KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2021/883

af 1. juni 2021

om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF ([1]), særlig artikel 4, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 ([2]) er der opstillet en liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen.

(2) Visse medlemsstater og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«) har i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005 givet Kommissionen oplysninger, der er relevante for ajourføringen af denne liste. Tredjelande og internationale organisationer har også indgivet relevante oplysninger. De indgivne oplysninger bidrager til at fastslå, at listen bør ajourføres.

(3) Kommissionen har underrettet alle berørte luftfartsselskaber, enten direkte eller via de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med luftfartsselskaberne, om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke der kan træffes afgørelse om enten at nedlægge driftsforbud over for dem i Unionen eller at ændre betingelserne for et driftsforbud for et luftfartsselskab, der er opført på listen i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber mulighed for at gennemgå alle relevante dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2111/2005 (»EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed«).

(5) Kommissionen har oplyst EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 ([3]) med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Armenien, Indonesien, Kasakhstan, Kirgisistan, Moldova, Pakistan og Rusland. Kommissionen har også oplyst EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om luftfartssikkerhedssituationen i Den Dominikanske Republik, Ækvatorialguinea, Libyen, Nepal og Sydsudan.

(6) Agenturet har underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om de tekniske vurderinger, der blev foretaget i forbindelse med den indledende evaluering, og den kontinuerlige overvågning af godkendelser af tredjelandsoperatører (»TCO«), der er udstedt efter Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 ([4]).

([1]) EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

([2]) Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).

([3]) Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 8).

([4]) Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).

(7) Agenturet har også underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om resultaterne af analyserne af de rampeinspektioner, der er foretaget som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (»SAFA«) i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([5]).

(8) Agenturet har desuden underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed om de projekter vedrørende teknisk bistand, der er gennemført i tredjelande, som er omfattet af driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 474/2006. Agenturet har endvidere forelagt oplysninger om sine planer for og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre den administrative og tekniske kapacitet hos de civile luftfartsmyndigheder i tredjelande med henblik på at bidrage til at afhjælpe en eventuel manglende overholdelse af de gældende internationale sikkerhedsstandarder for civil luftfart. Medlemsstaterne er blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag i samråd med Kommissionen og agenturet. I den forbindelse har Kommissionen bekræftet, at det er nyttigt at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem Organisationen for International Civil Luftfarts (»ICAO's«) værktøj for partnerskabet for støtte til gennemførelse af luftfartssikkerhed, om teknisk bistand til tredjelande, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater for at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.

(9) Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed har modtaget en ajourføring fra Eurocontrol om status for SAFA's og TCO'ers alarmfunktion samt statistikker om alarmmeldinger for luftfartsselskaber med driftsforbud.

EU-luftfartsselskaber

(10) Efter agenturets analyse af oplysninger hidrørende fra rampeinspektioner af luftfartøjer, der tilhører EU-luftfartsselskaber, og fra standardiseringsinspektioner, der er udført af agenturet, såvel som oplysninger fra specifikke inspektioner og audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har flere medlemsstater iværksat visse håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed herom.

(11) Medlemsstaterne har understreget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt i tilfælde af, at relevante sikkerhedsoplysninger tyder på en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Armenien

(12) I juni 2020 blev luftfartsselskaber fra Armenien opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 ([6]).

(13) Den 15. april 2021 holdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og repræsentanter for Armeniens civile luftfartsmyndighed (»CAC«) et teknisk møde, hvor CAC oplyste om sine tilsynsaktiviteter og om fremskridtene med planen for afhjælpende foranstaltninger, der blev udarbejdet i juli 2020. CAC gav også et overblik over det seneste års udfordringer, oplysninger om den generelle situation i luftfartsmiljøet i Armenien og de påviste mangler inden for CAC's forskellige ansvarsområder, hvor en indsats er påkrævet.

(14) Desuden forelagde CAC på dette møde en udførlig redegørelse for status over gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger i forbindelse med de bemærkninger, som vurderingsholdet havde fremsat under EU-vurderingsbesøget på stedet i februar 2020, og en oversigt over CAC's risikostyringsproces.

(15) I samme forbindelse underrettede CAC Kommissionen om, at AOC for luftfartsselskaberne Atlantis European Airways og Mars Avia er blevet tilbagekaldt, og at de nye luftfartsselskaber Fly Armenia Airways (AOC nr. 070), Novair (AOC nr. 071) og Shirak Avia (AOC nr. 072) er blevet certificeret. Da CAC ikke har påvist en tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til disse nye luftfartsselskaber ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

([5]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

([6]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/736 af 2. juni 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen (EUT L 172 af 3.6.2020, s. 7).

(16) Kommissionen noterer sig de fremskridt, som CAC har gjort med hensyn til at løse de flyvesikkerhedsmæssige problemer, der i juni 2020 førte til, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, blev optaget i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. På nuværende tidspunkt er der imidlertid ikke tilstrækkelig dokumentation til at berettige en lempelse af de driftsmæssige begrænsninger for luftfartsselskaber fra Armenien. Kommissionen vil fortsat overvåge og vurdere, hvordan situationen udvikler sig.

(17) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der for så vidt angår luftfartsselskaber fra Armenien er grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, så den kommer til at omfatte Fly Armenia Airways, Novair og Shirak Avia i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og Atlantis European Airways og Mars Avia udgår af nævnte bilag.

(18) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Armenien, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Pakistan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Indonesien

(19) Alle luftfartsselskaber fra Indonesien udgik i juni 2018 af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/871 ([7]).

(20) Den 26. februar 2021 forelagde Indonesiens generaldirektorat for civil luftfart (»DGCA Indonesia«) oplysninger og en ajourføring angående sikkerhedstilsynsaktiviteterne for perioden september 2020 — februar 2021. Ud over ajourføringen angående den plan for afhjælpende foranstaltninger, som blev udarbejdet på grundlag af EU-vurderingsbesøget på stedet i marts 2018, omfattede oplysningerne fra DGCA Indonesia også en ajourføring angående listen over AOC-indehavere, registrerede luftfartøjer, havarier, alvorlige hændelser og flyvesikkerhedsmæssige begivenheder samt håndhævelsesforanstaltninger, som DGCA Indonesia har iværksat.

(21) Efter at Kommissionen har gennemgået de modtagne oplysninger og den modtagne dokumentation, finder den, at alle udestående bemærkninger fra vurderingsbesøget på stedet i marts 2018 er blevet behandlet med et tilfredsstillende resultat og kan afsluttes. I betragtning af de opnåede fremskridt finder Kommissionen, at det er tilstrækkeligt, at DGCA Indonesia sender en ajourføring én gang om året i stedet for to som hidtil.

(22) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Indonesien.

(23) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Pakistan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(24) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Kasakhstan

(25) Alle luftfartsselskaber fra Kasakhstan udgik i december 2016 af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2214 ([8]).

(26) I februar 2020 blev der som led i den løbende overvågning af sikkerhedstilsynssystemet i Kasakhstan indledt formelle samråd med de kompetente myndigheder i Kasakhstan. I den forbindelse blev EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed på møderne i maj og november 2020 underrettet om sikkerhedstilsynssituationen i Kasakhstan.

([7]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/871 af 14. juni 2018 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen (EUT L 152 af 15.6.2018, s. 5).

([8]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2214 af 8. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen (EUT L 334 af 9.12.2016, s. 6).

(27) Som opfølgning på drøftelserne i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2020 har Kommissionen og agenturet opretholdt en løbende kontakt med Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company (»AAK«). I den forbindelse blev der den 26. marts 2021 afholdt en videokonference mellem Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og repræsentanter for både Kasakhstans civile luftfartsmyndighed og AAK. På dette tekniske møde forelagde AAK en omfattende redegørelse for de foranstaltninger, der er truffet for at forbedre sikkerhedstilsynet i Kasakhstan, herunder en oversigt over landets tilsynsaktiviteter, dets planer for ansættelse og oplæring af teknisk personale og de håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet over for nogle af de luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan. Derudover understregede AAK sit tilsagn om fortsat at følge sin politik om løbende forbedring, herunder det vigtige arbejde med udviklingen af sikkerhedstilsynet.

(28) Endvidere forelagde AAK sin strategi for 2021-2025, herunder vedtagelse af den nye luftfartslov og konsekvensændringer af den kasakhiske nationale rammelovgivning.

(29) På grundlag af de foreliggende oplysninger kan det konkluderes, at der er ydet en betydelig indsats for at håndtere sikkerhedssituationen i Kasakhstan, og at der er gjort tilsvarende fremskridt. Kommissionen bør, samtidig med at den anerkender de hidtidige fremskridt, fortsat overvåge og vurdere, hvordan situationen udvikler sig. Kommissionen agter med hjælp fra agenturet og medlemsstaterne at gennemføre et EU-vurderingsbesøg i Kasakhstan.

(30) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Kasakhstan.

(31) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(32) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Kirgisistan

(33) I oktober 2006 blev luftfartsselskaber fra Kirgisistan opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006 ([9]).

(34) På foranledning af Kirgisistan og som led i løbende overvågningsaktiviteter afholdt Kommissionen, agenturet og repræsentanter for Civil Aviation Agency of the Kyrgyz Republic (»CAA KG«) den 25. november 2020 et teknisk møde, hvor CAA KG gav en samlet præsentation af sin organisation og sine funktioner, herunder sine grundprincipper for gennemførelsen af sikkerhedstilsynet. CAA KG forelagde endvidere oplysninger om de personalemæssige udfordringer, myndigheden står over for, en oversigt over den kirgisiske rammelovgivning og myndighedens strategiske tilgang til teknisk udvikling i relation til kapacitetsopbygning inden for luftfartssikkerhed. Myndigheden forelagde desuden en ajourføring med hensyn til listen over AOC-indehavere og registrerede luftfartøjer.

(35) Som opfølgning på det tekniske møde den 25. november 2020 meddelte CAA KG den 14. december 2020 endvidere Kommissionen, at luftfartsselskaberne Heli Sky (AOC nr. 47), Valor Air (AOC nr. 07), AeroStan (AOC nr. 08), KAP.KG Aircompany (AOC nr. 52) og FlySky Airlines (AOC nr. 53) er indehavere af et aktivt AOC. Da CAA KG ikke har påvist, at myndigheden har tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af AOC til disse nye luftfartsselskaber ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

([9]) Kommissionens forordning (EF) nr. 1543/2006 af 12. oktober 2006 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, som ændret ved forordning (EF) nr. 910/2006 (EUT L 283 af 14.10.2006, s. 27).

(36) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at listen over luftfartsselskaber fra Kirgisistan med driftsforbud i Unionen bør ændres for at opføre AeroStan, FlySky Airlines, Heli Sky, KAP.KG Aircompany og Valor Air i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

(37) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Kirgisistan, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Kasakhstan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Moldova

(38) I april 2019 blev alle luftfartsselskaber fra Moldova, undtagen Air Moldova, Fly One og Aerotranscargo, opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/618 ([10]).

(39) Ved brev af 2. marts 2021 forelagde Moldovas civile luftfartsmyndighed (»CAAM«) oplysninger og en omfattende ajourføring af planen for afhjælpende foranstaltninger med henblik på at tage højde for bemærkningerne og anbefalingerne fra EU-vurderingsbesøget på stedet i februar 2019.

(40) Efter at have gennemgået de modtagne oplysninger og den modtagne dokumentation finder Kommissionen, at redegørelsen for planen for afhjælpende foranstaltninger er velstruktureret og fyldestgørende.

(41) På foranledning af Moldova og som led i løbende overvågningsaktiviteter afholdt Kommissionen, agenturet, medlemsstaterne og repræsentanter for CAAM den 25. marts 2021 et teknisk møde, hvor CAAM gav et samlet overblik over sin organisation og sine funktioner, herunder sine grundprincipper for gennemførelsen af sikkerhedstilsynet. Desuden forelagde CAAM en ajourført oversigt over den aktuelle situation og udvikling med hensyn til planen for afhjælpende foranstaltninger, hvormed der følges op på bemærkningerne og anbefalingerne fra EU-vurderingsbesøget i februar 2019. CAAM anførte, at langt størstedelen af bemærkningerne i planen for afhjælpende foranstaltninger var fuldført, og at der kun resterede fire udestående bemærkninger.

(42) På mødet underrettede CAAM Kommissionen om, at alle moldoviske luftfartsselskaber var blevet certificeret på ny i henhold til den nye driftsforordning, som gennemførte Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([11]) i den moldoviske lovgivning. På nuværende tidspunkt er der 11 AOC-indehavere i Moldova. Størstedelen af de otte AOC-indehavere, der ikke har en TCO-godkendelse, udfører operationer fra baser uden for Moldova. Ifølge CAAM udføres tilsynet med disse baser uden for landets grænser i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder.

(43) Ydermere meddelte CAAM Kommissionen, at det nye luftfartsselskab HiSky (AOC nr. MD 025) er blevet certificeret. Da CAAM ikke har påvist, at myndigheden har tilstrækkelig evne til at gennemføre og håndhæve de relevante sikkerhedsstandarder, garanterer udstedelse af et AOC til dette nye luftfartsselskab ikke, at de internationale sikkerhedsstandarder overholdes.

(44) På grundlag af de foreliggende oplysninger har CAAM tilsyneladende gjort en betydelig indsats for at gennemføre internationale sikkerhedsstandarder. På nuværende tidspunkt er der imidlertid ikke tilstrækkelig dokumentation til at berettige en lempelse af de driftsmæssige begrænsninger for luftfartsselskaber fra Moldova. De foreliggende oplysninger bør kontrolleres yderligere under et EU-vurderingsbesøg i Moldova.

(45) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der for så vidt angår luftfartsselskaber fra Moldova er grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, så den kommer til at omfatte HiSky i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

([10]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/618 af 15. april 2019 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen (EUT L 106 af 17.4.2019, s. 1).

([11]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

(46) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(47) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Pakistan

(48) I marts 2007 blev Pakistan International Airlines optaget i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 235/2007 ([12]) og udgik efterfølgende i november 2007 ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2007 ([13]).

(49) Det fremgik af en udtalelse den 24. juni 2020 fra Pakistans forbundsminister med ansvar for luftfart, at et stort antal pilotcertifikater udstedt af Pakistan Civil Aviation Authority (»PCAA«) er blevet erhvervet gennem svig.

(50) Udtalelsen, sammenholdt med at PCAA angiveligt ikke sikrer et effektivt tilsyn med sikkerheden, har foranlediget agenturet til at suspendere TCO-godkendelserne for Pakistan International Airlines og Vision Air med virkning fra den 1. juli 2020.

(51) Den 1. juli 2020 indledte Kommissionen samråd med PCAA i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006 og anmodede PCAA om at forelægge oplysninger om sin reaktion på forbundsministerens udtalelse. Kommissionen anmodede navnlig om oplysninger om tilsynet med Pakistans certificerede luftfartsselskaber, herunder deres sikkerhedsstyringssystemer, samt dokumentation for at lignende forhold ikke gør sig gældende på andre områder, der ligeledes er underlagt PCAA's tilsyn med sikkerheden, f.eks. certificering af kabinepersonale, udstedelse af licenser til vedligeholdelsesteknikere eller certificering af luftfartsselskaber.

(52) I 2020 afholdt Kommissionen to tekniske møder med PCAA henholdsvis den 9. juli og den 25. september.

(53) Som forberedelse til mødet i EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed i maj 2021 og i betragtning af EASA's procedurekrav vedrørende TCO-suspensionerne af Pakistan International Airlines og Vision Air tilrettelagde Kommissionen den 15. og 16. marts 2021 et teknisk møde for at sikre koordineringen mellem Kommissionen og agenturet angående deres respektive forpligtelser. Medlemsstaternes repræsentanter deltog i disse møder.

(54) På disse møder blev forskellige spørgsmål drøftet, navnlig certificering af besætningsmedlemmer, flyveoperationer, luftdygtighed, indberetning af hændelser og PCAA's reaktion på sikkerhedsanbefalingerne og opfølgningen heraf.

(55) PCAA har forelagt relevant dokumentation og relevante oplysninger, som Kommissionen og agenturets eksperter har vurderet. Selv om det er blevet konstateret, at PCAA har et tilstrækkeligt antal kompetente og veluddannede medarbejdere, er der påvist nogle organisatoriske problemer, der giver anledning til betænkeligheder. Disse omfatter mangler i kvalitetsstyringen af de dokumenterede procedurer, manglende vejledning til inspektørerne, en ATPL-kvalifikationsprocedure, der ikke opfylder kravene, begrænset eller slet ingen sporing af afhjælpende foranstaltninger som opfølgning på anmærkninger og mangel på hensigtsmæssig årsagsanalysekapacitet.

(56) Desuden kunne PCAA ikke dokumentere, at Pakistan har underrettet ICAO om sine væsentlige undtagelser fra de gældende internationale sikkerhedsstandarder i ICAO's bilag 1 som fastsat i afsnittet »Personnel Licensing«.

(57) På grundlag af vurderingen af den foreliggende dokumentation og de foreliggende oplysninger anerkender Kommissionen PCAA's bestræbelser på at vedtage afhjælpende foranstaltninger for at tage højde for de påviste sikkerhedsmangler. Kommissionen bør dog fortsat overvåge situationen i Pakistan, herunder gennem et EU-vurderingsbesøg i Pakistan.

([12]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EF) nr. 235/2007 af 5. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 66 af 6.3.2007, s. 3).

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

(58) I overensstemmelse med de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Pakistan.

(59) Gennem en prioritering af rampeinspektioner af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Pakistan, bør medlemsstaterne i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 fortsætte kontrollen af, at luftfartsselskaber, der er certificeret i Pakistan, faktisk overholder de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

(60) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger viser, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen blive nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaber fra Rusland

(61) Kommissionen, agenturet og medlemsstaternes kompetente myndigheder har fortsat nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland og beflyver Unionen, herunder gennem prioritering af de rampeinspektioner, som er udført hos visse russiske luftfartsselskaber i medfør af forordning (EU) nr. 965/2012.

(62) Den 14. april 2021 mødtes repræsentanter for Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (»FATA«) med henblik på at gennemgå sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, på baggrund af rampeinspektionsrapporter, der er udført i perioden fra 15. oktober 2020 til 14. april 2021, og udpege tilfælde, hvor FATA's tilsynsaktiviteter bør styrkes.

(63) Gennemgangen af SAFA-rampeinspektionerne af de luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, afslørede ingen væsentlige eller tilbagevendende sikkerhedsmangler.

(64) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der blev forelagt af FATA på mødet den 14. april 2021, finder Kommissionen, at FATA på nuværende tidspunkt har den nødvendige evne og vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler, når sådanne påvises. På det grundlag blev det vurderet, at EU-Udvalget for Luftfartssikkerhed ikke har behov for at foretage en høring af de russiske luftfartsmyndigheder eller af luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland.

(65) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen ved at optage luftfartsselskaber fra Rusland herpå.

(66) Medlemsstaterne bør fortsat kontrollere russiske luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder ved at foretage rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

(67) Hvis disse inspektioner afslører en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen pålægge de pågældende luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, et driftsforbud og inkludere dem i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

(68) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres.

(69) I betragtning af betydningen for sikkerheden anerkendes det i artikel 5 og 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005, at det er nødvendigt at træffe hurtige afgørelser og om nødvendigt fastlægge en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og passagerne er det derfor afgørende, at eventuelle afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.

(70) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra EU-Udvalget for Luftfartsikkerhed, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2111/2005 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 474/2006 foretages følgende ændringer:

1) Bilag A erstattes af teksten i bilag I til nærværende forordning.

2) Bilag B erstattes af teksten i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 1. juni 2021.

På Kommissionens vegne
For formanden
Adina VĂLEAN
Medlem af Kommissionen

BILAG I

»*BILAG A*

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER MED DRIFTSFORBUD I UNIONEN,MED UNDTAGELSER ([1])

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	**Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens**	**ICAO-designatorkode på tre bogstaver**	**Luftfartsselskabets hjemstat**
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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			**Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen *TAAG Angola Airlines* og *Heli Malongo*, herunder:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Ukendt	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Ukendt	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Ukendt	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Ukendt	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Armenien, herunder:			**Armenien**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenien
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenien
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenien

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

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	**Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens**	**ICAO-designatorkode på tre bogstaver**	**Luftfartsselskabets hjemstat**
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	N/A	Armenien
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Congo (Brazzaville), herunder:			**Republikken Congo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Republikken Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Republikken Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Republikken Congo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Ukendt	Republikken Congo (Brazzaville)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:			**Den Demokratiske Republik Congo (DRC)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartsselskabets hjemstat
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:			**Ækvatorialguinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Kirgisistan, herunder:			**Kirgisistan**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgisistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Ukendt	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgisistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgisistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgisistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgisistan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	**Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens**	**ICAO-designatorkode på tre bogstaver**	**Luftfartsselskabets hjemstat**
TEZ JET	46	TEZ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia.			**Liberia**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Libyen, herunder:			**Libyen**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
AL MAHA AVIATION	030/18	Ukendt	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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Moldova, undtagen *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotranscargo*, herunder:			**Moldova**
Î.M »VALAN ICC« SRL	MD009	VLN	Moldova
CA »AIM AIR« SRL	MD015	AAM	Moldova
CA »AIR STORK« SRL	MD018	MSB	Moldova
CA»HISKY« SRL	MD025	HYM	Moldova
Î M »MEGAVIATION« SRL	MD019	ARM	Moldova
CA »PECOTOX-AIR« SRL	MD020	PXA	Moldova
CA »TERRA AVIA« SRL	MD022	TVR	Moldova
CA »FLY PRO« SRL	MD023	PVV	Moldova
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ukendt	Nepal

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	**Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens**	**ICAO-designatorkode på tre bogstaver**	**Luftfartsselskabets hjemstat**
ALTITUDE AIR	085/2016	Ukendt	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ukendt	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Ukendt	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Ukendt	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Ukendt	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Ukendt	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Ukendt	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ukendt	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Ukendt	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ukendt	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Ukendt	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Ukendt	Nepal
TARA AIR	053/2009	Ukendt	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:			**São Tomé og Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone			**Sierra Leone**
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			**Sudan**

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	**Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«) eller licens**	**ICAO-designatorkode på tre bogstaver**	**Luftfartsselskabets hjemstat**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan«

BILAG II

»*BILAG B*

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I UNIONEN [1]

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	**Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«)**	**ICAO-designator-kode på tre bogstaver**	**Luftfartssels-kabets hjemstat**	**Luftfartøj-stype med begrænsning**	**Registrerings-nummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt**	**Registrer-ingsstat**
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP.	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336).	Comorerne
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og af typen Boeing B747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing 747, som er opført på AOC.	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Nordkorea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Nordkorea«

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