

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/1866**af 28. november 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⁽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) En række medlemsstater og Det Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»EASA«) har givet Kommissionen oplysninger, som er relevante for ajourføringen af denne liste, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2111/2005⁽³⁾. Tredjelande og internationale organisationer har også indgivet relevante oplysninger. På grundlag af disse oplysninger bør listen 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 listerne i bilag A og B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (4) Kommissionen har givet de berørte luftfartsselskaber mulighed for at gennemgå de dokumenter, medlemsstaterne har indsendt, fremsatte skriftlige bemærkninger og give en mundtlig redegørelse til Kommissionen og det udvalg, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2111/2005 (»Udvalget for Luftfartssikkerhed«).
- (5) Kommissionen har oplyst Udvalget for Luftfartssikkerhed om igangværende fælles samråd inden for rammerne af forordning (EF) nr. 2111/2005 og Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006⁽⁴⁾ med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Angola, Benin, Gambia, Hviderusland, Indonesien, Mauretaniens, Mexico, Moldova, Nepal, Rusland, Thailand, Venezuela og Zambia. Kommissionen har også oplyst Udvalget for Luftfartssikkerhed om luftfartssikkerhedssituationen i Afghanistan, Gabon, Kasakhstan, Libyen og Mozambique.
- (6) EASA har også underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om resultaterne af analyserne af de rampeinspektioner, der er foretaget i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012⁽⁵⁾ som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (»SAFA«).

⁽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⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 (EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15).

⁽⁴⁾ 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).

⁽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).

- (7) EASA har desuden underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om de tekniske bistandsprojekter, der er gennemført i tredjelande, som er omfattet af driftsforbud i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006. EASA har fremlagt oplysninger om sine planer for og anmodninger om yderligere teknisk bistand og samarbejde for at forbedre de civile luftfartsmyndigheder i tredjelandes administrative og tekniske kapacitet 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 og koordinere med Kommissionen og EASA. I den forbindelse har Kommissionen gentaget nytten af at give oplysninger til det internationale luftfartssamfund, navnlig gennem Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO) SCAN-database (Safety Collaborative Assistance Network), om teknisk bistand til tredjelande, der ydes af Unionen og af dens medlemsstater for at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan.
- (8) Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed har modtaget en ajourføring fra Eurocontrol om status for SAFA's og tredjelandsoperatørers (»TCO«) alarmfunktion samt de aktuelle statistikker over alarmmeldinger for luftfartsselskaber med driftsforbud.

EU-luftfartsselskaber

- (9) 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 audit, som er udført af nationale luftfartsmyndigheder, har flere medlemsstater iværksat håndhævelsesforanstaltninger og underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed herom. Bulgarien og Malta underrettede Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om foranstaltninger, der er truffet vedrørende luftfartsselskaber, der er certificeret i henholdsvis Bulgarien og Malta.
- (10) Medlemsstaterne har understreget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt i tilfælde af, at relevante sikkerhedsoplysninger indikerer, at der skulle være en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Angola

- (11) Kommissionen anmodede ved brev af 30. april 2018 de kompetente myndigheder i Angola, *Instituto Nacional da Aviação Civil* (»INAVIC«), om en fortegnelse over dokumenter og foranstaltninger, der skal gennemføres.
- (12) INAVIC fremsendte rettidigt den relevante dokumentation. EASA har analyseret den af INAVIC fremsendte dokumentation og konkluderet, at den var overskuelig og velstruktureret. Ydermere var de kopier af luftfartscertifikater (»AOC«) og driftsspecifikationer, som udstedes af INAVIC, i overensstemmelse med ICAO-formatet. INAVIC gav et godt overblik over opfølgingsforanstaltninger med udgangspunkt i kontrollen med sikkerheden hos angolske luftfartsselskaber på områderne flyveoperationer (»OPS«) og luftdygtighed (»AIR«).
- (13) INAVIC's procedurer og regler er siden 2015 blevet ajourført, primært inden for AIR, OPS og det flyvemedicinske område. Derudover har INAVIC i overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder proaktivt fremsendt ajourførte udgaver af myndighedens korrigerende handlingsplan (»CAP«) til ICAO.
- (14) Med henblik på at få en mere detaljeret, evidensbaseret forståelse af tilsynsaktiviteterne i Angola har Kommissionen bedt INAVIC fremlægge rapporterne over AOC-revalideringsinspektioner eller audit, herunder detaljerede beskrivelser af resultaterne og anvendte opfølgingsforanstaltninger over for luftfartsselskaberne *Sonair*, *Air Jet* og *Heli Malongo*.
- (15) Rapporterne blev sendt til EASA, som konkluderede, at oplysningerne i dem var relevante og af god solid kvalitet. Rapporterne viste også, at de pågældende luftfartsselskaber havde gennemført passende afhjælpende foranstaltninger på grundlag af resultaterne fra INAVIC.
- (16) INAVIC har underrettet Kommissionen om, at myndigheden har certificeret to nye luftfartsselskaber, nemlig *Bestflya Aircraft Management* og *SJL*. INAVIC har også underrettet Kommissionen om, at syv luftfartsselskaber, nemlig *Air Nave*, *Air 26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* og *Mavewa*, ikke længere har et gyldigt AOC.

- (17) På grundlag af de foreliggende oplysninger konkluderer Kommissionen, at INAVIC har gjort fremskridt med hensyn til gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder. Før der kan træffes afgørelse om ophævelse af forbuddet for luftfartsselskaber fra Angola, skal fremskridtet kontrolleres ved et EU-vurderingsbesøg hos INAVIC og udvalgte angolske luftfartsselskaber.
- (18) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor på nuværende tidspunkt, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres og at den bør omfatte de nye luftfartsselskaber *Bestfly Aircraft Management* og *SJL*. Luftfartsselskaberne *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* og *Mavewa* bør fjernes fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, eftersom de ikke længere har et gældende AOC.

Luftfartsselskaber fra Hviderusland

- (19) Den 17. september 2018 i forlængelse af sikkerhedsmangler påpeget af EASA inden for rammerne af TCO-godkendelsesproceduren indledte Kommissionen samråd med Hvideruslands luftfartsmyndighed (»AD-BLR«) i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 473/2006.
- (20) Den 8. november 2018 afholdt Kommissionen, EASA og repræsentanter fra AD-BLR et teknisk møde. På mødet understregede Kommissionen betydningen af at modtage korrekte og regelmæssige oplysninger om myndighedens sikkerhedstilsynsaktiviteter. AD-BLR resumerede de korrigerende foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe de sikkerhedsmangler, der blev påpeget af EASA inden for rammerne af TCO-godkendelsesproceduren, samt tilsynsaktiviteter. Selv om der blev anmodet om oplysninger allerede da samrådet blev indledt, fremlagde AD-BLR ikke tilstrækkelige oplysninger om planlægningen eller resultaterne af tilsynsaktiviteterne. I lyset af de problemer, som visse ansøgere, der er certificeret i Hviderusland, har haft med at blive godkendt i henhold til TCO-godkendelsesproceduren, primært på grund af sikkerhedsmangler, gentog Kommissionen vigtigheden af, at AD-BLR lever op til de relevante internationale sikkerhedsstandarder, når myndigheden udfører sine sikkerhedsmæssige opgaver.
- (21) I lyset af de eksisterende sikkerhedsmangler indkaldte Kommissionen AD-BLR til en høring i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005, som fandt sted den 13. november 2018. Under høringen gav AD-BLR Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed generelle oplysninger om luftfartssektoren i Hviderusland, om størrelsen på det personale, der står til rådighed for tilsynsaktiviteter, og om hvordan Hviderusland udfører havariundersøgelser. AD-BLR gav også oplysninger om status for sikkerhedstilsyn i Hviderusland ved at henvise til ICAO's relevante kritiske elementer. AD-BLR gentog sin opfordring til et tættere samarbejde med EU og oplysninger om, at man havde indledt gennemførelsen af visse EU-forordninger, navnlig dem, der vedrører luftdygtighed og operationer. Da AD-BLR er sikker, at myndighedens aktiviteter gennemføres i fuld overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder, har den opfordret EU til at foretage et vurderingsbesøg med henblik på at få bedre indblik i Hvideruslands sikkerhedstilsynssystem.
- (22) Kommissionen mener, at manglen på dokumenterede oplysninger og den informationsudveksling, som har været vanskelig siden indledning af de officielle høringer, gør det vanskeligt at vurdere, hvordan AD-BLR lever op til sine forpligtelser. Kommissionen finder derfor, at det er nødvendigt at gennemføre et EU-vurderingsbesøg inden det næste møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (23) Derudover finder Kommissionen, at resultaterne af SAFA-rampeinspektionerne hos *BELAVIA*, som er den eneste passageroperatør med planlagte flyvninger, der er certificeret i Hviderusland, ikke på nuværende tidspunkt giver anledning til specifikke sikkerhedsmæssige bekymringer i forhold til dette luftfartsselskab. For så vidt angår luftfartsselskaber, der foretager fragtflyvninger, har EASA allerede truffet håndhævelsesforanstaltninger over for *JSC Aircompany Grodno* og *Transaviaexport Airlines*.
- (24) Selv om det står klart, at de forskellige mangler skal udbedres, er de ikke af en sådan art, at de berettiger, at luftfartsselskaber fra Hviderusland optages i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (25) På grundlag af de tilgængelige oplysninger og i overensstemmelse med 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 EU for luftfartsselskaber fra Hviderusland.
- (26) Medlemsstaterne bør fortsat kontrollere Hvideruslands faktiske overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Hviderusland, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.

- (27) 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 Benin

- (28) I maj 2017 fjernede Kommissionen alle luftfartsselskaber, der henhører under Benins myndigheder fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (29) Ved brev af 14. september 2018 anmodede Kommissionen *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin* (»ANAC Bénin«) om en liste over dokumenter om myndighedens opbygning, tilsynssystem, aktiviteter, herunder listen over AOC-indehavere og registrerede luftfartøjer, samt håndhævelsesforanstaltninger.
- (30) Den 15. oktober 2018 fremlagde ANAC Bénin de nødvendige oplysninger, herunder detaljer om ANAC Bénins interne organisation, personalets kvalifikationer, uddannelsespolitik, tilsynsproces, hændelsesrapporteringssystem og processen for udstedelse og validering af licenser.
- (31) Af de fremsendte dokumenter fremgik det også, at ANAC Bénin har certificeret to luftfartsselskaber, nemlig *Air Taxi Bénin* og *ASAB*.
- (32) Kommissionen opfordrer ANAC Bénin til jævnlige rapporter om de løbende forbedringer af gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder og om eventuelle nye relevante oplysninger, især om certificering af nye luftfartsselskaber.
- (33) 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 EU for luftfartsselskaber fra Benin.

Luftfartsselskaber fra Gambia

- (34) Gambiske luftfartsselskaber har aldrig været opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. Kommissionen bad ved brev af 24. august 2018 den civile luftfartsmyndighed i Gambia (»CAAG«) om dokumentation for myndighedens opbygning, tilsynssystem og -aktiviteter, herunder listen over AOC-indehavere og registrerede luftfartøjer, samt indførte håndhævelsesforanstaltninger. CAAG fremsendte de ønskede oplysninger den 28. september 2018.
- (35) CAAG oplyste Kommissionen, at der på daværende tidspunkt ikke var nogen AOC-indehavere i landet, og at der var 18 luftfartøjer i luftfartøjsregistret. En række af luftfartøjerne er opmagasinerede, andre er ikke længere i drift.
- (36) For så vidt angår luftfartsselskabet *Sonnig International Private Jets Gambia (SIPJ(G))* har CAAG bekræftet, at det ikke har haft et gyldigt AOC siden august 2017.
- (37) I samme brev oplyste CAAG også, at ICAO havde gennemført et sikkerhedskontrolbesøg på stedet fra den 16. til den 26. juli 2018 i forbindelse med ICAO's verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol med sikkerheden — kontinuerlig overvågning. CAAG afgav tilsagn om at sende Kommissionen rapporten fra besøget så snart den foreligger. Tidligere rapporter med resultater fra 2005 tydede på en overordnet effektiv gennemførelsesprocent på 78,46 %.
- (38) På baggrund af den oplysning finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er tegn på, at CAAG skulle være ude af stand til at leve op til sine internationale forpligtelser for så vidt angår sikkerhedstilsyn.
- (39) 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 EU for luftfartsselskaber fra Gambia.

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/830 af 15. maj 2017 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, betragtning 12-1 om Benin (EUT L 124 af 17.5.2017, s. 3).

Luftfartsselskaber fra Indonesien

- (40) Alle luftfartsselskaber fra Indonesien blev fjernet fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 i juni 2018 ⁽¹⁾. Med henblik på at kontrollere sikkerhedstilsynet i Indonesien yderligere er Kommissionen og Indonesiens generaldirektorat for civil luftfart (»DGCA Indonesia«) fortsat samråd, jf. artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006. Kommissionen overvåger de fremskridt, som DGCA Indonesia gør med at bringe Indonesiens system for tilsyn med flyvesikkerheden i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. I den forbindelse sendte DGCA Indonesia ved brev af 26. september 2018 Kommissionen yderligere oplysninger og en ajourføring om Indonesiens luftfartstilsynsaktiviteter for perioden fra maj 2018 til august 2018 og om den aftalte CAP.
- (41) Oplysningerne omfattede en liste over de luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, over registrerede luftfartøjer og over sikkerhedstilsynsaktiviteter, en liste over håndhævelsesforanstaltninger gennemført af DGCA Indonesia, en ajourført status over CAP som følge af EU-vurderingsbesøget i marts 2018, samt en ajourføring om gennemførelsen af handlingsplanen for performancebaseret navigation (»PBN«) og den tekniske bistand, som DGCA Indonesia har ydet.
- (42) For så vidt angår listen over luftfartsselskaber, luftfartøjer og tilsynsaktiviteter udstedte DGCA Indonesia i perioden et nyt AOC Del-121 og to nye AOC'er Del-135.
- (43) For så vidt angår de indførte håndhævelsesforanstaltninger suspenderede DGCA Indonesia to AOC'er (ét Del-121 og ét Del-135), tilbagekaldt et godkendelsescertifikat og pålagde en administrativ sanktion vedrørende en AOC-indehaver Del-135. Derudover har DGCA Indonesia taget de første skridt til at styrke tilsynet med den lægelige del af licenstildelingen som reaktion på de problemer, der blev påpeget ved EU's vurderingsbesøg i marts 2018, idet myndigheden har suspenderet to akkrediterede indehavere af flyvelægelicenser.
- (44) Der er også blevet taget hensyn til henstillingerne vedrørende PBN-gennemførelsen. Indonesien forventer ved udgangen af 2018 at have indført PBN-procedurer i 23 ud af 25 internationale lufthavne, hvilket har høj prioritet. Indførelsen af PBN i indenrigslufthavne og fjernliggende lufthavne skrider frem, men ikke med samme tempo.
- (45) DGCA Indonesia har også oplyst Kommissionen om status af de afhjælpende foranstaltninger, der er blevet igangsat som følge af ICVM-besøget (ICAO Coordinated Validation Mission), som fandt sted i 2017. Den 25. juli reviderede ICAO CAP på luftdygtighedsområdet. Alle afhjælpende foranstaltninger er blevet helt eller delvist godkendt af ICAO.
- (46) Efter dødsulykken med *Lion Airs* flyvning JT610 den 29. oktober 2018 kontaktede DGCA Indonesia Kommissionen inden for 24 timer, og myndigheden giver fortsat oplysninger om processen, herunder om forebyggende foranstaltninger, der er truffet efter ulykken over for operatører, der har samme typer luftfartøjer i deres flåde (et luftfartøj, der flyves af *Garuda*, og 10, der flyves af *Lion Air*).
- (47) 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 EU for luftfartsselskaber fra Indonesien.
- (48) Medlemsstaterne bør fortsat kontrollere Indonesiens faktiske overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (49) 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 Mauretanien

- (50) I december 2012 besluttede Kommissionen at fjerne alle luftfartsselskaber, der henhører under Mauretaniens myndigheder fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ 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, betragtning 40-64 om Indonesien (EUT L 152 af 15.6.2018, s. 5).

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 1146/2012 af 3. december 2012 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, betragtning 71-81 om Mauretanien (EUT L 333 af 5.12.2012, s. 7).

- (51) Ved brev af 30. august 2018 anmodede Kommissionen den kompetente myndighed i Mauretanien, *Agence Nationale de l'Aviation Civile* (»ANAC Mauretania«), om dokumentation for myndighedens opbygning, tilsynssystem og aktiviteter, herunder listen over AOC-indehavere og registrerede luftfartøjer, samt håndhævelsesforanstaltninger.
- (52) Den 10. oktober 2018 fremsendte ANAC Mauretania de ønskede oplysninger, herunder oplysninger om myndighedens organisationsstruktur og personale, om AOC-indehavere sammen med driftsspecifikationerne, luftfartøjer, der er registreret i Mauretanien, samt resultaterne sikkerhedstilsynsaktiviteter, håndhævelsesforanstaltninger og en liste over hændelser og ulykker siden 2016.
- (53) ANAC Mauretania meddelte Kommissionen, at der på daværende tidspunkt var to luftfartsselskaber, der var certificeret i Mauretanien, nemlig *Mauritania Airlines*, som har base i Nouakchott, og som er landets nationale luftfartsselskab, og *Class Aviation*, som er et taxaflyvningsselskab.
- (54) Kommissionen opfordrer ANAC Mauretania til løbende at rapportere om de fortsatte fremskridt med gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (55) 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 EU for luftfartsselskaber fra Mauretanien.

Luftfartsselskaber fra Mexico

- (56) Mexicanske luftfartsselskaber har aldrig været opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. Efter den ulykke, der ramte det mexicanske luftfartsselskab *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*, på Cuba den 18. maj 2018 kontaktede Kommissionen Mexicos luftfartsmyndighed, *Dirección General de Aeronáutica Civil* (»DGAC Mexico«), og anmodede om detaljerede oplysninger. Ifølge DGAC Mexico blev det AOC, som var givet til *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* suspenderet, og suspenderingen blev derefter ophævet den 29. august 2018 efter inspektioner foretaget af DGAC Mexico. Selve ulykken og den korte periode mellem suspenderingen af selskabets AOC og den efterfølgende ophævelse af suspenderingen gav anledning til visse bekymringer vedrørende den måde, hvorpå DGAC Mexico har gennemført sine sikkerhedstilsyn. I tillæg til denne ulykke har der været adskillige andre tegn på, at luftfartssikkerhedsniveauet i Mexico kan være faldet, eftersom antallet af ulykker og alvorlige hændelser er steget i løbet af 2018.
- (57) Den 16. oktober 2018 afholdt Kommissionen, EASA og DGAC Mexico et teknisk møde. På mødet fremlagde DGAC Mexico relevante oplysninger om myndighedens struktur, licenser, certificerings- og tilsynsaktiviteter, om det personale, der er ansvarligt for sikkerhedstilsyn, og om tilsynsprocedurer og den retlige ramme. DGAC Mexico forklarede også årsagen til den hurtige ophævelse af AOC-suspenderingen af *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*.
- (58) Kommissionen bemærkede, at der var en hurtig vækst i Mexicos luftfartssektoren i 2017, især i antallet af registrerede luftfartøjer, luftfartsselskaber og ruter, og den udtrykte visse bekymringer for DGCA Mexicos evne til at føre forsvarligt sikkerhedstilsyn. DGCA Mexico svarede hertil, at myndigheden mener at have den nødvendige kapacitet og understregede det forhold, at et stort luftfartsselskab (*Mexicana de Aviación*) var blevet erklæret konkurs, og at nye luftfartsselskabet (som f.eks. *Volaris* og *Aerojet*) brugte samme flymodeller. Følgelig havde stigningen i antallet af registrerede luftfartøjer ifølge DGAC Mexico ingen væsentlig indflydelse på myndighedens tilsynskapacitet.
- (59) For så vidt angår *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* forklarede DGAC Mexico, at *Global Air* havde appelleret afgørelsen om at suspendere luftfartsselskabets AOC og gjort indsigelser over for DGAC Mexicos særlige inspektionsordning. Ved afslutningen af den retlige proces anmodede *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* om at få annulleret registreringen af virksomhedens luftfartøjer og AOC. Som følge af denne anmodning har luftfartøjer tilhørende *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* ikke nogen driftstilladelse i Mexico.
- (60) I tillæg til mødet og på Kommissionens anmodning fremsendte DGAC Mexico også oplysninger om de ulykker og alvorlige hændelser, der har fundet sted i løbet af de forgangne fem år, samt om antallet af suspenderinger, tilbagekaldelser og andre håndhævelsesforanstaltninger truffet i 2017 og 2018. DGAC Mexico sendte også Kommissionen resultaterne og den CAP, der udsprang af de supplerende inspektioner, der blev foretaget hos *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* efter ulykken på Cuba, og resultaterne og de CAP'er, der hidrører fra tre andre mexicanske luftfartsselskaber.

- (61) På baggrund af de afholdte samråd og de udleverede oplysninger finder Kommissionen, at DGAC Mexico på nuværende tidspunkt gennemfører sit sikkerhedstilsyn på en tilstrækkelig sammenhængende måde (f.eks. fornyelse af certifikater hvert andet år). Den mexicanske lovramme for luftfart synes at være omfattende og i tråd med de relevante sikkerhedsstandarder. Resultaterne af SAFA-rampeinspektionerne, som blev gennemført hos luftfartsselskaber fra Mexico, giver på nuværende tidspunkt ikke anledning til specifikke sikkerhedsproblemer.
- (62) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der er blevet fremlagt under og efter det tekniske møde den 16. oktober 2018, finder Kommissionen, at DGAC Mexico på nuværende tidspunkt har den nødvendige evne og vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler.
- (63) 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 Mexico på denne.
- (64) 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 Moldova

- (65) Ved brev af 27. september 2018 oplyste Kommissionen Moldovas civile luftfartsmyndighed («CAAM») om visse sikkerhedsmæssige betænkeligheder ved luftfartsselskaber, der er certificeret af CAAM. Samtidig oplyste Kommissionen CAAM om indledningen af samråd, jf. artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (66) Den 12. oktober 2018 informerede CAAM Kommissionen om de tilsynsaktiviteter, der var udført for så vidt angår de luftfartsselskaber, som er blevet certificeret i Moldova gennem de seneste tre år, samt om det tilsyn, der er foretaget med hensyn til luftfartsselskabet *Air Moldova*.
- (67) På grundlag af de tilgængelige oplysninger, herunder EASA's TCO-sikkerhedsvurdering, rampeinspektioner, som er foretaget af medlemsstaterne under SAFA-programmet, og de oplysninger, som er fremlagt af CAAM, finder Kommissionen, at CAAM bør forbedre sin kapacitet til at inspicere luftfartsselskaber, som myndigheden har ansvar for at certificere og føre tilsyn med.
- (68) Den 29. oktober 2018 afholdt Kommissionen, EASA, CAAM og repræsentanter for *Air Moldova* et teknisk møde. På mødet fremlagde CAAM oplysninger om sine tilsynsaktiviteter, herunder sine planer med hensyn til rekruttering og uddannelse af teknisk personale, og myndighedens strategiske tilgang til forbedring af dens overvågningskapacitet. *Air Moldova* fremlagde oplysninger om, hvordan selskabet håndterer bekymringerne om en manglende sikkerhedskultur i selskabet, som blev fremført i forbindelse med visse SAFA-anmærkninger.
- (69) I lyset af de identificerede sikkerhedsmangler indbød Kommissionen CAAM og luftfartsselskaberne *Air Moldova* og *Aerotranscargo* til en høring for Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005. Høringen fandt sted den 13. november 2018. CAAM præsenterede sin organisationsstruktur, herunder detaljer om myndighedens arbejdsstyrke, og den fremlagde også oplysninger om den retlige ramme for civil luftfart i Moldova og dennes fremtidige udvikling, herunder gennemførelsen af »aftalen om et fælles luftfartsområde mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater og Republikken Moldova«⁽¹⁾. Ifølge oplysninger fra CAAM blev der i 2018 gennemført 14 EU-retsakter i Moldovas nationale lovgivning, og det er planlagt at gennemføre yderligere 17 i løbet af 2019.
- (70) I løbet af høringen forpligtede CAAM sig til løbende at holde Kommissionen løbende orienteret om sine tilsynsaktiviteter og tiltag, der skal forbedre civil luftfartssikkerhed i Moldova. CAAM bekræftede, at myndigheden ville tage vel imod og støtte et EU-vurderingsbesøg på stedet i Moldova.
- (71) Under høringen fremlagde *Air Moldova* sin struktur, kvalitetsstyringssystemets virkemåde og virksomhedens sikkerhedsstyringssystem. Den informerede også Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om de processer, virksomheden har indført for at garantere sikkerhedens under dens flyvninger, herunder fareidentifikation, monitorering af flyvedata og risikovurdering og -reduktion. *Air Moldova* afgav forklaringer om virksomhedens undersøgelse af den alvorlige hændelse, der involverede et af virksomhedens luftfartøjer under landing i Rom Fiumicino lufthavn i 2017, samt om hvilke sikkerhedsforanstaltninger virksomheden traf straks efter ulykken.

(¹) EUTL 292 af 20.10.2012, s. 3.

- (72) Under høringen forelagde *Aerotrascargo* oplysninger om sit sikkerhedsstyringssystem, sin flyvedataanalyseproces og sine sikkerhedsindikatorer. Virksomheden videregav i særdeleshed detaljer vedrørende dens sikkerhedsindikatorer og risikoanalyse.
- (73) Kommissionen agter med hjælp fra EASA og medlemsstaternes støtte at gennemføre et EU-vurderingsbesøg på stedet i Moldova med henblik på at kontrollere, om CAAM's certificering af og tilsyn med luftfartsselskaber gennemføres i overensstemmelse med de relevante internationale sikkerhedsstandarder. Vurderingsbesøget på stedet skal have fokus på CAAM og udvalgte moldoviske luftfartsselskaber.
- (74) Selv om det står klart, at de forskellige mangler skal udbedres, er de ikke af en sådan art, at de berettiger, at luftfartsselskaber fra Moldova optages i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (75) På grundlag af tilgængelige oplysninger og i overensstemmelse med 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 Moldova på denne.
- (76) Medlemsstaterne bør fortsat kontrollere Moldovas faktiske overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (77) 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 Nepal

- (78) Ved brev af 26. august 2018 oplyste Nepals civile luftfartsmyndighed (»CAAN«) Kommissionen om det fremskridt, myndigheden har gjort med at gennemføre de internationale sikkerhedsstandarder. Ifølge de afgivne oplysninger har CAAN gjort begrænset fremskridt med gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder. Dog er de foreliggende oplysninger ikke tilstrækkelige til at konkludere noget om den reelle sikkerhedssituation i Nepal.
- (79) De tilgængelige oplysninger peger på, at der siden starten af 2018 har fundet mindst fire ulykker sted inden for civil luftfart i Nepal. Den seneste ulykke fandt sted den 1. september 2018 i Tribhuvan International Airport, Katmandu, Nepal, hvor et fly fra *Yeti Airlines* var indblandet. Kommissionen opfordrer CAAN til at arbejde på at gennemføre henstillingerne fra den officielle havariundersøgelingsrapport, udarbejde kerneårsagsanalyser og afhjælpe de identificerede årsager.
- (80) For så vidt angår CAAN's anmodning om et EU-vurderingsbesøg finder Kommissionen og Udvalget for Luftfartsikkerhed, at det endnu er for tidligt at gennemføre et sådant besøg, eftersom ulykkeskvotienten i Nepal fortsat er uacceptabelt høj. Følgelig bør Nepal først sigte mod at mindske antallet af ulykker og tilvejebringe tilstrækkelig dokumentation herfor i mindst to år.
- (81) 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 EU for luftfartsselskaber fra Nepal.

Luftfartsselskaber fra Rusland

- (82) 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 er udført hos visse russiske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- (83) Den 5. oktober 2018 mødtes repræsentanter fra Kommissionen, EASA og en medlemsstat med repræsentanter for den russiske føderale lufttransportmyndighed (»FATA«) med henblik på at se på sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, på baggrund af rampeinspektionsrapporter (gennemført i perioden mellem 19. september 2017 og 18. september 2018) og på at identificere de tilfælde, hvor FATA's tilsynsaktiviteter bør forbedres.

- (84) På mødet gennemgik Kommissionen resultaterne af SAFA-rampeinspektionerne mere indgående for fire luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland. Selv om der ikke blev påpeget nogen sikkerhedsmæssige betænkeligheder, oplyste FATA Kommissionen, at der som følge af det begrænsede antal inspektioner, der blev gennemført hos nogle luftfartsselskaber, i det næste kvartal ville blive gennemført yderligere inspektioner hos to af disse luftfartsselskaber.
- (85) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der blev fremlagt af FATA til mødet den 5. oktober 2018, finder Kommissionen, at FATA på nuværende tidspunkt har den nødvendige evne og vilje til at afhjælpe sikkerhedsmangler. På dette grundlag har Kommissionen konkluderet, at der ikke var behov for at høre de russiske luftfartsmyndigheder eller nogen af de luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, i Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (86) 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 på denne.
- (87) Medlemsstaterne bør fortsat kontrollere russiske luftfartsselskabers faktiske overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder gennem prioritering af rampeinspektioner i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- (88) Hvis disse inspektioner peger i retning af en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kunne Kommissionen se sig nødsaget til at pålægge visse luftfartsselskaber fra Rusland et driftsforbud og inkludere dem i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Thailand

- (89) Ved brev af 17. september 2018 anmodede Kommissionen Thailands civile luftfartsmyndighed («CAAT») om en statusrapport over CAAT's certificerings- og tilsynsaktiviteter.
- (90) Den 24. oktober 2018 fremsendte CAAT en rapport om status for den civile luftfart i Thailand, CAAT's organisation, myndighedens tilsynssystem og de håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet.
- (91) Statusrapporten indeholdt detaljerede oplysninger om gennemførelsen af CAAT's bæredygtighedsplan, som indeholdt en gennemgang af organisationen, en række forbedringspunkter, planlagte evalueringer af lovgivning og regler samt behovene for at opnå budgetmæssig og økonomisk bæredygtighed.
- (92) CAAT er stadig i gang med at foretage en fornyet certificering af AOC-indehavere. Pr. september 2018 har 22 luftfartsselskaber fået fornyet deres certificering, mens to er i dokumentations- og inspektionsfasen, og to luftfartsselskaber er ved at få deres dokumentation evalueret. Alle internationale luftfartsselskaber, der har tilladelse til at foretage internationale flyvninger, har fået fornyet deres certificering.
- (93) 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 EU for luftfartsselskaber fra Thailand.
- (94) Medlemsstaterne bør fortsat kontrollere Thailands faktiske overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Thailand, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (95) 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 Venezuela

- (96) Den 6. marts 2017 ansøgte Avior Airlines, der er certificeret i Venezuela, EASA om en TCO-godkendelse. EASA vurderede ansøgningen, og den 4. oktober 2017 afviste agenturet at udstede en TCO-godkendelse af sikkerhedsmæssige årsager, fordi Avior Airlines ikke levede op til kravene i forordning (EU) nr. 452/2014.

- (97) Den 14. november 2017 blev både Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (»INAC«) og *Avior Airlines* hørt af Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005. Efter høringen i november 2017 ændrede Kommissionen listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen og luftfartsselskabet *Avior Airlines* blev opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (98) Kommissionen har fortsat samrådene med INAC i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006. Den 29. august 2018 afholdt Kommissionen, EASA og INAC et teknisk møde, hvor Kommissionen forklarede sine betænkeligheder med hensyn til INAC's evne til at opfylde sine internationale forpligtelser vedrørende sikkerhedstilsyn med landets luftfartsselskaber.
- (99) På det tekniske møde gav INAC et generelt overblik over myndighedens tilsyn med luftfartssektoren, statens sikkerhedsprogram og nogle eksempler på gennemførte håndhævelsesforanstaltninger sammen med oplysninger om luftfarten i Venezuela. Som opfølgning på mødet fremlagde INAC supplerende teknisk dokumentation. Myndigheden forklarede også, at den efter mødet i Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2017 kontaktede de luftfartsselskaber, der havde uafsluttede anmærkninger fra SAFA-rampeinspektioner, med en anmodning om at reagere på anmærkningerne. Ifølge oplysninger fra den medlemsstat, der gennemførte besøget, begyndte nogle venezuelanske luftfartsselskaber at reagere på anmærkningerne, men til tider på en meget inkonsekvent facon. F.eks. blev der foreslået forskellige afhjælpende foranstaltninger til de samme eller lignende anmærkninger, og en række afhjælpende foranstaltninger afhjalp kun delvis de fremhævede anmærkninger.
- (100) EASA, medlemsstaterne og Kommissionen analyserede den fremlagte dokumentationen, TCO-vurderingerne fra EASA samt SAFA-anmærkningerne og svaret herpå. Selv om visse elementer af tilsynssystemet blev gennemført og virkede passende med hensyn til struktur, tilsynspersonaleressourcer, dokumenterede procedurer og planlægning af inspektioner, viser en analyse af de tilgængelige oplysninger en række mulige uoverensstemmelser. I nogle inspektionsrapporter beskrives alvorlige anmærkninger, som normalt ikke burde opstå, hvis luftfartsselskaberne løbende var blevet udsat for et tilstrækkeligt tilsyn fra INAC's side. De foranstaltninger, som luftfartsselskaberne har truffet som reaktion på anmærkningerne i INAC's inspektionsrapporter, synes at afspejle en utilstrækkelig analyse af de grundlæggende årsager og mangel på passende CAP'er, som kan forhindre, at samme eller lignende tilfælde af manglende overholdelse sker igen. Dette problem synes hverken at være blevet identificeret eller afhjulpet gennem opfølgning på INAC's egne inspektioner.
- (101) I lyset heraf indbød Kommissionen INAC til en høring i Udvalget for Luftfartssikkerhed, jf. artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005. Under høringen den 14. november 2018 gav INAC Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed et overblik over Venezuelas retlige ramme for luftfart, INAC's struktur, personale og tal fra luftfartsindustrien samt mere detaljerede oplysninger om tilsynsaktiviteter i 2017 og 2018, om gennemførte og planlagte inspektioner, om håndhævelsesforanstaltninger, om status for gennemførelsen af det statslige sikkerhedsprogram, samt om den risikobaserede tilsynstilgang, tillige med andre relevante tekniske oplysninger. INAC sit tilsagn om at leve op til sine internationale forpligtelser i forbindelse med luftfartssikkerheden og sin vilje til at indføre en samarbejdsramme med EASA.
- (102) Under høringen stillede medlemsstaterne spørgsmål rettet mod at forstå, om tilsynssystemet faktisk var effektivt i gennemført i Venezuela. Ikke alle INAC's svar havde den nødvendige detaljeringsgrad.
- (103) Kommissionen bemærker, at den effektive gennemførelse af ICAO's USOAP-program for Venezuela er 93,51 %. Der blev gennemført en audit i forbindelse med ICAO's verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol med sikkerheden — kontinuerlig overvågning i 2009 og det seneste ICVM-besøg fandt sted i 2013.
- (104) Kommissionen bemærker også, at otte luftfartsselskaber fra Venezuela formelt har anmodet EASA om TCO-godkendelser. Frem til nu har ingen venezuelanske luftfartsselskaber opnået en TCO-godkendelse. EASA afslog ansøgningen fra *Avior Airlines* af sikkerhedsmæssige årsager, og de andre syv anmodninger blev enten afvist af administrative årsager af EASA eller trukket tilbage af luftfartsselskaberne.
- (105) Kommissionen anerkender, at Venezuela er engageret i at samarbejde med Kommissionen og levere løbende opdateringer på status for myndighedens overvågningsforpligtelser. Kommissionen bemærker ligeledes, at INAC er klar til at mødes med Kommissionen, EASA og medlemsstaterne, når det er nødvendigt.

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2215 af 30. november 2017 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, betragtning 70-81 om Venezuela (EUT L 318 af 2.12.2017, s. 1).

- (106) Selv om det står klart, at de forskellige mangler skal udbedres, er de ikke af en sådan art, at de berettiger, at luftfartsselskaber fra Venezuela optages i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (107) På grundlag af tilgængelige oplysninger og i overensstemmelse med 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 Venezuela på denne.
- (108) Medlemsstaterne bør fortsat kontrollere Venezuelas faktiske overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Venezuela, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (109) 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 Zambia

- (110) I juni 2016 besluttede Kommissionen at fjerne alle luftfartsselskaber, der henhører under Zambias myndigheder fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- (111) Kommissionen bad ved brev af 3. maj 2018 den civile luftfartsmyndighed i Zambia («ZCAA») om at fremsende dokumentation om myndighedens opbygning, tilsynssystem og aktiviteter, herunder listen over AOC-indehavere og registrerede luftfartøjer, samt håndhævelsesforanstaltninger.
- (112) Den 1. juni 2018 fremsendte ZCAA de ønskede oplysninger, herunder oplysninger om myndighedens organisationsstruktur og personale, om AOC-indehavere sammen med driftsspecifikationerne, luftfartøjer, der er registreret i Zambia, samt resultaterne sikkerhedstilsynsaktiviteter, håndhævelsesforanstaltninger og en liste over hændelser og ulykker siden 2016. ZCAA fremlagde ydermere oplysninger om de fremskridt, der er gjort med at følge de henstillinger, der er afgivet i den endelige rapport fra ICVM-besøget, som blev gennemført i marts 2016.
- (113) Kommissionen opfordrer ZCAA til løbende at rapportere om de fortsatte fremskridt med gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder.
- (114) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i EU for luftfartsselskaber fra Zambia.
- (115) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelsen fra Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (116) 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*.

⁽¹⁾ 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, betragning 108-121 om Zambia (EUT L 160 af 17.6.2016, s. 50).

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. november 2018.

På Kommissionens vegne

For formanden

Violeta BULC

Medlem af Kommissionen

BILAG I

Bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 affattes således:

»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-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Afghanistan, herunder:			Den Islamiske Republik Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Den Islamiske Republik Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Den Islamiske Republik Afghanistan
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Angola, undtagen TAAG Angola Airlines, der er optaget i bilag B, herunder:			Republikken Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Republikken Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Ukendt	Republikken Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Republikken Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Ukendt	Republikken Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Ukendt	Republikken Angola
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Ukendt	Republikken Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Ukendt	Republikken Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republikken Angola

⁽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-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Republikken Congo, herunder:			Republikken Congo
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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Demokratiske Republik Congo (DRC), herunder:			Den Demokratiske Republik Congo (DRC)
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)

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-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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)
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 nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Gabonesiske Republik, undtagen Afrijet og SN2AG, der er optaget i bilag B, herunder:			Den Gabonesiske Republik
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Den Gabonesiske Republik

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-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Den Kirgisiske Republik, herunder:			Den Kirgisiske Republik
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
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
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen

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

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-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sierra Leone, herunder:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Ukendt	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Ukendt	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Ukendt	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Ukendt	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Ukendt	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Ukendt	Ukendt	Sierra Leone
Alle luftfartsselskaber, som er certificeret af de tilsynsansvarlige myndigheder i Sudan, herunder:			Republikken Sudan
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republikken Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republikken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republikken Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republikken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republikken Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republikken Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republikken Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republikken Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republikken Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republikken Sudan«

BILAG II

Bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 affattes således:

»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-designatorkode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat	Luftfartøjstype med begrænsning	Registreringsnummer eller -numre og serienummer eller -numre, hvis det/de er kendt	Registreringsstat
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 ⁽¹⁾	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

⁽¹⁾ Afrijet må kun bruge de luftfartøjer, der er anført for dets nuværende operationer i Den Europæiske Union.«

⁽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.