¹¹⁾ i Moldaviens lagstiftning. För närvarande finns det elva innehavare av drifttillstånd i Moldavien. Majoriteten av de åtta innehavare av drifttillstånd som inte innehar auktorisation som tredjelandsoperatör bedriver verksamhet från baser utanför Moldavien. Enligt CAAM övervakas dessa baser i utlandet i enlighet med internationella säkerhetsnormer.
- (43) Vidare informerade CAAM kommissionen om att det nya lufttrafikföretaget HiSky (AOC nr MD 025) hade certifierats. Eftersom CAAM inte har visat att man har tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för detta nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.
- (44) På grundval av i nuläget tillgänglig information verkar det som om CAAM har gjort avsevärda ansträngningar för att genomföra 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 kontrolleras ytterligare, under ett EU-utvärderingsbesök på plats i Moldavien.
- (45) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser lufttrafikföretag från Moldavien, att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras, så att HiSky tas upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/618 av den 15 april 2019 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen (EUT L 106, 17.4.2019, s. 1).

⁽¹¹⁾ 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).

- (46) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av alla dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (47) 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

- (48) I mars 2007 upptogs Pakistan International Airlines i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 235/2007 ⁽¹²⁾ och ströks därefter i november 2007 genom kommissionens förordning (EG) nr 1400/2007 ⁽¹³⁾.
- (49) 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 (PCAA) hade erhållits på ett bedrägligt sätt.
- (50) Detta och den uppenbara bristen på ändamålsenlig säkerhetstillsyn från PCAA:s sida föranledde byrån att upphäva auktorisationerna som tredjelandsoperatör för Pakistan International Airlines och Vision Air med verkan från och med den 1 juli 2020.
- (51) Den 1 juli 2020 inledde kommissionen samråd med PCAA i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006 och uppmanade PCAA att lämna information om sin reaktion på den federala ministerns uttalande. Kommissionen begärde särskilt information om tillsynen av i Pakistan certifierade lufttrafikföretag, inbegripet deras säkerhetsledningssystem, samt bevis för att en liknande situation inte råder på andra områden som också ingår i PCAA:s säkerhetstillsyn, t.ex. certifiering av kabinbesättning, licensiering av underhållstekniker eller certifiering av lufttrafikföretag.
- (52) Under 2020 anordnade kommissionen två möten på teknisk nivå med PCAA, den 9 juli och den 25 september.
- (53) Inför mötet i EU:s flygsäkerhetskommitté i maj 2021 och med tanke på byråns förfarandekrav i samband med upphävandet av auktorisationerna som tredjelandsoperatör för Pakistan International Airlines och Vision Air anordnade kommissionen ett möte på teknisk nivå den 15–16 mars 2021 för att säkerställa samordning mellan kommissionen och byrån när det gäller deras respektive skyldigheter. Företrädare för medlemsstaterna närvarade på dessa möten.
- (54) Under dessa möten diskuterades olika frågor, särskilt licensiering av flygbesättningar, flygdrift, luftvärdighet, händelserapportering och PCAA:s svar på säkerhetsrekommendationerna och uppföljningen av dessa.
- (55) PCAA lämnade relevant bevisning och information som bedömdes av kommissionen och byråns experter. Det konstaterades att PCAA har tillräckligt med kompetent och kunnig personal, även om vissa organisatoriska problem identifierades. Det gäller bland annat kvalitetsledningsbrister i de dokumenterade förfarandena, brist på vägledning för inspektörer, en process för att uppnå kvalifikationer för flygcertifikat som inte uppfyller kraven, liten eller ingen spårning av avhjälpande åtgärder till följd av anmärkningar och avsaknad av lämplig förmåga till analys av bakomliggande orsaker.
- (56) PCAA kunde inte heller lägga fram bevis för att Pakistan har underrättat Icao om sina betydande avsteg från de tillämpliga internationella säkerhetsnormerna i Icaos bilaga 1 "Personnel Licensing".
- (57) På grundval av en bedömning av tillgängliga bevis och uppgifter erkänner kommissionen PCAA:s ansträngningar att anta avhjälpande åtgärder för att åtgärda de identifierade säkerhetsbristerna. Kommissionen bör dock fortsätta att övervaka situationen i Pakistan, bland annat genom ett EU-utvärderingsbesök på plats i Pakistan.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (58) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser lufttrafikföretag från Pakistan, att det inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (59) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag som är certifierade i Pakistan uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av alla dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (60) 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

- (61) 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.
- (62) Den 14 april 2021 träffade företrädare för kommissionen, byrån och medlemsstaterna företrädare för ryska federala lufttransportmyndigheten (*Fata*) för att granska säkerheten hos lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland utifrån rapporter från rampinspektioner utförda under perioden 15 oktober 2020–14 april 2021 och för att identifiera de fall där Fatas tillsyn bör stärkas.
- (63) Granskningen av rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet av lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland visade inte på några betydande eller återkommande säkerhetsbrister.
- (64) Med utgångspunkt i tillgänglig information, bl.a. information från Fata vid mötet den 14 april 2021, anser kommissionen i detta skede att Fata har den nödvändiga förmågan och viljan att åtgärda säkerhetsbrister, när de identifierats. Av dessa skäl behövdes ingen utfrågning av de ryska luftfartsmyndigheterna eller lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland i EU:s flygsäkerhetskommitté.
- (65) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen genom att ta upp lufttrafikföretag från Ryssland.
- (66) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Ryssland uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att utföra rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (67) Om dessa inspektioner visar på en överhängande säkerhetsrisk till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen utfärda verksamhetsförbud för berörda lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland och ta upp dem i bilaga A eller bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (68) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (69) 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 i unionen offentliggörs och träder i kraft omedelbart efter det att de antagits.
- (70) 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 1 juni 2021.

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	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
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
FLY ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 070	FBB	Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	Ej tillämpligt	Armenien
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	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	Okänd	Kongo
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inbegripet			Demokratiska republiken Kongo
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

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
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Okänd	Demokratiska Republiken Kongo
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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Okänd	Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	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
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	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	Okänd	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libyen
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libyen
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libyen
PETRO AIR	025/08	PEO	Libyen
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Moldaviens tillsynsmyndigheter, med undantag av Air Moldova, 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
CA "HISKY" SRL	MD025	HYM	Moldavien
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldavien
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldavien
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldavien
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldavien
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, 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
Alla lufttrafikföretag 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 lufttrafikföretag som certifierats av Sierra Leones tillsynsmyndigheter			Sierra Leone
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sudans tillsynsmyndigheter, inbegripet			Sudan

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
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Sudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Sudan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Sudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	GNF	Sudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Sudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Sudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Sudan”

BILAGA II

"BILAGA B

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

Lufttrafik-företagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (och eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drift-tillstånd (AOC)	Icaos treställiga bokstavs-kod	Opera-törens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Regi-streringsnummer och serie-nummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Regi-streringsstat
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.