

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2021/883**2023/EØS/89/92****av 1. juni 2021****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 4 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006⁽²⁾ opprettes listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen.
- 2) Visse medlemsstater samt Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå («byrået») har i samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante for oppdateringen av den nevnte listen. Tredjeland og internasjonale organisasjoner har også framlagt relevante opplysninger. De framlagte opplysningene bidrar til å fastslå at listen bør oppdateres.
- 3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper direkte eller gjennom myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med dem, om de vesentlige faktaene og årsakene som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Unionen eller endre vilkårene i et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på listen i vedlegg A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 4) Kommisjonen har gitt de berørte luftfartsselskapene mulighet til å gjennomgå all relevant dokumentasjon, inngi skriftlige merknader og gi Kommisjonen og komiteen nedsatt ved forordning (EF) nr. 2111/2005 («flysikkerhetskomiteen») en muntlig redegjørelse.
- 5) Kommisjonen har underrettet flysikkerhetskomiteen om de felles samrådene, innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006⁽³⁾, som pågår med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i Armenia, Indonesia, Kasakhstan, Kirgisistan, Moldova, Pakistan og Russland. Kommisjonen har også underrettet flysikkerhetskomiteen om flysikkerhetssituasjonen i Den dominikanske republikk, Ekvatorial-Guinea, Libya, Nepal og Sør-Sudan.
- 6) Byrået underrettet Kommisjonen og flysikkerhetskomiteen om de tekniske vurderingene som ble gjort ved førstegangsevalueringen, og den kontinuerlige overvåkingen av godkjenninger som tredjelandssoperatør («TCO» – Third Country Operator) som er utstedt i henhold til kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014⁽⁴⁾.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 194 av 2.6.2021, s. 22, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 260/2021 av 24. september 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

(2) Kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 om opprettelse av fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14).

(3) Kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006 av 22. mars 2006 om fastsettelse av gjennomføringsregler for fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 8).

(4) Kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014 av 29. april 2014 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner utført av tredjestatsoperatører i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 av 6.5.2014, s. 12).

- 7) Byrået har også underrettet Kommissjonen og flysikkerhetskomiteen om resultatene av analysen av inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer («SAFA») i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012⁽⁵⁾.
- 8) I tillegg har byrået underrettet Kommissjonen og flysikkerhetskomiteen om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i tredjeland som er underlagt driftsforbud i samsvar med forordning (EF) nr. 474/2006. Videre har byrået framlagt opplysninger om planer og anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å forbedre den administrative og faglige kapasiteten til sivile luftfartsmyndigheter i tredjeland med sikte på å bidra til å løse saker som gjelder manglende overholdelse av gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder for sivil luftfart. Medlemsstatene ble oppfordret til å svare bilateralt på nevnte anmodninger og samordne med Kommissjonen og byrået. I den forbindelse understreket Kommissjonen nytten av å dele opplysninger med det internasjonale luftfartsmiljøet, særlig gjennom ASIAP-verktøyet (ASIAP – Aviation Safety Implementation Assistance Partnership) til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart («ICAO»), om den faglige bistanden som Unionen og dens medlemsstater gir tredjeland for å forbedre flysikkerheten verden over.
- 9) Eurocontrol har gitt Kommissjonen og flysikkerhetskomiteen ajourførte opplysninger om status for alarmfunksjonene til SAFA og tredjelandsoperatører (TCO), inkludert statistikk over varselmeldinger for luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud.

Luftfartsselskaper i Unionen

- 10) Som følge av byråets analyse av opplysninger fra inspeksjoner på bakken utført på luftfartøyer fra luftfartsselskaper i Unionen og fra standardiseringsinspeksjoner utført av byrået, samt utfyllende opplysninger fra særlige inspeksjoner og tilsyn utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har flere medlemsstater truffet visse tvangstiltak og underrettet Kommissjonen og flysikkerhetskomiteen om disse.
- 11) Medlemsstatene understreket igjen sin vilje til å treffe nødvendige tiltak dersom relevante sikkerhetsopplysninger tyder på overhengende sikkerhetsrisikoer fordi luftfartsselskaper i Unionen ikke overholder relevante sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskaper fra Armenia

- 12) I juni 2020 ble luftfartsselskaper fra Armenia oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 gjennom Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/736⁽⁶⁾.
- 13) Den 15. april 2021 holdt Kommissjonen, byrået, medlemsstatene og representanter for den sivile luftfartskomiteen i Armenia («CAC») et teknisk møte der CAC framla opplysninger om sin tilsynsvirksomhet og framdriften for handlingsplanen for korrigerende tiltak som ble utarbeidet i juli 2020. CAC framla også en oversikt over utfordringene i løpet av det siste året, opplysninger om den generelle luftfartssituasjonen i Armenia og om manglene som er påvist innenfor CACs ulike ansvarsområder og som krever oppmerksomhet.
- 14) Under dette møtet ga CAC dessuten en utførlig redegjørelse om status for gjennomføringen av korrigerende tiltak i forbindelse med observasjonene som ble gjort under Unionens vurderingsbesøk i februar 2020, og en oversikt over CACs risikostyringsprosess.
- 15) I denne sammenheng underrettet CAC Kommissjonen om at godkjenningssertifikatet (AOC – Air Operator Certificate) til luftfartsselskapene *Atlantis European Airways* og *Mars Avia* er blitt tilbakekalt og at de nye luftfartsselskapene *Fly Armenia Airways* (AOC-nr. 070), *Novair* (AOC-nr. 071) og *Shirak Avia* (AOC-nr. 072) er blitt sertifisert. Ettersom CAC ikke har påvist tilstrekkelig evne til å gjennomføre og håndheve de relevante sikkerhetsstandardene, sikrer ikke utstedelsen av AOC-er til disse nye luftfartsselskapene tilstrekkelig overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder.

⁽⁵⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1).

⁽⁶⁾ Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/736 av 2. juni 2020 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen (EUT L 172 av 3.6.2020, s. 7).

- 16) Kommissjonen merker seg framskrittene CAC har gjort for å løse de bekymringene rundt luftfartssikkerheten som i juni 2020 førte til at sertifiserte armenske luftfartsselskaper ble oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006. Det er for tiden imidlertid ikke nok dokumentasjon som berettiger å oppheve driftsbegrensningene som er pålagt luftfartsselskaper fra Armenia. Kommissjonen vil fortsette å overvåke og vurdere hvordan situasjonen utvikler seg videre.
- 17) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommissjonens vurdering derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, med hensyn til luftfartsselskaper fra Armenia bør endres ved at *Fly Armenia Airways*, *Novair* og *Shirak Avia* føres opp i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006, og at *Atlantis European Airways* og *Mars Avia* utgår fra vedlegget.
- 18) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper som er sertifisert i Armenia, faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken av alle disse luftfartsselskapene, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaper fra Indonesia

- 19) I juni 2018 ble alle luftfartsselskaper fra Indonesia fjernet fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 gjennom Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/871⁽⁷⁾.
- 20) Den 26. februar 2021 framla generaldirektoratet for sivil luftfart i Indonesia («DGCA Indonesia») opplysninger og en oppdatering om sikkerhetstilsynsvirksomheten i perioden fra september 2020 til februar 2021. I tillegg til oppdateringen om planen for korrigerende tiltak som ble utarbeidet etter Unionens vurderingsbesøk i mars 2018, inneholdt opplysningene framlagt av DGCA Indonesia også oppdateringer med hensyn til listen over AOC-innehavere, registrerte luftfartøyer, ulykker, alvorlige hendelser og hendelser innen sivil luftfart samt håndhevingstiltak truffet av DGCA Indonesia.
- 21) Etter å ha gransket opplysningene og dokumentasjonen den har mottatt, er Kommissjonens vurdering at alle utestående merknader etter vurderingsbesøket i mars 2018 nå er tatt hensyn til, og at sakene kan avsluttes. Med tanke på framskrittene som er gjort, anser Kommissjonen at det vil være tilstrekkelig at DGCA Indonesia sender en oppdatering én gang i året, i stedet for to som hittil.
- 22) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommissjonens vurdering at det ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Indonesia.
- 23) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken av alle disse luftfartsselskapene, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 24) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger avdekker at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommissjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Kasakhstan

- 25) I desember 2016 ble luftfartsselskaper fra Kasakhstan fjernet fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 gjennom Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/2214⁽⁸⁾.
- 26) I februar 2020 ble det, som del av den kontinuerlige overvåkingen av sikkerhetstilsynsordningen i Kasakhstan, innledet formelle samråd med vedkommende myndigheter i Kasakhstan. I den forbindelse fikk flysikkerhetskomiteen på sine møter i mai og november 2020 en oversikt over sikkerhetstilsynssituasjonen i Kasakhstan.

⁽⁷⁾ Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/871 av 14. juni 2018 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen (EUT L 152 av 15.6.2018, s. 5).

⁽⁸⁾ Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/2214 av 8. desember 2016 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen (EUT L 334 av 9.12.2016, s. 6).

- 27) Som oppfølging av drøftingene i flysikkerhetskomiteen i november 2020 har Kommisjonen og byrået stått i løpende kontakt med luftfartsmyndigheten i Kasakhstan (Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company – «AAK»). I denne forbindelse ble det 26. mars 2021 avholdt en videokonferanse mellom Kommisjonen, byrået, medlemsstatene og representanter både for komiteen for sivil luftfart i Kasakhstan og for AAK. På dette tekniske møtet redegjorde AAK grundig for tiltakene som er truffet for å forbedre sikkerhetstilsynet i Kasakhstan, og ga blant annet opplysninger om sin overvåkingsvirksomhet og sine planer for rekruttering og opplæring av teknisk personell, og om håndhevingstiltakene som er truffet overfor noen av luftfartsselskapene som er sertifisert i Kasakhstan. I tillegg la AAK vekt på sin vilje til å fortsette sitt forbedringsarbeid, herunder det nødvendige arbeidet med å utvikle sikkerhetstilsynet.
- 28) AAK la dessuten fram sin strategi for 2021–2025, som omfatter innføring av den nye luftfartsloven og de endringene av den nasjonale rettslige rammen dette medfører.
- 29) På grunnlag av opplysningene som foreligger, kan det fastslås at det er gjort en betydelig innsats for å håndtere sikkerhetssituasjonen i Kasakhstan, og at dette har ført til forbedringer. Samtidig som Kommisjonen anerkjenner de tiltakene som er truffet så langt, bør den fortsette å overvåke og vurdere hvordan situasjonen utvikler seg videre. I den forbindelse vil Kommisjonen med bistand fra byrået og medlemsstatene gjennomføre et vurderingsbesøk i Kasakhstan.
- 30) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering at det ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Kasakhstan.
- 31) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken av alle disse luftfartsselskapene, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 32) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger avdekker at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Kirgisistan

- 33) I oktober 2006 ble luftfartsselskaper fra Kirgisistan oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 gjennom kommisjonsforordning (EF) nr. 1546/2006⁽⁹⁾.
- 34) Den 25. november 2020 avholdt Kommisjonen, byrået og representanter for den sivile luftfartsmyndigheten i Republikken Kirgisistan («CAA KG»), på anmodning fra Kirgisistan og som ledd i løpende overvåkingsvirksomhet, et teknisk møte der CAA KG framla en oversikt over sin organisasjon og sine funksjoner, herunder grunnprinsippene for gjennomføringen av sikkerhetstilsynet. CAA KG har dessuten gitt opplysninger om de personellmessige utfordringene de står overfor, en oversikt over den rettslige rammen i Kirgisistan og sin strategi for den tekniske utviklingen i forbindelse med kapasitetsoppbygging innenfor flysikkerhet. Videre har de gitt en oppdatering av listen over AOC-innehavere og registrerte luftfartøyer.
- 35) Som en oppfølging etter det tekniske møtet 25. november 2020 underrettet CAA KG 14. desember 2020 dessuten Kommisjonen om at luftfartsselskapene *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) innehar et aktivt AOC. Ettersom CAA KG ikke har påvist tilstrekkelig evne til å gjennomføre og håndheve de relevante sikkerhetsstandardene, sikrer ikke utstedelsen av et AOC til disse nye luftfartsselskapene tilstrekkelig overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder.

⁽⁹⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1543/2006 av 12. oktober 2006 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet, endret ved forordning (EF) nr. 910/2006 (EUT L 283 av 14.10.2006, s. 27).

- 36) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonen vurdering at listen over luftfartsselskaper fra Kirgisistan som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp *AeroStan*, *FlySky Airlines*, *Heli Sky*, *KAP.KG Aircompany* og *Valor Air* i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 37) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper som er sertifisert i Kirgisistan, faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken av alle disse luftfartsselskapene, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaper fra Moldova

- 38) I april 2019 ble alle luftfartsselskaper fra Moldova bortsett fra *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotrascargo* oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 gjennom Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/618⁽¹⁰⁾.
- 39) Ved brev av 2. mars 2021 ga Moldovas sivile luftfartsmyndighet («CAAM») opplysninger og en omfattende oppdatering om planen for korrigerende tiltak for å utbedre mangler og etterkomme anbefalinger etter Unionens vurderingsbesøk i februar 2019.
- 40) Etter å ha gransket opplysningene og dokumentasjonen den har mottatt, er Kommisjonen vurdering at forklaringene om planen for korrigerende tiltak er godt strukturerte og tilstrekkelige.
- 41) Den 25. mars 2021 avholdt Kommisjonen, byrået og representanter for CAAM, på anmodning fra Moldova og som ledd i løpende overvåkingsvirksomhet, et teknisk møte der CAAM framla en omfattende oversikt over sin organisasjon og sine funksjoner, herunder grunnprinsippene for gjennomføringen av sikkerhetstilsynet. Andre opplysninger fra CAAM omfattet en oppdatert oversikt over utviklingen i og status for deres plan for korrigerende tiltak for å utbedre mangler og etterkomme anbefalinger etter Unionens vurderingsbesøk i februar 2019. CAAM oppga at det store flertallet av merknader i planen for korrigerende tiltak nå var tatt hensyn til, at og det bare gjensto fire merknader.
- 42) Under dette møtet underrettet CAAM Kommisjonen om at alle luftfartsselskaper i Moldova var blitt sertifisert på nytt i samsvar med den nye driftsforskriften, som innarbeidet kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012⁽¹¹⁾ i Moldovas lovgivning. For øyeblikket er det 11 AOC-innehavere i Moldova. De fleste av de åtte AOC-innehaverne som ikke har TCO-godkjenning, driver virksomhet fra baser utenfor Moldova. I henhold til CAAM overvåkes disse basene i utlandet i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 43) Videre informerte CAAM Kommisjonen om at det nye luftfartsselskapet *HiSky* (AOC-nr. MD 025) var blitt sertifisert. Etersom CAAM ikke har påvist tilstrekkelig evne til å gjennomføre og håndheve de relevante sikkerhetsstandardene, sikrer ikke utstedelsen av et AOC til dette nye luftfartsselskapet tilstrekkelig overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 44) På grunnlag av opplysningene som nå er tilgjengelige, virker det som CAAM har gjort betydelige framskritt i gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder. Det er for tiden imidlertid ikke nok dokumentasjon som berettiger å oppheve driftsbegrensningene for luftfartsselskaper fra Moldova. De fremlagte opplysningene om forbedringene bør bekreftes ytterligere under et vurderingsbesøk i Moldova.
- 45) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonen vurdering at listen over luftfartsselskaper fra Moldova som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp *HiSky* i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

⁽¹⁰⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/618 av 15. april 2019 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen (EUT L 106 av 17.4.2019, s. 1).

⁽¹¹⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1).

- 46) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper som er sertifisert i Moldova, faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken av alle disse luftfartsselskapene, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 47) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger avdekker at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Pakistan

- 48) I mars 2007 ble *Pakistan International Airlines* oppført i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006 ved kommisjonsforordning (EF) nr. 235/2007⁽¹²⁾ og deretter fjernet igjen i november 2007 ved kommisjonsforordning (EF) nr. 1400/2007⁽¹³⁾.
- 49) Den 24. juni 2020 framgikk det av en uttalelse fra Pakistans minister med ansvar for luftfart at en rekke flygerlisenser utstedt av Pakistans luftfartsmyndighet («PCAA») var ervervet på bedragerisk vis.
- 50) Denne uttalelsen, sammenholdt med at PCAA tilsynelatende ikke gjennomfører egnet sikkerhetstilsyn, har ført til at byrået midlertidig opphevet TCO-godkjenningen til *Pakistan International Airlines* og *Vision Air* fra og med 1. juli 2020.
- 51) Den 1. juli 2020 innledet Kommisjonen samråd med PCAA i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006, og ba om PCAAs reaksjon på ministerens uttalelse. Kommisjonen anmodet særlig om opplysninger om tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Pakistan, inkludert deres sikkerhetsstyringssystemer, samt dokumentasjon på at en lignende situasjon ikke foreligger på andre områder som også er underlagt sikkerhetstilsyn av PCAA, slik som sertifisering av kabinbesetningsmedlemmer eller vedlikeholdingeniører, eller sertifisering av luftfartsselskaper.
- 52) I 2020 organiserte Kommisjonen to tekniske møter med PCAA, henholdsvis 9. juli og 25. september.
- 53) Foran møtet i flysikkerhetskomiteen i mai 2021, og med tanke på byråets prosedyrekrav i forbindelse med den midlertidige opphevingen av TCO for *Pakistan International Airlines* og *Vision Air*, organiserte Kommisjonen et teknisk møte 15. og 16. mars 2021 for å sikre koordineringen mellom Kommisjonen og byrået når det gjelder deres respektive oppgaver. Representanter for medlemsstatene deltok på disse møtene.
- 54) På disse møtene ble forskjellige spørsmål drøftet, særlig sertifisering av besetningsmedlemmer, luftfartsoperasjoner, luftdyktighet, rapportering av tilfeller og PCAAs svar på sikkerhetstilrådingene og oppfølgingen av disse.
- 55) PCAA har framlagt relevant dokumentasjon og informasjon, som er blitt vurdert av Kommisjonen og byråets sakkyndige. Selv om det er blitt konstatert at PCAA har tilstrekkelig antall kompetent og kyndig personale, er det påvist enkelte organisasjonsmessige problemer. De omfatter mangel på kvalitetsstyring i dokumenterte prosedyrer, manglende veiledning for inspektørene, en ATPL-prosedyre som ikke oppfyller kravene, liten eller ingen sporing av tiltak som er truffet for å følge opp merknader, samt manglende kapasitet til grundige årsaksanalyser.
- 56) PCAA kunne heller ikke dokumentere at Pakistan har underrettet ICAO om sine betydelige avvik fra gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder slik de er fastsatt i ICAO-vedlegg 1 «Personnel Licensing».
- 57) På grunnlag av en vurdering av dokumentasjonen og opplysningene som foreligger, anerkjenner Kommisjonen bestrebelsene PCAA har gjort for å rette opp de påviste sikkerhetsmanglene. Kommisjonen bør imidlertid fortsette å overvåke situasjonen i Pakistan, deriblant gjennom et vurderingsbesøk i Pakistan.

⁽¹²⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 235/2007 av 5. mars 2007 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 66 av 6.3.2007, s. 3).

⁽¹³⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1400/2007 av 28. november 2007 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 311 av 29.11.2007, s. 12).

- 58) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering at det ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Pakistan.
- 59) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper som er sertifisert i Pakistan, faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av alle disse luftfartsselskapene, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 60) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger avdekker at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Russland

- 61) Kommisjonen, byrået og vedkommende myndigheter i medlemsstatene har fortsatt å følge nøye med på sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland og har flygninger til Unionen, herunder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av visse russiske luftfartsselskaper i samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012.
- 62) Den 14. april 2021 hadde representanter for Kommisjonen, byrået og medlemsstatene et møte med representanter fra den russiske føderale lufttransportmyndigheten («FATA») for å gjennomgå sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland, på grunnlag av rapporter fra inspeksjoner på bakken utført i tidsrommet mellom 15. oktober 2020 og 14. april 2021, og for å identifisere tilfeller der FATAs tilsynsvirksomhet bør styrkes.
- 63) Ved gjennomgåelsen av SAFA-inspeksjonene på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland, ble det ikke avdekket noen vesentlige eller tilbakevendende sikkerhetsmangler.
- 64) På grunnlag av de tilgjengelige opplysningene, herunder opplysninger fremlagt av FATA på møtet 14. april 2021, anser Kommisjonen at FATA på dette stadiet har den nødvendige evnen og viljen til å utbedre sikkerhetsmangler som blir påvist. På dette grunnlaget ble en høring i flysikkerhetskomiteen av russiske luftfartsmyndigheter eller av luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland ikke ansett som nødvendig.
- 65) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Russland.
- 66) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper fra Russland faktisk overholder relevante internasjonale sikkerhetsstandarder, ved å foreta inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 67) Dersom disse inspeksjonene avdekker en overhengende sikkerhetsrisiko som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen pålegge driftsforbud for de berørte luftfartsselskapene som er sertifisert i Russland, og føre dem opp i vedlegg A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 68) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 69) I henhold til artikkel 5 og 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005 skal beslutninger kunne treffes raskt og om nødvendig etter en framgangsmåte for hastesaker, med tanke på de sikkerhetsmessige følgene. Det er derfor av avgjørende betydning for å kunne verne om følsomme opplysninger og beskytte de reisende at beslutninger i forbindelse med ajourføring av listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller begrensninger i Unionen, offentliggjøres og trer i kraft umiddelbart etter at de er vedtatt.
- 70) Tiltakene fastsatt i denne forordningen er i samsvar med uttalelse fra EUs flysikkerhetskomité nedsatt ved forordning (EF) nr. 2111/2005.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 474/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) Vedlegg A erstattes med teksten i vedlegg I til denne forordningen.
- 2) Vedlegg B erstattes med teksten i vedlegg II til denne forordningen.

Artikkel 2

Denne forordningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 1. juni 2021.

For Kommisjonen
på vegne av presidenten
Adina VĂLEAN
Medlem av Kommisjonen

[Vedlegget er kunngjort i EUT L 194 av 2.6.2021, s. 30–36.]