KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/2070

av den 25 november 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]) upprättas 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 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 artikel 15 i 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, Irak, Kazakstan, Komorerna, Libyen, Mexiko, Moldavien, Pakistan, Ryssland och Sydsudan. Kommissionen informerade också EU:s flygsäkerhetskommitté om flygsäkerhetssituationen i Ekvatorialguinea, Kongo, Madagaskar, Sudan och Surinam.

(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 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 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 och Frankrike 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 och byrån, i egenskap av behörig myndighet, vissa korrigerande åtgärder och efterlevnadsåtgärder och informerade kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om dessa.

(11) Medlemsstaterna och byrån, i egenskap av behörig myndighet, 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 3 november 2021 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och Armeniens civila luftfartskommitté (CAC) ett möte på teknisk nivå under vilket CAC lämnade en uppdatering om de åtgärder som vidtagits sedan mötet på teknisk nivå den 15 april 2021 för att åtgärda de identifierade säkerhetsbristerna. CAC gav en översikt över den senaste utvecklingen när det gäller Armeniens lagstiftning för civil luftfart, information om den fortsatta utvecklingen av funktioner och ansvarsområden i CAC:s avdelningar och sektioner samt personalhandboken.

(14) CAC informerade också kommissionen om den nyligen utarbetade handboken för säkerhetsorganisation och om den utbildning om säkerhetsledningssystem som CAC-personalen går.

([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).

(15) Vidare informerade CAC kommissionen om att drifttillstånden (AOC) för lufttrafikföretagen *Atlantis Armenian Airlines* och *Fly Armenia Airways* hade återkallats och att det nya lufttrafikföretaget *Flyone Armenia* (AOC nr 074) hade certifierats. Eftersom CAC 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.

(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. Utifrån den information och dokumentation som CAC lämnat finns det dock inte tillräckligt underlag för att de säkerhetsbrister som identifierats under unionens utvärderingsbesök på plats 2020 faktiskt har åtgärdats för att säkerställa efterlevnad av internationella säkerhetsnormer. Kommissionen kommer att fortsätta att samarbeta med CAC och övervaka de ytterligare åtgärder som vidtagits för att ta itu med dessa säkerhetsbrister, inbegripet CAC:s kapacitet för säkerhetstillsyn. I detta sammanhang noterades det att byrån kommer att förvalta ett projekt för tekniskt stöd för att stödja CAC:s insatser för att förbättra tillsynen av luftfartssäkerheten i Armenien.

(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 *Flyone Armenia* tas upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att *Atlantis Armenian Airlines* och *Fly Armenia Airways* 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 dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

Lufttrafikföretag från Komorerna

(19) Den 22 mars 2006 upptogs lufttrafikföretaget *Air Service Comores* i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(20) Den 12 oktober 2006 flyttades lufttrafikföretaget *Air Service Comores* från bilaga A till bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens förordning (EG) nr 1543/2006 ([7]).

(21) Som en del av sin fortlöpande övervakning begärde kommissionen att Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (ANACM) skulle tillhandahålla en förteckning över alla innehavare av drifttillstånd som certifierats i Komorerna.

(22) Den 15 juli 2021 bekräftade ANACM skriftligen att lufttrafikföretaget *Air Service Comores* hade upphört med sin verksamhet.

(23) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *Air Service Comores* stryks från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.

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

(25) 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.

([7]) 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).

Lufttrafikföretag från Irak

(26) I december 2015 upptogs lufttrafikföretaget *Iraqi Airways* i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2322 ([8]).

(27) Den 17 juni 2021 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och Iraks civila luftfartsmyndighet (ICAA), på Iraks begäran och som en del av kommissionens fortlöpande övervakning, ett möte på teknisk nivå. Under mötet gav ICAA en uppdatering av de åtgärder som vidtagits sedan *Iraqi Airways* upptogs i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006, samt information om läget i fråga om skrivbordsgranskningen av de kontinuerliga övervakningsåtgärderna i Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach, USOAP CMA).

(28) Dessutom uppgav ICAA för kommissionen att alla rekommendationer till ICAA från projektet för tekniskt bistånd, som lämnades av byrån 2017, hade beaktats och genomförts. Som ett komplement till den information som lämnades före mötet på teknisk nivå åtog sig ICAA att lägga fram ytterligare bevis på att framsteg har gjorts. Under den andra delen av mötet förklarade kommissionen och byrån, på Iraks uttryckliga begäran, förfarandet för auktorisation som tredjelandsoperatör inför en framtida ansökan från *Iraqi Airways* eller andra lufttrafikföretag som certifierats i Irak.

(29) Vid mötet den 17 juni 2021 angav kommissionen att den kunde överväga att stryka *Iraqi Airways* från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 när information, bland annat genom ett utvärderingsbesök på plats, bekräftar att Irak iakttar Icaos normer för certifiering och tillsyn, och när *Iraqi Airways* visar för byrån och kommissionen att de skäl som låg till grund för det negativa beslutet från 2015 avseende tredjelandsoperatörer inte längre föreligger.

(30) 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 från Irak.

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

Lufttrafikföretag från Kazakstan

(32) I december 2016 ströks lufttrafikföretag från Kazakstan från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2214 ([9]).

(33) 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 vid dess möte i maj 2021 en översikt över situationen för säkerhetstillsyn i Kazakstan.

(34) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i maj 2021 genomförde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna den 11–15 oktober 2021 ett utvärderingsbesök på plats i Kazakstan, hos Kazakstans civila luftfartskommitté (CAC KZ) och Kazakstans luftfartsmyndighet (AAK) samt ett urval av tre lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan, nämligen *Air Astana*, *Jupiter Jet* och *Qazaq Air*.

([8]) 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 lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 328, 12.12.2015, s. 67).

([9]) 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).

(35) Utvärderingsbesöket inriktades på AAK med tanke på dess framträdande roll och ansvar för tillsynen av lufttrafikföretag som är certifierade i Kazakstan. Företrädare för CAC KZ deltog dock i all utvärderingsverksamhet eftersom ett antal policyåtgärder, t.ex. antagandet av AAK:s förfaranden, ligger inom deras ansvarsområde.

(36) Av utvärderingsbesöket framgår det tydligt att AAK visserligen uppvisar starka sidor men att det fortfarande finns brister, bland annat att AAK:s skyldigheter inte uppfylls vid certifieringen av lufttrafikföretagen. Vidare bör övervakningsprocessen anpassas och vid behov stärkas för att säkerställa att alla lufttrafikföretag är föremål för tillsyn som står i proportion till deras storlek och komplexitet och för att säkerställa fortsatt efterlevnad av tillämpliga internationella säkerhetsnormer.

(37) Dessutom bör CAC KZ ägna större uppmärksamhet åt att säkerställa att lagstiftningen hålls uppdaterad när det gäller att integrera ändringar av Icao-bilagor i Kazakstans föreskrifter. CAC KZ och AAK behöver säkerställa genomförandet av sunda interna mekanismer och förfaranden för att införliva den befintliga rättsliga och tekniska ramen i organisationens rutinmässiga verksamhet och förfaranden. I detta sammanhang bör CAC KZ och AAK förbättra sina övergripande kvalitetsledningsfunktioner, liksom Kazakstans statliga säkerhetsprogram, för att säkerställa att potentiella säkerhetsrisker identifieras och minskas på ett systematiskt och snabbt sätt.

(38) När det gäller AAK:s tillståndsverksamhet har utvärderingsgruppen, för att säkerställa genomförandet av Kazakstans ansvar för tillståndsverksamhet som avtalsslutande stat till Icao, identifierat områden som behöver förbättras, i synnerhet inspektörernas förfaranden, flygbesättningens system för teoriprov och förfaranden för att ta fram en standardiserad metod för bedömning av flygkontrollanter och tillsyn av detta.

(39) Den personal som granskar luftvärdigheten har goda kunskaper om gällande förfaranden inom AAK. Det krävs dock ytterligare förbättringar, särskilt när det gäller återkommande och specialiserad utbildning för att garantera inspektörernas kvalifikationer. Den stickprovskontroll av verksamhet som utförts av personal som granskar luftvärdigheten har visat på avvikelser från kraven, särskilt när det gäller certifiering och övervakning av operatörer och underhållsorganisationer.

(40) *Air Astana*, Kazakstans ledande lufttrafikföretag med passagerar- och fraktflyg, besöktes särskilt av utvärderingsgruppen den 13 oktober 2021. Lufttrafikföretaget har ett välfungerande och stabilt säkerhetsledningssystem som skapar användbara data för lufttrafikföretaget. Utifrån stickprovskontrollen kunde man på det hela taget bekräfta att det fanns ett stabilt och funktionellt system för övervakning av efterlevnad. Företagets högre ledning har goda kunskaper om dessa system och använder dem för att identifiera risker och vidta lämpliga åtgärder för att minska de största riskerna till acceptabla nivåer.

(41) Lufttrafikföretagets verksamhet stöds av kvalificerade tekniker och linjestationer med underhållskapacitet. Inga problem med eller brister i luftvärdigheten konstaterades under besöket.

(42) Lufttrafikföretaget förfogade över ett stabilt och strukturerat system för att hantera de olika aspekterna av utbildningen av flygbesättning, kabinbesättning och flygledare/flygklarerare, inklusive instruktörer och flygkontrollanter. Filerna i stickprovet visade att utbildningsbevisen gick att spåra och att blanketterna var korrekt ifyllda.

(43) *Jupiter Jet* är ett kazakstanskt fraktflygbolag med säte i Almaty, som fick ett särskilt besök av utvärderingsgruppen den 13 oktober 2021. Det grundades som *Joint-Stock Company Air Company ATMA* 1996 och bytte sedan namn 2016. Bolaget bedriver tillfällig charterflygverksamhet med en Antonov AN-12.

(44) Lufttrafikföretaget har utvecklat och infört ett säkerhetsledningssystem, men systemet behöver förbättras för att uppnå den nivå som krävs.

(45) Lufttrafikföretaget förfogade över ett stabilt och strukturerat system för att hantera de olika aspekterna av fortsatt luftvärdighet.

(46) Under besöket fastställdes att förfarandena i samband med elektronisk flygväska, som en del av drifthandboken, var mycket allmänna. Vidare konstaterades det att vissa av förfarandena i drifthandboken inte var uppdaterade eller fullt utvecklade, t.ex. att kapitlet om antikollisionsvarningssystem (TCAS) inte innehöll alla standardutlysningar enligt TCAS 7.1 och tillhörande förfaranden. Drifthandboken behöver granskas och kontrolleras med avseende på efterlevnad av tillämpliga normer.

(47) *Qazaq Air* är ett interregionalt lufttrafikföretag som grundades 2015, bedriver passagerar- och fraktflygverksamhet med säte i Nur-Sultan och driver en flotta med fem De Havilland Dash-8-Q400NG-flygplan med turbopropmotor. Utvärderingsgruppen gjorde ett särskilt besök hos lufttrafikföretaget den 14 oktober 2021.

(48) *Qazaq Air* har ett säkerhetsledningssystem som skapar användbara data för lufttrafikföretaget. Vid utvärderingen konstaterades dock att *Qazaq Air* inte systematiskt vidtagit alla åtgärder i enlighet med kraven i handboken för säkerhetsorganisation. Bland annat hade inga säkerhetsrevisioner gjorts och någon beredskapsövning hade fortfarande inte genomförts.

(49) Lufttrafikföretaget har utvecklat och infört ett system för övervakning av efterlevnad, men det behöver förbättras för att nå sin fulla potential, särskilt när det gäller att åtgärda anmärkningar från internrevisioner.

(50) Vid utvärderingen konstaterades vissa avvikelser från lufttrafikföretagets drifthandbok. Särskilt oroande är det faktum att lufttrafikföretaget inte har fastställt kvalifikationskriterier för verksamhet vid låga siktvärden för flygbesättningar, trots att lufttrafikföretaget har godkänts för verksamhet vid låga siktvärden.

(51) *Qazaq Air* använder ett datorbaserat system för schemaläggning och uppföljning avseende flygbesättningar. Vid utvärderingen av protokollet för utbildning av flygklarerare konstaterades det att ett antal återkommande utbildningar inte hade genomförts i tid.

(52) Utifrån överläggningarna drog EU:s flygsäkerhetskommitté slutsatsen att särskild uppmärksamhet, bland annat genom en utfrågning av CAC KZ och AAK vid nästa möte i EU:s flygsäkerhetskommitté, bör ägnas åt övervakningen av lufttrafikföretagets uppföljningsverksamhet för att ta itu med de iakttagelser som gjordes under utvärderingsbesöket, särskilt när det gäller utarbetandet av och det ändamålsenliga genomförandet av en lämplig plan för avhjälpande åtgärder.

(53) 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 från Kazakstan.

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

(55) 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 Libyen

(56) I december 2014 upptogs lufttrafikföretag från Libyen i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1318/2014 ([10]).

(57) Genom en skrivelse av den 2 juni 2021 lämnade Libyens civila luftfartsmyndighet (Lycaa) information om sin struktur, sitt tillsynssystem och sin verksamhet, inbegripet interna handböcker för inspektörsförfaranden, instruktioner till civila luftfartsorganisationer, formulär för yrkesverksamma och organisationer på luftfartsområdet, verkställighetsåtgärder som vidtagits sedan 2019 samt den nuvarande förteckningen över innehavare av drifttillstånd och registrerade luftfartyg.

([10]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1318/2014 av den 11 december 2014 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 355, 12.12.2014, s. 8).

(58) Av de uppgifter som lämnats framgår det att Lycaa har certifierat två nya lufttrafikföretag, *Berniq Airways* (AOC 032/21) och *Hala Airlines* (AOC 033/21), och att *Global Aviation and Services* har bytt namn till *Global Air Transport*. Eftersom Lycaa inte har visat att man haft tillräcklig förmåga att genomföra och upprätthålla relevanta säkerhetsnormer, garanterar inte utfärdandet av drifttillstånd för dessa två nya lufttrafikföretag tillräcklig efterlevnad av internationella säkerhetsnormer.

(59) Den 1 september 2021 höll kommissionen, byrån, medlemsstaterna och företrädare för Lycaa ett möte på teknisk nivå på Libyens begäran och som en del av den fortlöpande övervakningen. Under mötet gav Lycaa en översikt av sin organisation och sina uppgifter, inbegripet de grundläggande principerna för dess säkerhetstillsyn. Lycaa lämnade vidare en uppdaterad översikt över utvecklingen och läget när det gäller dess åtgärder för att följa rekommendationerna från projektet för tekniskt stöd till Lycaa, som lämnades av byrån 2019. Lycaa lämnade också information om resultaten av skrivbordsgranskningen av de kontinuerliga övervakningsåtgärderna i Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen, som genomfördes 2020.

(60) Samtidigt som Lycaa har visat begränsade framsteg i genomförandet av internationella säkerhetsnormer drog kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté slutsatsen att Lycaa inte har kunnat visa att de relevanta internationella säkerhetsnormerna faktiskt har efterlevts och genomförts, på grundval av informationen och dokumentationen från Lycaa inklusive den information som Lycaa lämnade vid mötet på teknisk nivå den 1 september 2021.

(61) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att förteckningen över lufttrafikföretag från Libyen som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretagen *Berniq Airways* och *Hala Airlines* upptas i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

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

Lufttrafikföretag från Mexiko

(63) Lufttrafikföretag från Mexiko har aldrig varit upptagna i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.

(64) Efter den olycka med dödlig utgång som drabbade *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) i Kuba den 18 maj 2018 kontaktade kommissionen Dirección General de Aeronáutica Civil (*DGAC Mexiko*) och begärde detaljerad information. Den 16 oktober 2018 inledde kommissionen, byrån och DGAC Mexiko formella samråd, inklusive ett möte på teknisk nivå.

(65) På grundval av dessa samråd, den information som lämnats och uppgifterna från EU:s program för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa) och tredjelandsoperatörer, som vid den tidpunkten inte visade på några allvarliga eller systematiska problem, ansåg kommissionen att luftfartssäkerheten i Mexiko inte gav anledning till någon omedelbar oro.

(66) Den 25 maj 2021 beviljade Förenta staternas luftfartsmyndighet (FAA) DGAC Mexiko en behörighet enligt kategori 2 inom ramen för sitt program för internationell flygsäkerhetsbedömning (Iasa), eftersom FAA ansåg att DGAC Mexiko inte uppfyllde internationella säkerhetsnormer.

(67) Den 23 juni 2021 skickade kommissionen en skrivelse till DGAC Mexiko där den uttryckte oro över FAA:s beslut och begärde all relevant information gällande omfattningen av de säkerhetsrisker som FAA konstaterat.

(68) Den 20 september 2021 lämnade DGAC Mexiko information till kommissionen om de brister som identifierats av FAA när det gäller Icaos kritiska punkter och om de program för tekniskt stöd och åtgärder som vidtagits för att ta itu med problemen på ett korrekt sätt.

(69) Med utgångspunkt i tillgänglig information, bl.a. information från DGAC Mexiko i en skrivelse av den 20 september 2021, anser kommissionen i detta skede att DGAC Mexiko har den förmåga och vilja som krävs för att åtgärda säkerhetsbrister när de identifierats.

(70) 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 från Mexiko.

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

(72) 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 Moldavien

(73) I april 2019 upptogs samtliga lufttrafikföretag från Moldavien, utom *Air Moldavien*, *Fly One* och *Aerotranscargo*, i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/618 ([11]).

(74) Som en uppföljning av överläggningarna i EU:s flygsäkerhetskommitté i maj 2021 genomförde experter från kommissionen, byrån och medlemsstaterna den 20–24 september 2021 ett utvärderingsbesök på plats i Moldavien, hos Moldaviens civila luftfartsmyndighet (CAAM) och ett urval av tre lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien, nämligen *Terra Avia*, *Fly Pro* och *HiSky*.

(75) Rapporten från utvärderingsbesöket visar att CAAM har gjort avsevärda förbättringar på ett antal områden sedan unionens utvärderingsbesök på plats 2019. Av särskild betydelse var den stabilitet som CAAM uppnått i fråga om utarbetande av nationella luftfartsbestämmelser och den mognad som visats i fråga om att genomföra en korrekt och ändamålsenlig tillsyn. Det noterades att CAAM hade gjort stora ansträngningar för att uppdatera merparten av de nationella bestämmelserna och ta fram nya bestämmelser. CAAM arbetar med att ta fram lämpligt vägledningsmaterial för att stödja personalen i dess tillsynsuppgifter.

(76) CAAM har utvecklat ett starkt kvalitetsledningssystem. Revisionsplanen för 2021 följdes och revisioner och inspektioner genomfördes enligt tidsplanen. Anmärkningar som framkommit till följd av denna verksamhet har åtgärdats eller håller på att åtgärdas av den ansvariga personalen.

(77) Tillståndsverksamheten bedrivs av CAAM i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Utvärderingsgruppen fastställde dock områden som kräver ytterligare förbättringar, i synnerhet slutförandet av systemet för teoriprov för privatflygare och flygläkare samt förstärkningen av CAAM-inspektörernas tillsyn över flygkontrollanterna.

(78) Programmet för kontinuerlig tillsyn är omfattande när det gäller områden och antal revisioner, och inspektörernas kvalifikationer och erfarenhet tillgodoses på vederbörligt sätt i den befintliga och framtida planerade utbildningen. Utförda revisioner dokumenteras och övervakas på vederbörligt sätt, särskilt när det gäller de åtgärder som vidtas av lufttrafikföretagen, inbegripet avhjälpande åtgärder och analys av bakomliggande orsaker. Inspektionsförfarandena behöver dock standardiseras ytterligare, särskilt när det gäller registrering av anmärkningar som gjorts under inspektionerna.

(79) CAAM har förmåga att locka till sig tillräckligt med personal, i proportion till den nuvarande storleken och omfattningen av den flygindustri som tillsynen gäller. All intervjuad personal var kvalificerad och hade goda kunskaper. Programmen och planerna för teoretisk utbildning ansågs vara lämpliga.

([11]) 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).

(80) Gruppen konstaterade att CAAM har kapacitet att övervaka luftfartsverksamheten i Moldavien, att upprätthålla ett sunt regelverk, samt att genomföra och verkställa befintliga luftfartsbestämmelser för att ta itu med säkerhetsbrister. Systemet för säkerhetstillsyn i Moldavien är väletablerat även om det fortfarande pågår viss verksamhet för att ytterligare förbättra systemet och se till att det även fortsättningsvis är förenligt med de senaste ändringarna av internationella säkerhetsnormer.

(81) *Terra Avia* grundades 2005 som ett privat lufttrafikföretag och bedriver lufttrafik med ett Boeing 747 för reguljära fraktflygningar och ett Airbus A320 för charterflyg med passagerare. Lufttrafikföretaget har ett funktionellt system för övervakning av efterlevnad och ett säkerhetsledningssystem. Vid utvärderingen av lufttrafikföretagets säkerhetsledningssystem identifierade gruppen vissa områden som kräver ytterligare förbättringar. Lufttrafikföretaget visade en mycket positiv inställning till att ytterligare förbättra säkerhetssystemen.

(82) Den fortsatta luftvärdigheten förvaltas av två olika enheter: en i Moldavien och den andra i Sharjah (Förenade Arabemiraten). Utvärderingsgruppen drog slutsatsen att lufttrafikföretaget behövde förbättra sitt system för att föra journal över de olika underhållsarbeten som utförs på de olika platserna och som rör luftfartygen.

(83) *Terra Avias* drifthandbok återspeglar den verksamhet som bedrivs och har utarbetats i enlighet med gällande bestämmelser i Moldavien, även om det krävs en uppdatering så att den innefattar en policy för farligt gods.

(84) *Fly Pro* bedriver lufttrafik med två Boeing 747-luftfartyg för fraktflyg. Systemet för övervakning av efterlevnad och säkerhetsledningssystemet är fullt utvecklade och införlivade i verksamheten. Handboken för säkerhetsorganisation och handboken för övervakning av efterlevnad bör dock ändras för att anpassa ansvarsfördelningen och ansvarsområdena för säkerhetschefen och chefen för övervakning av efterlevnad. När det gäller flygdataövervakning har *Fly Pro* ett väletablerat program som omfattar ett system för aktiv återkoppling.

(85) *FlyPro* har ett stabilt system för fortsatt luftvärdighet och agerar tryggt i sina olika roller, även om dokumenteringen av den verksamhet som bedrivs kan förbättras.

(86) *Fly Pros* drifthandbok återspeglar den verksamhet som bedrivs och har utarbetats i enlighet med gällande bestämmelser i Moldavien. Lufttrafikföretaget bör förbättra den administrativa metod som används för att registrera all flygrelaterad verksamhet, t.ex. resedagböckerna. Dessutom bör lufttrafikföretagets minimiutrustningslista bättre anpassas för de luftfartyg den gäller och vara föremål för regelbunden och lämplig kontroll.

(87) *HiSky* grundades i september 2019 och bedriver lufttrafik med ett Airbus A319 i egen regi, och har samtidigt ett tillgängligt luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-lease) från lufttrafikföretaget *HiSky Europe*, som certifierats i Rumänien.

(88) *HiSky* har utvecklat och infört ett stabilt säkerhetsledningssystem som skapar användbara data för lufttrafikföretaget. Systemet för övervakning av efterlevnad är stabilt och funktionellt, men det är önskvärt med mindre förbättringar av ansvarsfördelningen och ansvarsområdena för säkerhetschefen och chefen för övervakning av efterlevnad. Företagets högre ledning har goda kunskaper om dessa system och använder dem för att identifiera risker och vidta lämpliga åtgärder för att minska de största riskerna till acceptabla nivåer.

(89) *HiSky* har tagit fram de handböcker som krävs och som innehåller policyer och beskriver de därmed förknippade förfarandena, som godkänts av CAAM. Den personal som ansvarar för certifiering har lämplig utbildning om de olika typer som används. Den för närvarande godkända drifthandboken återspeglar den verksamhet som bedrivs och har utarbetats i enlighet med gällande bestämmelser i Moldavien.

(90) *HiSkys* verksamhet stöds av kvalificerade tekniker och linjestationer med underhållskapacitet. Lufttrafikföretaget har inrättat ett system för att övervaka att utbildning och kontroller är giltiga och för att säkerställa att utbildningsbevisen kan spåras och att kontrollformulären är korrekt ifyllda.

(91) Utifrån resultatet av unionens utvärderingsbesök på plats bjöd kommissionen in CAAM och lufttrafikföretagen *Terra Avia*, *Fly Pro* och *HiSky* till en utfrågning inför EU:s flygsäkerhetskommitté den 10 november 2021.

(92) Vid utfrågningen presenterade CAAM för kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté det system som inrättats för att garantera säkerhetstillsynen över de lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien. CAAM förklarade att framstegen i det faktiska genomförandet av internationella säkerhetsnormer föranleddes av en rad åtgärder som vidtagits sedan 2019. CAAM underströk sitt engagemang för fortsatt förbättring genom att förse kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté med en omfattande och detaljerad översikt över genomförandet av den plan för avhjälpande åtgärder som utarbetats som svar på resultaten av unionens utvärderingsbesök på plats i september 2021. Detta inbegrep de strategiska mål som fastställts för framtiden, bland annat ändringar av Moldaviens rättsliga ram, CAAM:s handböcker och förfaranden, fortsatta förbättringar av kvalitetsledningssystemet och ytterligare förbättring av det faktiska genomförandet av internationella säkerhetsnormer.

(93) Dessutom informerade CAAM kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om de planer för avhjälpande åtgärder som lufttrafikföretagen *Terra Avia*, *Fly Pro* och *HiSky* utarbetat som svar på resultaten av unionens utvärderingsbesök på plats i september 2021. Dessa planer för avhjälpande åtgärder samordnades med och godkändes av CAAM och integrerades i CAAM:s tillsynsverksamhet.

(94) Under utfrågningen åtog sig CAAM att hålla kommissionen underrättad om de ytterligare åtgärder som vidtagits med avseende på de återstående iakttagelser som gjordes under unionens utvärderingsbesök på plats 2021. CAAM har dessutom förbundit sig till en fortlöpande säkerhetsdialog, som ska ske genom tillhandahållande av relevant säkerhetsinformation och genom ytterligare möten om och när kommissionen anser det vara nödvändigt.

(95) Kommissionen betonade, och de moldaviska myndigheterna instämde, vikten av att säkerställa att CAAM:s ledning är stabil och fortsatt oberoende, eftersom det stod klart att detta har varit en viktig faktor i de förbättringar som kunnat konstateras, särskilt under det senaste året.

(96) På grundval av all tillgänglig information, inklusive resultaten från unionens utvärderingsbesök på plats i september 2021 och utfrågningen i EU:s flygsäkerhetskommitté, anser kommissionen att det finns tillräckliga bevis på överensstämmelse med gällande internationella säkerhetsnormer när det gäller CAAM och de lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien.

(97) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser lufttrafikföretag från Moldavien, att den förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen, som upprättas i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006, bör ändras så att alla lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien stryks.

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

(99) 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

(100) 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]).

([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).

(101) Den 24 juni 2020, i efterverkningarna av olyckan den 22 maj 2020 med ett luftfartyg från *Pakistan International Airlines*, framgick det av ett uttalande från Pakistans federala luftfartsminister att ett stort antal av de certifikat för flygbesättning som utfärdats av Pakistans civila luftfartsmyndighet (PCAA) hade erhållits på ett bedrägligt sätt.

(102) 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. Situationen kvarstår eftersom byrån nu anser att alla villkor som krävs för att dra tillbaka upphävandet inte är uppfyllda.

(103) Andra internationella organisationer för luftfartssäkerhet har också reagerat på situationen i Pakistan. Den 15 juli 2020 sänkte FAA Pakistan till kategori 2 enligt sitt Iasa-program. I februari 2021 offentliggjorde Icao ett allvarligt säkerhetsproblem (Significant Safety Concern) när det gäller certifiering och utbildning av personal i samband med certifieringsförfarandet för flygbesättningar i Pakistan.

(104) Den 1 juli 2020 inledde kommissionen samråd med PCAA i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006. I detta sammanhang anordnade kommissionen, i samarbete med byrån och medlemsstaterna, ett antal möten på teknisk nivå med PCAA den 9 juli och den 25 september 2020, den 15 och 16 mars 2021 samt den 15 oktober 2021.

(105) Under dessa möten diskuterades olika frågor, särskilt tillsynen av lufttrafikföretag som certifierats i Pakistan, inbegripet deras säkerhetsledningssystem. Kommissionen begärde information och bevis för att bekräfta om 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.

(106) PCAA lämnade information som bedömdes av kommissionen och byråns experter. Vid mötet den 15 oktober 2021 informerade PCAA om de ytterligare åtgärder som vidtagits för att ta itu med de problem som kommissionen konstaterat. Det gäller bland annat kvalitetsledningsbrister i de dokumenterade förfarandena, brist på vägledning för inspektörer, en process för att uppnå kvalifikationer för trafikflygarcertifikat (ATPL) som inte uppfyller kraven, liten eller ingen spårning av avhjälpande åtgärder till följd av anmärkningar och en avsaknad av lämplig förmåga till analys av bakomliggande orsaker. I detta avseende, och med beaktande av Icaos USOAP-granskning som planerats mellan den 29 november och den 10 december 2021, informerade PCAA om den omfattande översynen av sina handböcker och förfaranden, särskilt om ändringarna av PCAA:s tillståndsförfarande, samt om de interna kontrollerna för att verifiera efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer och för att lösa det allvarliga säkerhetsproblem som uppmärksammats av Icao.

(107) Kommissionen uppmanade PCAA att skicka ytterligare information om ändringarna av dess tillståndssystem, de nya och/eller reviderade handböckerna och förfarandena, resultaten eller rapporterna från de interna kontrollerna samt anmälan om en avvikelse till Icao avseende flygprovet för trafikflygarcertifikat (ATPL).

(108) På grundval av tillgängliga uppgifter och utbyten med PCAA erkänner kommissionen PCAA:s ansträngningar att anta avhjälpande åtgärder för att åtgärda de identifierade säkerhetsbristerna. Kommissionen har dock, med bistånd av byrån och medlemsstaterna, inte kunnat göra någon tydlig bedömning av effektiviteten hos och genomförandet av sådana åtgärder för att på ett hållbart sätt avhjälpa de identifierade säkerhetsbristerna. Därför kommer kommissionen, i syfte att fastställa om ytterligare åtgärder krävs enligt förordning (EG) nr 2111/2005, att fortsätta att samarbeta med PCAA och övervaka de ytterligare åtgärder som vidtagits för att komma till rätta med situationen i Pakistan, bland annat genom resultatet av Icaos planerade USOAP-granskning, samt genom ett utvärderingsbesök på plats i Pakistan.

(109) 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 från Pakistan.

(110) 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.

(111) 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

(112) 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.

(113) Den 31 augusti 2020 ansökte lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC*, som är certifierat i Ryssland, hos byrån om auktorisation som tredjelandsoperatör. Byrån bedömde ansökan i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014 och anmärkte på grundläggande säkerhetsproblem gällande *SKOL Airline LLC:s* underlåtenhet att uppfylla kraven i artikel 3 i den förordningen, särskilt normerna i bilagorna till Chicagokonventionen. Efter omfattande diskussioner med byrån beslutade *SKOL Airline LLC* att dra tillbaka sin ansökan den 12 februari 2021.

(114) Den 25 mars 2021 ansökte lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* på nytt hos byrån om auktorisation som tredjelandsoperatör. Byrån bedömde ansökan i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014 och anmärkte återigen på grundläggande säkerhetsproblem gällande *SKOL Airline LLC:s* underlåtenhet att uppfylla kraven i artikel 3 i den förordningen, särskilt normerna i bilagorna till Chicagokonventionen. Byrån drog slutsatsen att *SKOL Airline LLC* inte uppfyllde kraven. Den 19 juli 2021 avslog därför byrån ansökan av säkerhetsskäl. Lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* utnyttjade inte rätten att överklaga beslutet i enlighet med artiklarna 108–114 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 ([14]).

(115) Den 20 oktober 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 rampinspektioner utförda under perioden 24 mars 2021–1 oktober 2021 och för att identifiera de fall där Fatas tillsyn bör stärkas.

(116) Granskningen av rampinspektioner inom ramen för Safa-programmet av lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland visade inte på några betydande eller återkommande säkerhetsbrister. Under mötet presenterades också resultaten av det övervakningsprogram som genomförts av byrån i enlighet med förordning (EU) nr 452/2014 av lufttrafikföretag som är certifierade i Ryssland och som innehar auktorisation som tredjelandsoperatör. Kommissionen noterade att resultaten av övervakningsprogrammet inte heller visade på några allvarliga eller återkommande säkerhetsbrister.

(117) Till följd av byråns avslag av ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör från lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* inbjöds lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* den 22 oktober 2021 till en utfrågning av kommissionen och flygsäkerhetskommittén den 9 november 2021. Lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* bekräftade den 28 oktober 2021 sitt deltagande i den planerade utfrågningen.

(118) Den 28 oktober 2021 informerade Fata kommissionen om ett förbud för lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* att utföra flygningar bortom Rysslands gränser och uppmanade kommissionen att ompröva behovet av att höra lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* eftersom *SKOL Airline LLC* utifrån Fatas beslut inte skulle kunna bedriva lufttrafik till unionen.

(119) Den 3 november 2021 informerade kommissionen Fata om att *SKOL Airline LLC* inbjöds till utfrågningen på grund av att företaget inte kunde visa att det uppfyllde normerna i bilagorna till Chicagokonventionen och att kommissionen därför vidhöll inbjudan till utfrågningen.

([14]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

(120) Lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* hördes den 9 november 2021. Fata deltog också i utfrågningen på egen begäran. Under utfrågningen informerade lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* om verksamheten i samband med de två ansökningarna om auktorisation som tredjelandsoperatör. Lufttrafikföretaget underströk de svårigheter som uppstått med att visa att kraven i förordning (EU) nr 452/2014 är uppfyllda. Lufttrafikföretaget godtog alla resultat som byrån tog upp men gav ingen information om de åtgärder som vidtagits för att åtgärda bristerna. Inte heller lämnades några belägg för det aktuella läget för genomförandet av åtgärder för att avhjälpa dessa brister. Utifrån den information som lämnats av lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* före och under utfrågningen kan lufttrafikföretaget inte identifiera bristande efterlevnad i sina processer, förfaranden och operativa verksamheter.

(121) Fata uppgav att man inte gett sitt stöd till den nya ansökan av den 25 mars 2021 från lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* om auktorisation som tredjelandsoperatör. Fata informerade också kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté om att man skulle genomföra ytterligare ad hoc-revisioner av *SKOL Airline LLC* om lufttrafikföretaget därefter på nytt skulle kontakta byrån för auktorisation som tredjelandsoperatör.

(122) På grundval av all för närvarande tillgänglig information, bland annat byråns avslag på ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör av säkerhetsskäl den 19 juli 2021, och den information som lämnades under utfrågningen, drog kommissionen och EU:s flygsäkerhetskommitté slutsatsen att lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* inte hade visat att det efterlevde de internationella säkerhetsnormerna.

(123) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen att förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretaget *SKOL Airline LLC* tas upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.

(124) Medlemsstaterna bör fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Ryssland uppfyller relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner av dessa lufttrafikföretag, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.

(125) 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 B till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Sydsudan

(126) Lufttrafikföretag från Sydsudan har aldrig varit upptagna i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.

(127) Under de senaste tre åren har nio olyckor och allvarliga tillbud inträffat i Sydsudan, däribland olyckan den 2 mars 2021 med ett Let-410-flygplan med registreringsnummer HK-4274, som flögs av *South Sudan Supreme Airlines* och som ledde till tio dödsfall, och den senaste olyckan den 2 november 2021 med ett Antonov AN-26 med registreringsnummer TR-NGT, som ledde till fem dödsfall. I båda fallen har registreringsbeteckningarnas äkthet ifrågasatts, eftersom de inte längre förefaller vara giltiga och följaktligen skulle kunna ha använts som falska registreringsbeteckningar på de berörda luftfartygen. Omständigheterna kring dessa händelser gav upphov till tvivel om SSCAA:s (Sydsudans civila luftfartsmyndighet) förmåga att korrekt utöva säkerhetstillsyn av lufttrafikföretag som står under dess ansvar.

(128) Den 26 mars 2021 skickade kommissionen en skrivelse till SSCAA där den uttryckte sin oro över flygsäkerhetssituationen i Sydsudan och begärde dokument som beskriver SSCAA:s struktur och organisation, dess certifierings- och tillsynssystem samt tillsynsverksamhet som bedrivs avseende lufttrafikföretag som är certifierade i Sydsudan. Information begärdes också om statusen för nuvarande innehavare av drifttillstånd, luftfartyg registrerade i Sydsudan, underhållsorganisationer och certifikat för flygbesättningar.

(129) Den 23 juli 2021 besvarade SSCAA kommissionens förfrågan och informerade om att *South Sudan Supreme Airlines* drifttillstånd hade dragits in. Dessutom informerades kommissionen om att SSCAA, på grund av misstankar gällande registreringen av de luftfartyg som var inblandade i olyckan, höll på att se över alla luftfartygsoperatörer och drifttillstånd i landet. SSCAA meddelade också att förbättringsåtgärder pågick gällande regleringar, handböcker och utbildning. SSCAA lämnade dock inte in de begärda dokumenten.

(130) Den 5 oktober 2021 skickade kommissionen en ny skrivelse till SSCAA där man upprepade sin begäran om att ovannämnda dokument skulle lämnas in senast den 18 oktober 2021. I skrivelsen klargjorde kommissionen också att om den begärda informationen inte lämnades i tid skulle det betraktas som bristande samarbete från SSCAA:s sida, mot bakgrund av att oro uttryckts angående Sydsudans system för säkerhetstillsyn.

(131) Den 5 november 2021 träffade EU:s delegation i Juba i Sydsudan chefen för SSCAA, som bekräftade att skrivelsen av den 5 oktober 2021 hade mottagits. SSCAA åtog sig att skicka svar på frågorna senast i slutet av november och lämnade två dokument som innehöll information om SSCAA:s inspektions-, övervaknings- och revisionsprogram samt rapporter om granskningar av vissa lufttrafikföretag och av utlandsregistrerade luftfartyg som används i Sydsudan. Kommissionen kommer noggrant att studera den dokumentation som läggs fram för att kunna besluta om SSCAA ska bjudas in till nästa möte i EU:s flygsäkerhetskommitté.

(132) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, och med hänsyn till de pågående samråd med SSCAA som inletts enligt artikel 3 i kommissionens förordning (EG) nr 473/2006, 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 från Sydsudan.

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

(134) 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.

(135) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(136) 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.

(137) 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 25 november 2021.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA I

”BILAGA A

FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM HAR BELAGTS MED VERKSAMHETSFÖRBUD I UNIONEN, SAMT UNDANTAG [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus 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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ryssland
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alla lufttrafikföretag 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 lufttrafikföretag som certifierats av Armeniens tillsynsmyndigheter, inbegripet			**Armenien**

[1] Lufttrafikföretag 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 lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenien
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenien
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenien
SKYBALL	AM AOC 073	Inte tillgänglig	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
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
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**
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
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**
ALFA AIRLINES	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 LUFTTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER I UNIONEN [1]

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Drifttillståndsnummer (AOC-nummer)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
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: två 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.