

**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****(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<sup>(1)</sup>, særlig artikel 4, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006<sup>(2)</sup> er der opstillet en liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (2) En række medlemsstater og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (»EASA«) har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante i forbindelse med en ajourføring af denne liste, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005. Tredjelande og internationale organisationer har også indgivet relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør listen ajourføres.
- (3) Kommissionen har underrettet alle de 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.
- (4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber mulighed for at gennemgå de af medlemsstaterne fremlagte dokumenter, fremsætte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991<sup>(3)</sup> (»Udvalget for Luftfartssikkerhed«).
- (5) Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget ajourføringer fra Kommissionen om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006<sup>(4)</sup> med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Afghanistan, Angola, Bolivia, Gambia, Indonesien, Libyen, Nepal, Rusland og Venezuela. Udvalget for Luftfartssikkerhed har også modtaget oplysninger fra Kommissionen om luftfartssikkerhedssituationen i Ækvatorialguinea, Kasakhstan, Indien, Mauretanien, Mozambique, Filippinerne, Thailand, Ukraine og Zambia.
- (6) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed har hørt redegørelser fra EASA om resultaterne af analysen af auditrapporterne fra Organisationen for International Civil Luftfart (»ICAO«) inden for rammerne af ICAO's verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden. Medlemsstaterne er i den forbindelse blevet opfordret til at prioritere rampeinspektioner hos luftfartsselskaber, der er certificeret af tredjelande, i forbindelse med hvilke ICAO har påpeget betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, eller i forbindelse med hvilke EASA har konkluderet, at der findes betydelige mangler i deres sikkerhedstilsynssystem. Ud over Kommissionens høringer i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005 giver prioriteringen af rampeinspektionerne mulighed for at skaffe yderligere oplysninger om sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret af disse tredjelande.

<sup>(1)</sup> EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).

<sup>(4)</sup> 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).

- (7) EASA har også underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om resultaterne af analyserne af de rampeinspektioner, der er udført som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (»SAFA«) i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 <sup>(1)</sup>.
- (8) EASA har desuden underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om de tekniske bistandsprojekter, der er udført i tredjelande, som er berørt af foranstaltninger eller krav om overvågning i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005. EASA har fremlagt oplysninger om sine planer for og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre de civile luftfartsmyndigheders administrative og tekniske kapacitet med henblik på at afhjælpe en eventuel manglende overholdelse af de gældende internationale standarder for civil luftfart. Medlemsstaterne er blevet opfordret til at reagere på disse anmodninger på et bilateralt grundlag og koordinere med Kommissionen og EASA. I den forbindelse har Kommissionen gentaget nytten af at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem ICAO's SCAN-database (Safety Collaborative Assistance Network), om teknisk bistand, der ydes af Unionen og dens medlemsstater for at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.
- (9) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget en ajourføring fra Eurocontrol om status for SAFA's alarmfunktion samt modtaget de aktuelle statistikker over alarmmeldinger for luftfartsselskaber med driftsforbud.

#### **EU-luftfartsselskaber**

- (10) Efter EASA's analyse af oplysninger hidrørende fra rampeinspektioner af luftfartøjer, der tilhører EU-luftfartsselskaber, og fra standardiseringsinspektioner, der er udført af EASA, såvel som specifikke inspektioner og revisioner, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har flere medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Bulgarien underrettede Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om foranstaltninger, der er truffet vedrørende luftfartsselskabet *Bulgaria Air*.
- (11) Medlemsstaterne har understreget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt, hvis relevante sikkerhedsoplysninger indikerer, at der er en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder.

#### **Luftfartsselskaber fra Afghanistan**

- (12) Den 13. februar 2018 blev der mellem repræsentanter for Kommissionen, EASA og Den Islamiske Republik Afghanistans civile luftfartsmyndighed (»ACAA«) samt luftfartsselskabet *Kam Air* afholdt tekniske samråd vedrørende navnlig det nuværende driftsforbud gældende for alle luftfartsselskaber fra Afghanistan i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (13) På mødet fremlagde ACAA oplysninger om de fremskridt, der var gjort med gennemførelsen af et forbedret sikkerhedstilsyn. ACAA har i de seneste år tilbagekaldt eller suspenderet flere luftfartscertifikater (»AOC«), givet adskillige luftfartøjer startforbud på grund af deres ikkeflydygtige tilstand og truffet strenge foranstaltninger over for flyvebesætninger, der ikke levede op til sikkerhedsstandarderne. ACAA oplyste derudover, at alle de i Afghanistan registrerede luftfartsselskaber var underlagt en fornyet certificering i overensstemmelse med de internationale standarder. Indtil videre har kun to luftfartsselskaber, *Kam Air* og *Ariana Afghan Airlines*, en gyldig AOC. *Kam Air* opnåede fuld fornyet certificering i overensstemmelse med den nye afghanske luftfartslovgivning, og der er iværksat en fornyet certificering af *Ariana Afghan Airlines*. ACAA gentog, at den inden for de begrænsninger, der følger af et udfordrende operativt miljø, er fast besluttet på at udføre sine internationale forpligtelser i relation til flyvesikkerheden.
- (14) ACAA er begyndt at udfylde onlinespørgeskemaerne i ICAO's verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol med sikkerheden – kontinuerlig overvågning (USOAP — CMA), men der blev ikke fremlagt nogen dokumentation herfor. Afghanistans faste repræsentant ved ICAO forhandler i øjeblikket med ICAO med henblik på at få ICAO til hurtigst muligt at foretage et USOAP-auditbesøg.
- (15) Luftfartsselskabet *Kam Air* gav en præsentation af udviklingen af selskabet og dets sikkerhedsledelse. Bestyrelsen i *Kam Air* besluttede i september 2014 at genoverveje sine strategiplaner og taktiske procedurer for sine operationer for at være i fuld overensstemmelse med ACAA's nye regler, anbefalet praksis og internationale standarder. Der blev indført et program for monitorering af flyvedata, og selskabet er opmærksomt på operationelle farer. Sikkerheds- og kvalitetsstyringssystemerne er ved at blive indført.

<sup>(1)</sup> 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).

- (16) Kommissionen anerkender de bestræbelser, som ACAA har udfoldet, og det faktum, at ACAA er fast besluttet på at samarbejde med Kommissionen med henblik på at forelægge ajourføringer om status for dens overvågningsforpligtelser.
- (17) Kommissionen noterer sig imidlertid det fortsat udfordrende operative miljø i Afghanistan og de negative konsekvenser for ACAA med hensyn til myndighedens evne til at varetage sine tilsynsforpligtelser. Kommissionen vil nøje overvåge resultaterne af ICAO's planlagte USOAP-auditbesøg. På grundlag af alle foreliggende oplysninger finder Kommissionen derfor ikke, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Afghanistan bør ændres, bortset fra de afghanske luftfartsselskaber *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* og *Safi Airways*, som har fået deres AOC tilbagekaldt og følgelig ikke længere behøver at være opført på listen.
- (18) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* og *Safi Airways* udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.

### Luftfartsselskaber fra Angola

- (19) I november 2008 <sup>(1)</sup> blev alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Angola, på nær ét omfattet af et totalt driftsforbud, hvilket primært skyldtes, at de kompetente myndigheder med ansvar for sikkerhedstilsynet med luftfartsselskaber, der er certificeret i Angola (INAVIC), ikke var i stand til at gennemføre og håndhæve gældende internationale sikkerhedsstandarder. Der blev gjort en delvis undtagelse for luftfartsselskabet *TAAG Angola Airlines*. *TAAG Angola Airlines* blev opført i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 <sup>(2)</sup> og fik tilladelse til at flyve til Unionen med en del af sin flåde.
- (20) ICAO gennemførte et ICVM-besøg (ICAO Coordinated Validation Mission) i Angola i marts 2017. På grundlag af resultaterne af dette besøg meddelte ICAO, at den betydelige sikkerhedsmæssige betænkelighed vedrørende driften er blevet afhjulpet af de kompetente myndigheder i Angola.
- (21) Ved brev af 2. april 2018 underrettede Angolas kompetente myndigheder Kommissionen om de fremskridt, der var gjort med gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder og resultaterne af ICVM-besøget.
- (22) Kommissionen glæder sig over INAVIC's indsats og det faktum, at INAVIC er fast besluttet på at indlede samråd med Kommissionen med henblik på at forelægge mere detaljerede oplysninger vedrørende de fremskridt, der er gjort med hensyn til sikkerhedstilsynet med de luftfartsselskaber, som INAVIC er ansvarlig for.
- (23) 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 for så vidt angår luftfartsselskaber fra Angola.

### Luftfartsselskaber fra Bolivia

- (24) Den 30. januar 2018 blev der afholdt et teknisk samrådsmøde med deltagelse af repræsentanter for Kommissionen, EASA og en medlemsstat samt højtstående repræsentanter for Bolivias generaldirektorat for civil luftfart (»DGAC«).
- (25) Kommissionen havde anmodet DGAC om at fremsende en fortegnelse over dokumenter og foranstaltninger, der skal gennemføres. DGAC fremsendte rettidigt al den krævede dokumentation, og EASA fremlagde en analyse af denne dokumentation. Der blev draget den foreløbige konklusion, at procedurerne er veldokumenterede, men at det ikke var muligt at vurdere deres faktiske korrekte gennemførelse. DGAC synes at have tilstrækkeligt personale for så vidt angår antallet af inspektører, men flere oplysninger var imidlertid nødvendige for at kunne kontrollere, om DGAC råder over den rette ekspertise til specialiserede opgaver.
- (26) Med henblik på at opnå større indsigt i tilsynet med flyveoperationer anmodede Kommissionen Bolivias DGCA om en detaljeret planlægning af de i 2018 planlagte revisioner og tilsyn og en oversigt over de revisioner og inspektioner, der i 2016 og 2017 blev udført på fem luftfartsselskaber, der driver personbefordring på en regelmæssig og ikkeregelmæssig basis.

<sup>(1)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1131/2008 af 14. november 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, betragtning 8-11 om Angola.

<sup>(2)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 619/2009 af 13. juli 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, betragtning 54-62 om Angola, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/963 af 16. juni 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, betragtning 12-17 om Angola.

- (27) Denne supplerende dokumentation blev fremsendt til og modtaget af EASA. Det kan konkluderes, at antallet af gennemførte inspektioner er steget betydeligt i 2016 og 2017. Hos luftfartsselskabet *Boliviana de Aviacion*, som er det eneste bolivianske luftfartsselskab, der beflyver Europa, er 88 % af de planlagte aktiviteter blevet gennemført. Bolivias DGAC oplyste, at der i indeværende år (2018) er indført et koncept med et risikobaseret tilsyn. Det bemærkes, at der hos de andre luftfartsselskaber vil være behov for yderligere forbedringer, selv om der er blevet udført en risikoanalyse.
- (28) Kommissionen noterede sig de oplysninger, som blev forelagt af Bolivias DGCA. På baggrund af alle foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der blev fremlagt af Bolivias DGAC på det tekniske samrådsmøde den 30. januar 2018, finder Kommissionen ikke, at der er nogen grund til at indføre et driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger over for luftfartsselskaber, der er certificeret i Bolivia.
- (29) 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 Bolivia på denne.
- (30) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af relevante internationale sikkerhedsstandarder gennem prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Bolivia, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (31) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Gambia**

- (32) I 2014 og 2015 blev der i forbindelse med SAFA-inspektionerne hos luftfartsselskaberne *Aeolus-Air Ltd.* og *SIPJ (G) Ltd.*, som begge er indehavere af en AOC udstedt af Gambias civile luftfartsmyndighed («CAAG»), påvist alvorlige sikkerhedsmangler.
- (33) EASA sendte den 24. juli 2015 et brev til CAAG, hvori der redegøres for resultaterne af en rampeinspektion, der blev udført hos *SIPJ (G) Ltd.* I brevet underrettede EASA derudover CAAG om, at der var dokumentation for, at operationerne reelt var af kommerciel karakter, selv om flyveplanerne blev kategoriseret under almenflyvning, og flyvebesætningerne angav, at de fungerede som statslige flyvninger.
- (34) Yderligere undersøgelser viste, at det pågældende luftfartøj var registreret i USA. EASA rettede desangående henvendelse til USA's civile luftfartsmyndigheder. EASA rettede ligeledes formelt henvendelse til de gambiske myndigheder, som imidlertid ikke besvarede henvendelsen. *SIPJ (G) Ltd.* har ikke ansøgt om TCO-godkendelse.
- (35) Ved en række SAFA-inspektioner, der i 2016 blev udført hos luftfartsselskabet *SIPJ (G) Ltd.*, blev der fundet yderligere væsentlige mangler. I alle tilfælde blev flyvninger angivet som almenflyvning. Der var imidlertid tegn på, at det var kommercielle flyvninger, der var angivet som almenflyvning med henblik på at omgå ICAO's gældende sikkerhedsstandarder og mere specifikt TCO-godkendelseskravene inden for Unionens luftrum.
- (36) For at kunne overvåge situationen nøje indleder Kommissionen tekniske samråd med de gambiske myndigheder i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (37) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af relevante internationale sikkerhedsstandarder gennem prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos de i Gambia registrerede luftfartsselskaber i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (38) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (39) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Gambia.

**Luftfartsselskaber fra Indonesien**

- (40) Fra den 12. til den 21. marts 2018 blev der i Indonesien gennemført et EU-vurderingsbesøg på stedet. Ekspertes fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne deltog i besøget. EU-vurderingsbesøget på stedet blev udført hos Indonesiens generaldirektorat for civil luftfart («Indonesiens DGCA») og en række luftfartsselskaber, som er certificeret i Indonesien, nemlig *Batik Air*, med henblik på sammenligning med det foregående EU-vurderingsbesøg på stedet i 2016, *Wings Air*, der er et stort turbopropflyselskab (ATR42/72) fra samme gruppe (Lion Group) som *Batik Air*, *Sriwijaya Air*, som er det største selskab, der fortsat er på listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, *TransNusa*, der har en blandet flåde af turbojetfly og turbopropfly (som alle er certificeret i henhold til CASR-121), samt *Spirit Air Aviation Sentosa* og *Susi Air*, der begge er certificeret i henhold til CASR-135, inden for regionale operationer og charteroperationer. Vurderingen omfattede besøg i to afsidesliggende områder: en *TransNusa*-base beliggende i Kupang samt hovedkvarteret for *Susi Air* i Pangandaran.
- (41) Under EU-vurderingsbesøget på stedet blev det konstateret, at DGCA ikke alene har opretholdt sit hidtidige niveau, men også har foretaget betydelige forbedringer på en række områder siden det foregående EU-vurderingsbesøg på stedet i 2016. Af særlig betydning var den stabilitet, som DGCA har opnået i udarbejdelsen af nationale luftfartsbestemmelser, og den løbetid, der blev fremlagt til at føre forsvarligt og effektivt tilsyn. Ved tidligere lejligheder blev det bemærket, at forskellige reguleringsmodeller var blevet overvejet eller vedtaget med det formål at kunne påvise indonesisk overholdelse af ICAO's standarder. Denne fremgangsmåde medførte en mangel på klarhed. EU's hold glædede sig over DGCA's beslutning om at fastlægge en klar politik om at efterleve ICAO's bestemmelser og på egen hånd udarbejde bestemmelser i overensstemmelse med ICAO's seneste ændringer.
- (42) Ekspertes kunne konstatere, at overvågningsaktiviteterne fortsat planlægges på årsbasis, både hvad angår revisioner og inspektioner, og at overvågningsaktiviteterne generelt udføres ifølge denne plan.
- (43) DGCA er i stand til at tiltrække tilstrækkeligt personale, der svarer til den nuværende størrelse og det nuværende omfang af den luftfartsindustri, der skal føres tilsyn med. Personaletallet er steget betydeligt siden 2016, og der er planer om at ansætte yderligere personale. Alle adspurgte medarbejdere var kvalificerede og besad den nødvendige viden. De teoretiske uddannelsesprogrammer og -planer blev fundet velegnede. Det blev imidlertid bemærket, at inspektørerne havde behov for yderligere operativ uddannelse vedrørende rapportering, kontroltybde, grundlæggende årsagsanalyse og færdigbehandling af anmærkningerne.
- (44) Indonesiens DGCA var i stand til at påvise, at der, hvis det er nødvendigt, træffes håndhævelsesforanstaltninger via varslingsskrivelser, suspensioner, tilbagekaldelser og finansielle sanktioner. Siden 2017 er der blevet udstedt 4 tilbagekaldelser, 11 suspensioner og 21 varslingsskrivelser.
- (45) Lion Group består af seks luftfartsselskaber, der er certificeret i tre forskellige stater, og anvender en integreret tilgang til sine operationer og sin sikkerheds- og kvalitetsstyring. Under Lion Group findes AOC-indehaverne *Batik Air* og *Wings Air*, som er certificeret i Indonesien. Selskabet *Batik Air* var allerede omfattet af EU-vurderingsbesøget på stedet i 2016 og påviste, at det fortsat har velfungerende systemer til sikkerheds- og kvalitetssikring og styring. Selskabet søger at opnå yderligere forbedringer. *Batik Air* har taget hensyn til de bemærkninger, EU's hold fremsatte i 2016, og har indarbejdet ikkeobligatoriske forbedringer inden for navnlig sikkerhedsrisikovurdering. *Wings Air* har professionelle besætninger og professionelt personale og har indført systemer til forvaltning af de forskellige operationer. Både de enkelte luftfartsselskabers ledelser og koncernens ledelse modtager og reagerer på fremlagte sikkerheds- og kvalitetsmæssige oplysninger og analyser. Ledelsen formidler også disse oplysninger og afhjælpende foranstaltninger via interne publikationer, enten elektronisk eller på anden vis.
- (46) *Sriwijaya Air* er det tredjestørste luftfartsselskab i Indonesien. Det har indført et veletableret sikkerhedsstyringssystem. De adspurgte ledere på øverste ledelsesniveau foretager en god vurdering af de relevante emner og har et godt kendskab til de systemer, der anvendes til sikkerhedsstyring og kontrol af flyve- og jordoperationer. Ud over den obligatoriske blodtryksundersøgelse og alkoholtest i begyndelsen af hver tjenesteperiode (for både flyve- og kabinebesætning) har *Sriwijaya Air* som led i sin virksomhedspolitik indført et program med stikprøvebaserede narkotikatests. Kvalitetsstyringssystemet er endnu i opstartfasen, idet gennemførelsen blev indledt sidste år. Alt personale i kvalitetsdirektoratet er kvalificerede revisorer. *Sriwijaya Air* kan foretage forbedringer vedrørende styring af luftdygtigheden med henblik på let at opnå en status, hvor de overholder vedligeholdelsesprogrammet for alle luftfartøjer.
- (47) *TransNusa* er et lille indenlandsk luftfartsselskab. Styringskontrollen med luftdygtigheden og operationerne blev fundet tilfredsstillende. Selskabet har udviklet et velfungerende sikkerhedsstyringssystem og anvender på frivillig basis et program for monitorering og analyse af flyvedata. Der var dokumentation for et kvalitetsstyringssystem, som med fordel kunne forbedres yderligere. Linevedligeholdelsesfaciliteterne i Kupang egnede sig til den pågældende type operationer. Det blev konstateret, at *TransNusa* generelt overholdt de gældende standarder.

- (48) *Spirit Aviation Sentosa*, som er nyligt certificeret, er et af de mindre luftfartsselskaber i Indonesien med en CASR-135 AOC. Selv om kontoret befinder sig i Jakarta, finder operationerne primært sted i landdistrikter i Papua. Sikkerhedsstyringssystemet er veludviklet. Driftsmæssigt blev organisationen fundet tilfredsstillende. Der er brug for forbedring med hensyn til fortsat luftdygtighed.
- (49) *Susi Air* er et luftfartsselskab, der er certificeret i henhold til CASR-135, og som hovedsagelig driver en flåde af Cessna Grand Caravan-fly. Der er indført et sikkerhedsstyringssystem. Klassificering af begivenheder, identificering af de væsentligste risici og forvaltning af ændringer foretages manuelt baseret på forskellige datakilder, der ikke er standardiseret. Arbejdsbyrden forekommer for stor til det antal personer, som beskæftiger sig med sikkerhedsstyringssystemfunktionerne. Der vil især være behov for at tilføre yderligere specialiseret personale og egnede værktøjer, hvis flåden vokser som forventet. EU's hold bemærkede det solide bemanningssystem og den høje standard i træningen af piloterne. Med hensyn til vedligeholdelse er virksomheden veletableret og -udstyret, så det er i stand til at understøtte vedligeholdelsesaktiviteterne i afsidesliggende områder. Med undtagelse af vedligeholdelse blev det konkluderet, at virksomheden på andre områder har behov for mere personale.
- (50) Generelt bemærkede EU's hold, at der i alle de besøgte luftfartsselskaber synes at være en indberetningspolitik uden elementer af straf.
- (51) Under besøgene hos luftfartsselskaberne var »Traffic Collision Avoidance System — Resolution Advisories« (»TCAS — RA«, antikollisionssystem for lufttrafik og rådgivning om undvigemanøvrer) og ikkestabiliseret indflyvning opført blandt de fem største konstaterede risici i forbindelse med deres sikkerhedsstyringssystem. Ifølge visse undersøgelser er der betydeligt færre tilfælde af disse typer begivenheder, hvis der anvendes procedurer for performancebaseret navigation (»PBN«). Indonesiens DGCA er ansvarlig for at godkende udførelsen af PBN-procedurerne. I betragtning af de fem største konstaterede risici anbefales det kraftigt, at myndigheden aktivt støtter anvendelsen af PBN. DGCA bør med henblik herpå indlede en dialog med alle interessenter (bl.a. luftfartsselskaber, luftfartstjenesteudøvere og lufthavne) for at fremme anvendelsen af PBN og udarbejde en forsvarlig køreplan, herunder for det nødvendige samarbejde og den nødvendige uddannelse.
- (52) Indonesiens DGCA og luftfartsselskaberne *Sriwijaya Air*, *Wings Air* og *Susi Air* blev hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed den 30. maj 2018. Indonesiens DGCA fremlagde sin nuværende organisationsstruktur, herunder nærmere oplysninger om den arbejdsstyrke, som er tilknyttet direktoratet for luftdygtighed og flyveoperationer, de stadig stigende budgetmidler, der er disponible til tilsynsarbejde og uddannelse af inspektører, samt om flytning til nye moderne faciliteter. Indonesiens DGCA forelagde nærmere oplysninger om resultaterne af det seneste ICVM-besøg (ICAO Coordinated Validation Mission), der blev foretaget af ICAO i oktober 2017, og som tyder på en effektiv gennemførelsesprocent på 80,34 %. Indonesiens DGCA fremlagde oplysninger om status for og planlægningen af at gennemføre performancebaseret navigation i 2017 og 2018, hvoraf det fremgik, at der i sidste ende vil blive anvendt PBN-procedurer i et betydeligt antal lufthavne. Indonesiens DGCA fremlagde i løbet af sin redegørelse en sammenfatning af de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet hvad angår de bemærkninger, som eksperterne fremsatte i løbet af EU-vurderingsbesøget på stedet i 2018. Der er blevet fastlagt et forbedringsprogram på grundlag af ICVM-besøget og EU-vurderingsbesøget på stedet i 2018.
- (53) Under høringen påtog Indonesiens DGCA sig at holde Kommissionen orienteret om de foranstaltninger, der træffes med hensyn til de ICVM-auditbesøg, der foretages i Indonesien af ICAO, og med hensyn til de øvrige bemærkninger fra EU-vurderingsbesøget på stedet i 2018. Indonesiens DGCA gav derudover tilsagn om en løbende dialog om sikkerhed, herunder gennem afgivning af relevante sikkerhedsoplysninger og via yderligere møder, hvis og når Kommissionen måtte finde det nødvendigt.
- (54) *Sriwijaya Air* er en del af *Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* fremlagde sine planer om at udvide flåden fra de nuværende 37 luftfartøjer til op til 42 luftfartøjer i 2021, oplysninger om ansættelsesprocessen for piloter og en beskrivelse af drifts-, uddannelses- og vedligeholdelsesområderne. *Sriwijaya Air* forelagde oplysninger om sit sikkerhedsstyringssystem, sin flyvedataanalyseproces og sine sikkerhedsindikatorer. Virksomheden orienterede også om de tilsynsaktiviteter, som Indonesiens DGCA har gennemført hos *Sriwijaya Air* i 2017, og om status for de mangler, der blev konstateret i forbindelse med disse aktiviteter, som alle er blevet afsluttet. *Sriwijaya Air* fremlagde en plan for afhjælpende foranstaltninger, som de har udviklet på baggrund af de bemærkninger, der fulgte af EU-vurderingsbesøget på stedet i 2018.
- (55) *Wings Air* fremlagde sin struktur, dets sikkerhedsstyringssystemets virkemåde og de processer, de har indført for at garantere sikkerheden under deres flyvninger. Under høringen underrettede *Wings Air* også Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om den plan for afhjælpende foranstaltninger, som de har udviklet på baggrund af de bemærkninger, der fulgte af EU-vurderingsbesøget på stedet i 2018. Planen omfatter afhjælpende foranstaltninger baseret på en kerneårsagsanalyse af disse bemærkninger. Derudover forelagde *Wings Air* forklaringer om sin undersøgelse af den nylige kollision på landjorden, der omfattede et af selskabets luftfartøjer, samt om de sikkerhedstiltag, *Wings Air* har truffet umiddelbart efter hændelsen.

- (56) *Susi Air* fremlagde sin organisation, typen af sine aktiviteter og sin mangfoldige arbejdsstyrke og forelagde nærmere oplysninger om ansættelsesprocessen for piloter, herunder den uddannelse, der tilbydes gennem dets uddannelsescenter. *Susi Air* fremhævede den krævende kvalifikationsproces, beskrev de procedurer og politikker, som virksomheden har vedtaget for at garantere sikkerheden under flyvninger i afsidesliggende områder i Papua, og forelagde oplysninger om vedligeholdelse og drift. Indførelsen af e-SMS gør øjeblikkelig rapportering lettere, hvilket bidrager til en fornuftig sikkerhedskultur. *Susi Air* orienterede også om de tilsynsaktiviteter, som Indonesiens DGCA har gennemført hos *Susi Air* i 2017, og om status for de mangler, der ved disse lejligheder blev påtalt, og som alle er blevet afsluttet. *Susi Air* fremlagde den plan for afhjælpende foranstaltninger, som de har udviklet på baggrund af de bemærkninger, der fulgte af EU-vurderingsbesøget på stedet i 2018.
- (57) Kommissionen noterer sig med tilfredshed, at Indonesiens DGCA som reaktion på de uheld, der er sket de seneste år, har fastlagt fem prioriterede områder for en styrket indsats, udviklet passende afbødende foranstaltninger og underrettet alle indonesiske luftfartsselskaber herom. Disse prioriterede områder omfatter afvigelser fra start- og landingsbanen. I den henseende tilskynder Kommissionen Indonesiens DGCA til systematisk at foretage en årsagsanalyse i tilfælde af alvorlige hændelser eller uheld og sikre, at alle indonesiske luftfartsselskaber gør det samme.
- (58) Kommissionen bemærker med tilfredshed den handlingsplan, som Indonesiens DGCA har udarbejdet vedrørende en fremskyndet etablering af PBN-kapaciteter i overensstemmelse med henstillingerne i Unionens sikkerhedsvurderingsrapport, og kommissionen understreger vigtigheden af en effektiv gennemførelse af denne handlingsplan.
- (59) Kommissionen noterer sig, at Indonesiens DGCA er rede til at fortsætte den nuværende praksis med at huse udenlandske eksperter i sit direktorat for luftdygtighed og flyveoperationer med henblik på at vejlede dens inspektører i retning af stadig mere effektive inspektioner af den indonesiske luftfartsindustri, og at DGCA er rede til at investere i en sådan vejledning.
- (60) Kommissionen understreger, at det er af afgørende betydning, at de indonesiske myndigheder sikrer, at Indonesiens DGCA fortsat har tilstrækkelige midler til at føre tilsyn med sikkerheden og effektivt varetage en luftindustri af en størrelse som den indonesiske, navnlig i betragtning af dens forventede vækst. Kommissionen noterer sig den indonesiske regerings tilsagn i den henseende.
- (61) På grundlag af alle foreliggende oplysninger, herunder resultaterne af EU-vurderingsbesøget på stedet i marts 2018 og høringen i Udvalget for Luftfartssikkerhed, vurderes det, at der er tilstrækkelig dokumentation for, at Indonesiens DGCA og de luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, overholder anbefalet praksis og de gældende internationale sikkerhedsstandarder.
- (62) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at EU's liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (63) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af relevante internationale sikkerhedsstandarder gennem prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (64) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

### **Luftfartsselskaber fra Libyen**

- (65) Den 20. april 2018 blev der afholdt et teknisk møde med deltagelse af repræsentanter for Kommissionen, EASA, en medlemsstat, repræsentanter fra den libyske regering samt Libyens civile luftfartsmyndighed («LYCAA»).
- (66) Under dette møde forelagde LYCAA opdaterede oplysninger om de fremskridt, der var sket med gennemførelsen af ICAO's plan for afhjælpende foranstaltninger, og de områder, hvor LYCAA søger teknisk bistand, samt om en køreplan hen imod at løfte EU-forbuddet. LYCAA gentog sit tilsagn om at udføre sine internationale forpligtelser i relation til flyvesikkerheden. Ifølge LYCAA er der blevet arbejdet målrettet på dette, og situationen er betydeligt forbedret.
- (67) Kommissionen anerkender de bestræbelser, som LYCAA har udfoldet, og det faktum, at LYCAA er fast besluttet på at samarbejde med Kommissionen med henblik på at forelægge ajourføringer om status for dens overvågningsforpligtelser. På mødet forelagde LYCAA imidlertid kun begrænsede oplysninger, som ikke blev fundet tilstrækkeligt detaljerede. Desuden er det operative miljø i Libyen fortsat meget udfordrende. Kommissionen sendte den 30. april 2018 et brev til LYCAA, hvori der blev anmodet om supplerende tekniske oplysninger.

- (68) Det seneste ICAO-auditbesøg blev foretaget i 2007, hvor den effektive gennemførelsesprocent var på 28,86. LYCAA er ved at udarbejde planen for afhjælpende foranstaltninger. Kommissionen anbefaler Libyen at modtage et USOAP-auditbesøg af ICAO som et vigtigt skridt mod at ophæve det nuværende forbud mod libyske luftfartsselskaber. Det er derudover vigtigt, at de driftsmæssige vanskeligheder, som følger af den krævende sikkerhedssituation, løses på tilfredsstillende vis. Kommissionen anbefaler derfor LYCAA at koncentrere sig om at få fastlagt et USOAP-auditbesøg af ICAO. I mellemtiden kan der indhentes værdifulde sikkerhedsoplysninger fra udenlandske luftfartsselskaber, som eventuelt beslutter at gennoptage deres flyvninger til Libyen.
- (69) På baggrund af alle foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der blev fremlagt af LYCAA på det tekniske møde den 20. april 2018, finder Kommissionen ikke, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Libyen bør ændres.
- (70) 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 for så vidt angår luftfartsselskaber fra Libyen.

### **Luftfartsselskaber fra Nepal**

- (71) Den 19. januar 2018 blev der afholdt et teknisk møde med deltagelse af repræsentanter for Kommissionen, EASA, en medlemsstat og Nepals civile luftfartsmyndighed (»CAAN«). CAAN blev inviteret til Bruxelles for at orientere Kommissionen om den forbedrede gennemførelse af internationale sikkerhedsstandarder i det nepalesiske luftfartssystem.
- (72) Kommissionen arrangerede sidst et møde med CAAN i november 2014. I februar 2014 gennemførtes et EU-vurderingsbesøg på stedet, hvor den lave gennemførelsesgrad af internationale sikkerhedsstandarder blev bekræftet. I henhold til den endelige rapport i forbindelse med EU's vurderingsbesøg på stedet i februar 2014 blev der fremsat en række bemærkninger for så vidt angår CAAN's bestemmelser, procedurer og praksis med hensyn til personalecertificering.
- (73) På mødet den 19. januar 2018 fremlagde CAAN oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at udvikle nationale lovgivningsmæssige rammer i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder og forbedre sikkerhedstilsynssystemet i Nepal, herunder de skridt, der er taget med hensyn til forebyggelse af ulykker. Kommissionen anmodede under mødet CAAN om yderligere oplysninger.
- (74) Ved brev af 2. marts 2018 forelagde CAAN Kommissionen dokumentation for det arbejde, der er udført med henblik på at efterkomme bemærkningerne fra EU-vurderingsbesøget på stedet i februar 2014.
- (75) CAAN forelagde også oplysninger om bl.a. den årlige overvågnings- og lovpligtige revisionsplan for 2017, det foreslåede sikkerhedstilsynsprogram for 2018, en mangelanalysejeklister for det statslige sikkerhedsprogram, den statslige sikkerhedspolitik samt en status over gennemførelsen af sikkerhedsstyringssystemet (SMS) for de nepalesiske luftfartsselskaber.
- (76) På grundlag af de foreliggende oplysninger lader CAAN til at have gjort visse fremskridt med hensyn til gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder. På nuværende tidspunkt er der imidlertid ikke tilstrækkelig understøttende og bekræftet dokumentation til at berettige en lempelse af de driftsmæssige begrænsninger for luftfartsselskaber fra Nepal. De forbedringer, der hævdes foretaget, skal kontrolleres, inden der kan træffes en velbegrunnet beslutning om en eventuel ophævelse af forbuddet mod luftfartsselskaber fra Nepal. I den henseende kunne det overvejes at gennemføre et EU-vurderingsbesøg på stedet i Nepal.
- (77) 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 for så vidt angår luftfartsselskaber fra Nepal.

### **Luftfartsselskaber fra Rusland**

- (78) Kommissionen, EASA og medlemsstaternes kompetente myndigheder har i den forløbne periode fortsat nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland og beflyver Unionen, herunder gennem prioritering af de rampeinspektioner, som skal udføres hos visse russiske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

- (79) Den 26. april 2018 mødtes repræsentanter fra Kommissionen, EASA og en medlemsstat med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed («FATA»). Formålet med mødet var at gennemgå sikkerhedsresultaterne for russiske luftfartsselskaber på grundlag af SAFA-rampeinspektionsrapporter for perioden fra den 9. april 2017 til den 8. april 2018 og udpege forhold, der kræver særlig opmærksomhed. Dette møde var ligeledes en lejlighed for Kommissionen til at blive underrettet om de specifikke sikkerhedstilsynsforanstaltninger, som FATA træffer i forbindelse med afholdelsen af VM i fodbold i 2018.
- (80) På mødet gennemgik Kommissionen SAFA-resultaterne mere indgående for ni luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland. Der blev ikke konstateret nogen sikkerhedsmæssige betænkeligheder på grundlag af rampeinspektionerne, og FATA underrettede Kommissionen om dens sikkerhedstilsynsaktiviteter hos disse luftfartsselskaber og om håndhævelsesforanstaltninger, der er blevet truffet over for to af disse luftfartsselskaber.
- (81) Med hensyn til afholdelsen af VM i fodbold i 2018 underrettede FATA Kommissionen om de ekstra foranstaltninger, der er blevet truffet for at kunne garantere luftfartssikkerheden ved denne begivenhed.
- (82) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der blev fremlagt af FATA på det tekniske samrådsmøde den 26. april 2018, vurderes det, at FATA hverken mangler kapacitet eller vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland. Af den grund konkluderede Kommissionen, at der ikke er behov for en høring i Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed af de russiske luftfartsmyndigheder eller af nogen luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland.
- (83) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det 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 på denne.
- (84) Medlemsstaterne vil dog fortsat skulle kontrollere Ruslands luftfartsselskabers faktiske overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder gennem prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Hvis disse inspektioner peger i retning af en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen se sig nødsaget til at træffe foranstaltninger over for luftfartsselskaber fra Rusland i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaber fra Venezuela**

- (85) Den 6. marts 2017 ansøgte *Avior Airlines*, der er certificeret i Venezuela, EASA om en TCO-godkendelse. EASA vurderede ansøgningen og har konkluderet, at en yderligere vurdering ikke vil føre til, at en TCO-godkendelse udstedes til *Avior Airlines*, og at luftfartsselskabet ikke opfyldte de gældende krav i forordning (EU) nr. 452/2014. Som følge heraf afviste EASA af sikkerhedsmæssige årsager den 4. oktober 2017 *Avior Airlines'* TCO-ansøgning.
- (86) Den 14. november 2017 blev både Venezuelas civile luftfartsmyndighed («INAC») og *Avior Airlines* hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (87) Det fremgik af de oplysninger, der forelå på tidspunktet for høringen, og som byggede på EASA's TCO-sikkerhedsvurdering, de rampeinspektioner, medlemsstaterne havde udført, samt oplysningerne fra INAC og *Avior Airlines*, at INAC skal videreudvikle sin inspektionskapacitet i forbindelse med de luftfartsselskaber, som den er ansvarlig for, og at *Avior Airlines* ikke var i stand til at afhjælpe sine sikkerhedsmangler.
- (88) Listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen blev derfor ændret for at tilføje *Avior Airlines* i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 <sup>(1)</sup>.
- (89) Det fremgår af de foreliggende oplysninger, der bygger på SAFA's inspektionsresultater, at der er bekræftet dokumentation for alvorlige sikkerhedsmangler hos *Avior Airlines*. Hverken *Avior Airlines* eller INAC er i stand til at afhjælpe disse sikkerhedsmangler, hvilket bl.a. kommer til syne i den uhensigtsmæssige og utilstrækkelige plan for afhjælpende foranstaltninger, som *Avior Airlines* har fremlagt som opfølgning på de mangler, der er konstateret i forbindelse med SAFA-inspektionerne, og ved, at de venezuelanske luftfartsselskabers gennemsnitlige SAFA-kvotient er dalet siden oktober 2017.

<sup>(1)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 787/2007 af 4. juli 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, betragtning 70-81 om Venezuela.

- (90) For at kunne overvåge situationen nøje fortsætter Kommissionen samrådet med de venezuelanske myndigheder i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (91) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af relevante internationale sikkerhedsstandarder gennem prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Venezuela, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (92) Hvis relevante sikkerhedsoplysninger tyder på, at der er umiddelbare sikkerhedsrisici som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen træffe yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- (93) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, vurderes det derfor, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Venezuela.
- (94) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (95) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres —

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 14. juni 2018.

*På Kommissionens vegne*  
*For formanden*  
Violeta BULC  
*Medlem af Kommissionen*

## BILAG I

## »BILAG A

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER MED DRIFTSFORBUD I UNIONEN, MED UNDTAGELSER <sup>(1)</sup>

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	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	Afkast af investeringer	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Den Islamiske Republik Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:</b>			<b>Den Islamiske Republik Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den Islamiske Republik Afghanistan
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:</b>			<b>Republikken Angola</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republikken Angola
AIR GICANGO	009	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republikken Angola
AIR NAVE	017	Ukendt	Republikken Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republikken Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Ukendt	Republikken Angola
DIEXIM	007	Ukendt	Republikken Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Ukendt	Republikken Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republikken Angola
HELIANG	010	Ukendt	Republikken Angola

<sup>(1)</sup> 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.

(1)	(2)	(3)	(4)
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Ukendt	Republikken Angola
MAVEWA	016	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republikken Angola
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Congo, herunder:</b>			<b>Republikken Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republikken Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Ukendt	Republikken Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Ukendt	Republikken Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republikken Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republikken Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Ukendt	Republikken Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Ukendt	Republikken Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republikken Congo
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:</b>			<b>Den Demokratiske Republik Congo (DRC)</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)

(1)	(2)	(3)	(4)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	KGO	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Ukendt	Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Djibouti, herunder:</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Ukendt	DAO	Djibouti
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Ækvatorialguinea, herunder:</b>			<b>Ækvatorialguinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ækvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Ukendt	Ækvatorialguinea
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Eritrea, herunder:</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Gabonesiske Republik, undtagen Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:</b>			<b>Den Gabonesiske Republik</b>

(1)	(2)	(3)	(4)
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	Den Gabonesiske Republik
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	Den Gabonesiske Republik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	Den Gabonesiske Republik
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ DSA	SKG	Den Gabonesiske Republik
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ DSA	SVG	Den Gabonesiske Republik
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/ DSA	Ukendt	Den Gabonesiske Republik
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:</b>			<b>Den Kirgisiske Republik</b>
AIR BISHKEK (tidligere EASTOK AVIA)	15	EAA	Den Kirgisiske Republik
AIR MANAS	17	MBB	Den Kirgisiske Republik
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Den Kirgisiske Republik
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Den Kirgisiske Republik
HELI SKY	47	HAC	Den Kirgisiske Republik
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Den Kirgisiske Republik
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Den Kirgisiske Republik
S GROUP INTERNATIONAL (tidligere S GROUP AVIATION)	45	IND	Den Kirgisiske Republik
SKY BISHKEK	43	BIS	Den Kirgisiske Republik
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Den Kirgisiske Republik
SKY WAY AIR	39	SAB	Den Kirgisiske Republik
TEZ JET	46	TEZ	Den Kirgisiske Republik
VALOR AIR	07	VAC	Den Kirgisiske Republik
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Liberia.</b>			<b>Liberia</b>
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Libyen, herunder:</b>			<b>Libyen</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libyen

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Libyen
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Libyen
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Libyen
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Libyen
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Nepal, herunder:</b>			<b>Republikken Nepal</b>
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Ukendt	Republikken Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Ukendt	Republikken Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Republikken Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Ukendt	Republikken Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Ukendt	Republikken Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	Ukendt	Republikken Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Ukendt	Republikken Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Ukendt	Republikken Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Ukendt	Republikken Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Ukendt	Republikken Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Republikken Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Ukendt	Republikken Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Republikken Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Ukendt	Republikken Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Republikken Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Ukendt	Republikken Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Ukendt	Republikken Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Republikken Nepal

(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i São Tomé og Príncipe, herunder:</b>			<b>São Tomé og Príncipe</b>
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	São Tomé og Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	São Tomé og Príncipe
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:</b>			<b>Sierra Leone</b>
<i>AIR RUM, LTD</i>	UKENDT	RUM	Sierra Leone
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	UKENDT	DTY	Sierra Leone
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	UKENDT	Ukendt	Sierra Leone
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	UKENDT	ORJ	Sierra Leone
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	UKENDT	PRR	Sierra Leone
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	UKENDT	SVT	Sierra Leone
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	UKENDT	Ukendt	Sierra Leone
<b>Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:</b>			<b>Republikken Sudan</b>
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Republikken Sudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Republikken Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Republikken Sudan
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	Republikken Sudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Ukendt	Republikken Sudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Republikken Sudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Republikken Sudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Republikken Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Republikken Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Republikken Sudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Republikken Sudan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Republikken Sudan«

## BILAG II

## »BILAG B

LISTE OVER LUFTFARTSSELSKABER, DER ER OMFATTET AF DRIFTSMÆSSIGE BEGRÆNSNINGER I UNIONEN <sup>(1)</sup>

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate (»AOC«)	ICAO-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis de/det er kendt	Registreringsstat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republikken Angola	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer af typen Boeing B737-700, luftfartøjer af typen Boeing B777-200, luftfartøjer af typen Boeing B777-300 og luftfartøjer af typen Boeing B777-300ER.	Hele flåden, undtagen: luftfartøjer i Boeing B737-700-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B777-200-flåden, som er opført på AOC, luftfartøjer i Boeing B777-300-flåden, som er opført på AOC, og luftfartøjer i Boeing B777-300ER-flåden, som er opført på AOC.	Republikken Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comorerne	Hele flåden, undtagen: LET 410 UVP.	Hele flåden, undtagen: D6-CAM (851336).	Comorerne
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(2)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen Falcon 50 og 2 luftfartøjer af typen Falcon 900.	Hele flåden, undtagen: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ og TR-AFR.	Den Gabonesiske Republik
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Den Gabonesiske Republik	Hele flåden, undtagen: 1 luftfartøj af typen Challenger CL-601 og 1 luftfartøj af typen HS-125-800.	Hele flåden, undtagen: TR-AAG og ZS-AFG.	Den Gabonesiske Republik og Den Sydafrikanske Republik
IRAN AIR	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og af typen Boeing 747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing 747, som er opført på AOC.	Den Islamiske Republik Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Den Demokratiske Folkerepublik Korea	Hele flåden, undtagen: 2 luftfartøjer af typen TU-204.	Hele flåden, undtagen: P-632 og P-633.	Den Demokratiske Folkerepublik Korea

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.