



Dansk udgave

Retsforskrifter

62. årgang

17. april 2019

Indhold

II *Ikke-lovgivningsmæssige retsakter*

FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/618 af 15. april 2019 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 for så vidt angår listen over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen ⁽¹⁾** 1

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/618

af 15. april 2019

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

(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 Den 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. 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⁽³⁾ med de kompetente myndigheder og luftfartsselskaber i Angola, Hviderusland, Den Dominikanske Republik, Gabon, Indonesien, Moldova, Nepal, Rusland og Venezuela. Kommissionen har også oplyst Udvalget for Luftfartssikkerhed om luftfartssikkerhedssituationen i Ækvatorialguinea, Iran, Kasakhstan, Libyen, Thailand, Turkmenistan og Zambia.

⁽¹⁾ EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

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

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

- (6) EASA har også underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om resultaterne af analyserne af de rampeinspektioner, der er foretaget som led i programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (»SAFA«) i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽⁴⁾.
- (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 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 har underrettet Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om foranstaltninger, der er truffet vedrørende luftfartsselskaber, der er certificeret i Bulgarien.
- (10) Medlemsstaterne har understreget, at de er parat til at tage de nødvendige skridt i tilfælde af, at relevante sikkerhedsoplysninger tyder på en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af EU-luftfartsselskabers manglende overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder.

Luftfartsselskaber fra Angola

- (11) Luftfartsselskaber, der er certificeret i Angola, undtagen TAAG Angola Airlines (»TAAG«), der er opført på listen i bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 619/2009 ⁽⁵⁾, er på nuværende tidspunkt opført på listen i bilag A til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1131/2008 ⁽⁶⁾, og omfattet af et totalt driftsforbud.
- (12) Fra den 10. til den 14. december 2018 gennemførte eksperter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet på den kompetente myndigheds kontorer i Angola, Instituto Nacional da Aviação Civil (»INAVIC«), og hos tre luftfartsselskaber, der er certificeret i Angola, nemlig TAAG, SonAir og Heli-Malongo.
- (13) INAVIC har en tilgang til luftfartssikkerhed, som mangler tidssvarende teknikker til forvaltning af flyvesikkerheden. Imidlertid har Angola gjort tydelige fremskridt siden det seneste EU-vurderingsbesøg på stedet i juni 2009. Angola har ajourført sin retlige ramme for luftfartssikkerhed og udarbejdet nye tekniske forskrifter kaldet »Normativas Técnicas Aeronáuticas« (»NTA«). NTA'erne omfatter næsten alle ICAO-bilag, undtagen bilag 19. INAVIC arbejder på endnu en revision af NTA'erne. INAVIC har internt udviklet og godkendt en række procedurer for at leve op til sine luftfartstilsynsforpligtelser. Imidlertid er der stadig en række mangler i forbindelse med de interne procedurer, dokumentkontrol, konsekvent registrering af sager og uddannelse af inspektører. Den nuværende ledelse af INAVIC har i den forbindelse udtrykt en klar vilje til at forbedre organisationens evner og effektivitet i det daglige arbejde. INAVIC bør indføre en kvalitetsstyringsfunktion.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 619/2009 af 13. juli 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 182, 15.7.2009, s. 4).

⁽⁶⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 1131/2008 af 14. november 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 474/2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet (EUT L 306, 15.11.2008, s. 47).

- (14) EU's vurderingsbesøg gav anledning til 15 observationer til indarbejdelse i INAVIC's tilsynsaktiviteter. Ved besøget blev det også konkluderet, at der på trods af, at INAVIC fortsat har udviklet sine evner til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Angola, er et stort behov for forbedringer, før INAVIC kan afhjælpe de opståede sikkerhedsmangler.
- (15) TAAG er Angolas nationale luftfartsselskab. TAAG har indført et velfungerende og solidt sikkerhedsstyringssystem, som genererer brugbare data til luftfartsselskabet. Virksomhedens øverste ledelse har en god forståelse af systemet og bruger det til at identificere risici og træffe de nødvendige foranstaltninger for at nedbringe de alvorligste risici til et acceptabelt niveau. Kvalitetsstyringssystemet er solidt og funktionelt.
- (16) TAAG har udarbejdet de nødvendige håndbøger, som f.eks. (men ikke begrænset til) håndbøger om kontrol med vedligeholdelse, håndbøger om vedligeholdelsesprocedurer, standardhåndbog om drift af langdistanceflyvninger med tomotorede luftfartøjer og håndbog om reduceret vertikalt adskillelsesminimum, der indeholder de politikker og tilhørende procedurer, som er godkendt af INAVIC. Certificeringspersonalet er tilstrækkeligt uddannet i de forskellige typer luftfartøjer. TAAG har i det store hele en professionel besætning og professionelt personale såvel som velfungerende systemer til forvaltning af de forskellige operationer. Ledelsen modtager og reagerer på sikkerheds- og kvalitetsoplysninger og -analyser, videreformidler oplysningerne og træffer foranstaltninger gennem interne publikationer i elektronisk form eller på anden vis. De seneste offentliggjorte resultater fra IATA's driftsikkerhedsaudit (»IOSA«) viser en overensstemmelsesgrad på 99,3 %.
- (17) SonAir har et driftsikkerhedsstyringssystem og et kvalitetsstyringssystem, men EU's vurderingsbesøg på stedet afslørede alvorlige mangler, som kræver omgående udbedring. SonAir gennemfører ikke alle aktiviteter i overensstemmelse med kravene i »Safety Management Manual« (»SMS-manual«), sikkerhedsuddannelse af personalet er ikke fuldt ud implementeret, forvaltning af ændringer foretages kun overfladisk, og der er ikke foretaget nogen sikkerhedsaudit det seneste år. Luftfartsselskabet kunne i kvalitetsstyringssystemet ikke påvise, at alle audits i det årlige auditprogram var blevet gennemført. Under EU's vurderingsbesøg på stedet blev det også konkluderet, at det administrative system til at kontrollere resultaterne, ikke var blevet anvendt korrekt. For så vidt angår flyveoperationer tager SonAir hensyn til alle krav, når de udformer tjenestelister. Eftersom der imidlertid var visse uoverensstemmelser i visse af fortegningerne om personaleuddannelse, bør SonAir træffe passende foranstaltninger til at sikre, at procedurerne defineres og følges konsekvent.
- (18) Heli Malongo driver et fuldt ud IT-baseret og integreret system til overensstemmelsesovervågning, sikkerhedsledelse og monitorering af flyvedata. Samspillet mellem disse systemer er funktionelt. De gældende og godkendte driftshåndbøger afspejler de udførte operationer og er i overensstemmelse med Angolas gældende regler. Heli Malongo har udviklet og implementeret et funktionelt og solidt kvalitetssikringssystem til vedligehold. Håndbogen om kontrol med vedligehold og håndbogen om vedligeholdelsesprocedurer, som er udarbejdet af Heli Malongo, er blevet godkendt af INAVIC og er baseret på anbefalinger fra luftfartøjsproducenten. Faciliteterne er passende og velorganiserede, og der er særlige kontrollerede områder til opbevaring og værktøjer, inklusive kalibrerede værktøjer. Vedligeholdelsesteknikerne er tilstrækkeligt uddannede i de relevante luftfartøjstyper, og de har adgang til de påkrævede instruktioner til sikring af fortsat luftdygtighed.
- (19) Den 3. april 2019 hørte Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed INAVIC og luftfartsselskaberne TAAG og Heli Malongo. INAVIC fremlagde, hvilke tiltag man havde gennemført efter EU's vurderingsbesøg på stedet, herunder ændringer af Angolas lovgivningsmæssige ramme. I marts 2019 blev den nye lov om civil luftfart godkendt, og i henhold til denne lov vil INAVIC fremover blive anerkendt som en administrativt og økonomisk uafhængig enhed. INAVIC orienterede Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed om sit engagement i at forbedre organisationens effektive gennemførelse af de internationale sikkerhedsstandarder til et niveau over 60 %, og til det formål vil INAVIC modtage teknisk bistand udefra. Ydermere har INAVIC inden udgangen af 2019 til hensigt at udarbejde og implementere en kvalitetssikringsfunktion og en integreret metode, der muliggør ensartethed og fælles elektronisk adgang til al organisationens tekniske dokumentation.
- (20) INAVIC har gjort fremskridt med gennemførelsen af de internationale sikkerhedsstandarder. Kommissionen glæder sig over den indsats, der er gjort, og opfordrer Angolas myndigheder og INAVIC til at fortsætte på samme måde. Imidlertid giver den dokumentation, der er tilgængelig på nuværende tidspunkt, og som især stammer fra EU's vurderingsbesøg på stedet, ikke lejlighed til at konkludere, at de fremskridt, der er gjort, er tilstrækkelige til at fjerne alle luftfartsselskaber, der er registreret i Angola, og som INAVIC fører tilsyn med, fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. Det står dog klart, at INAVIC yderligere skal forbedre sit sikkerhedstilsynssystem, uddannelsen af inspektører og standardiseringen af inspektørernes arbejdsmetoder.
- (21) Under høringen fremlagde TAAG og Heli Malongo deres planer for afhjælpende foranstaltninger til at efterkomme de bemærkninger og anbefalinger, som EU's vurderingsbesøg på stedet gav anledning til. Dele af de tiltag, der er beskrevet i planerne for afhjælpende foranstaltninger, er allerede gennemført. Under høringen hævdede begge luftfartsselskaber, at de havde indført solide og funktionelle systemer til at styre forskellige operationer.

- (22) Kommissionen konkluderer, at TAAG og Heli Malongo begge er i stand til at sørge for sikker gennemførelse af deres respektive operationer. Kommissionen finder, at der er tilstrækkeligt bevis for, at begge luftfartsselskaber overholder de gældende regler i Angola og de internationale sikkerhedsstandarder. EASA har for TAAG's vedkommende bekræftet, at luftfartsselskab i øjeblikket ikke giver anledning til specifikke sikkerhedsmæssige betænkeligheder i forbindelse med TCO og SAFA.
- (23) I overensstemmelse med de fælles kriterier i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005 konkluderer Kommissionen, at Heli Malongo bør fjernes fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006, og at TAAG bør fjernes fra bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006. Derfor bør listerne over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, som fremgår af bilag A og bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006 ændres.
- (24) Medlemsstaterne bør fortsat kontrollere Angolas faktiske overholdelse af de relevante internationale sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Angola, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (25) 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 Hviderusland

- (26) Den 17. september 2018 indledte Kommissionen i forlængelse af sikkerhedsmangler påpeget af EASA inden for rammerne af TCO-godkendelsesproceduren samråd med Hvideruslands luftfartsmyndighed (»AD-BLR«) i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (27) Fra den 11. til den 15. marts 2019 gennemførte eksperter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet i Hviderusland på AD-BLR's kontorer og hos en række luftfartsselskaber, der er certificeret i Hviderusland, nemlig Belavia Belarusian Airlines (»Belavia«), Rubystar Airways og Transaviaexport Airlines.
- (28) Under EU's vurderingsbesøg på stedet fremlagde AD-BLR dokumentation for væsentlige ændringer i luftfartsmyndighedens funktionsmåde, herunder vedtagelse af nye instrukser, nye interne håndbøger og tjeklister samt oprettelse af et særligt inspektorat under transportministeriet, som er ansvarlig for luftfartssektoren og ansættelse af nye inspektører. Tiltagene blev igangsat i juni 2018 med en ændring af luftfartsloven, og de blev intensiveret efter indledningen af samråd mellem Kommissionen og AD-BLR den 17. september 2018. I 2018 indledte AD-BLR også en fornyelse af certificeringen af alle luftfartsselskaber, der er certificeret i Hviderusland. Da EU's vurderingsbesøg på stedet fandt sted, havde AD-BLR allerede fornyet certificering af to luftfartsselskaber. Dette viser, at der er blevet gjort en stor indsats for at forbedre overholdelsen af de internationale sikkerhedskrav.
- (29) Selv om det var vanskeligt at udveksle oplysninger i 2018, var informationsstrømmen blevet forbedret under EU's vurderingsbesøg på stedet. Resultaterne af EU's vurderingsbesøg på stedet viser imidlertid, at der er behov for at fastlægge og gennemføre en omfattende køreplan med kontrol af processer og en tæt opfølgning for at sikre korrekt identifikation og afhjælpning af sikkerhedsrisici. Under EU's vurderingsbesøg på stedet fremlagde AD-BLR dokumentation vedrørende myndighedens årlige tilsynsprogram for luftfartsselskaber, der er certificeret i Hviderusland. Selv om AD-BLR var i gang med at ansætte det nødvendige kvalificerede personale på besøgstidspunktet, havde myndigheden endnu ikke tilstrækkeligt personale til at kunne gennemføre alle de nødvendige tilsynsaktiviteter. Det blev også bemærket, at effektiviteten af tilsynsaktiviteterne kunne forbedres yderligere, hvis de i højere grad blev drevet af resultaterne af en solid sikkerhedsrisikovurdering.
- (30) Evalueringen af de tre førnævnte luftfartsselskaber havde til formål at kontrollere AD-BLR's evne til at sikre, at alle flyveoperationer foretaget af luftfartsselskaber, der er certificeret i Hviderusland, gennemføres i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Under EU's vurderingsbesøg på stedet blev det konkluderet, at der skal ske forbedringer, navnlig i forbindelse med tilsynsaktiviteterne vedrørende luftfartsselskaber, der er certificeret i Hviderusland. Ikke desto mindre blev der ikke identificeret nogen umiddelbar sikkerhedsrisiko, som ville kræve yderligere foranstaltninger ud over dem, der allerede er truffet af EASA under TCO-godkendelsesproceduren.
- (31) Den 3. april 2018 hørte Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed AD-BLR. Delegationen fra AD-BLR, som bestod af én enkelt person, informerede om en række foranstaltninger, der er truffet for yderligere at forbedre luftfartssikkerheden i Hviderusland, herunder navnlig ansættelse og uddannelse af personale, revision af luftfartsbestemmelser og -procedurer og udrulning af nye digitale teknologier til støtte for tilsynsaktiviteterne. Selv om nogle af oplysningerne var nyttige for Udvalget for Luftfartssikkerhed, lykkedes det ikke altid AD-BLR at give præcise svar på de spørgsmål, der blev stillet af Udvalget for Luftfartssikkerhed.

- (32) Kommissionen finder på grundlag af de tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af EU's vurderingsbesøg på stedet i marts 2019 og den korrigerende handlingsplan, der blev fremsendt den 29. marts 2019, at AD-BLR siden juni 2018 har gjort fremskridt med implementeringen af de internationale sikkerhedsstandarder. Imidlertid bør AD-BLR stadig sikre tilstrækkeligt med ressourcer til myndighedens luftfartsikkerhedsaktiviteter. Kommissionen finder også, at alle forbindelser mellem politiske hensyn og sikkerhedshensyn bør undgås.
- (33) Selv om der foreligger dokumentation, der tyder på, at foranstaltninger iværksat af AD-BLR allerede bidrager til at styrke myndighedens evne til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Hviderusland, bør myndighedens evne til at sikre, at flyveoperationer udført af luftfartsselskaber, der er certificeret i Hviderusland, gennemføres i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarder, forbedres yderligere. I overensstemmelse med 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 Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Hviderusland.
- (34) 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.
- (35) 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 Den Dominikanske Republik

- (36) Luftfartsselskaber fra Den Dominikanske Republik har aldrig været opført i bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006. Den 20. marts 2019 underrettede EASA Kommissionen om sikkerhedsmangler identificeret inden for rammerne af TCO-godkendelsesproceduren. Fem luftfartsselskaber, som er certificeret af Instituto Dominicano de Aviación Civil (»IDAC«), har ansøgt om en TCO-godkendelse, men kun to af dem, nemlig Helidosa Aviation Group, S.A. og Servicios Aéreos Profesionales, S.A., er blevet godkendt. Den 15. marts 2019 suspendede EASA godkendelsen af Servicios Aéreos Profesionales, S.A. af sikkerhedsmæssige årsager. Luftfartsselskaberne Dominican Wings, S.A. og Sky High Aviation Services, S.R.L. trak deres ansøgninger tilbage under EASA's indledende vurdering. Luftfartsselskabet Air Century, S.A. trak sin ansøgning tilbage i 2017, idet virksomheden ikke kunne påvise, at den overholdt de gældende sikkerhedsstandarder, og ansøgte igen i 2018.
- (37) Resultaterne af analysen af rampeinspektionerne, som blev gennemført i forbindelse med SAFA-programmet, viser, at SAFA-kvotienten for luftfartsselskaber, der er certificeret af IDAC, ligger over verdensgennemsnittet. Det forhold, at visse SAFA-anmærkninger blev gentaget, tyder på, at der ikke er nogen hensigtsmæssig sikkerhedskultur. Imidlertid er det samlede antal SAFA-inspektioner begrænset. Kommissionen besluttede at indlede samråd med IDAC i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006.
- (38) I overensstemmelse med 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 Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Dominikanske Republik.
- (39) Medlemsstaterne skal fortsat kontrollere den faktiske overholdelse af de relevante sikkerhedsstandarder ved hjælp af prioritering af rampeinspektioner, som udføres hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Den Dominikanske Republik, i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012.
- (40) 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 Gabon

- (41) Samrådene mellem Kommissionen og Gabons kompetente myndigheder, Agence Nationale de l'Aviation Civile (»ANAC«), fortsatte med henblik på at overvåge ANAC's fremskridt med at sikre, at myndighedens system for tilsyn med flyvesikkerheden lever op til de internationale sikkerhedsstandarder. I den forbindelse informerede ANAC Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet for at styrke implementeringen af kritiske elementer, samt om de foreløbige resultater af ICMV-besøget (ICAO Coordinated Validation Mission), som blev gennemført fra den 29. januar til den 6. februar 2019.

- (42) Kommissionen kan ikke på grundlag af de foreliggende oplysninger fuldt ud fastslå ANAC's evne til at sikre, om de flyveoperationer, der udføres af luftfartsselskaber, som er certificeret i Gabon, er i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder. Følgelig vil der blive anmodet om yderligere oplysninger og et teknisk møde med henblik på at drøfte sikkerhedstilsynet i Gabon.
- (43) Den 2. april 2019 sendte de kompetente myndigheder i Gabon Kommissionen dokumentation for, at luftfartsselskaberne Afric Aviation, Allegiance Air Tourist, Sky Gabon og Nouvelle Air Affaires Gabon ikke længere har et gyldigt Air Operator's Certificate (»AOC«). Derfor bør disse luftfartsselskaber fjernes fra listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen.
- (44) I henhold til de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen, at listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen bør ændres for at lade Afric Aviation, Allegiance Air Tourist og Sky Gabon udgå af bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 og lade luftfartsselskabet Nouvelle Air Affaires Gabon udgå af bilag B til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Indonesien

- (45) Alle luftfartsselskaber fra Indonesien blev fjernet fra bilag A til forordning (EF) nr. 474/2006 i juni 2018, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/871 ⁽⁷⁾. Med henblik på at kontrollere systemet for tilsynet med flyvesikkerheden i Indonesien yderligere holder Kommissionen og Indonesiens generaldirektorat for civil luftfart (»DGCA Indonesia«) fortsat samråd, jf. artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 473/2006. I den forbindelse sendte DGCA Indonesia ved brev af 28. februar 2019 yderligere oplysninger og en ajourføring om tilsynsaktiviteterne for perioden fra september 2018 til februar 2019. Oplysningerne omfattede en liste over de luftfartsselskaber, der er certificeret i Indonesien, over registrerede luftfartøjer og over sikkerhedstilsynsaktiviteter, håndhævelsesforanstaltninger truffet af DGCA Indonesia og en ajourført status over myndighedens planer for afhjælpende foranstaltninger (»CAP«), som var en følge af EU-vurderingsbesøget på stedet i marts 2018. DGCA Indonesia fremlagde også en ajourføring af gennemførelsen af handlingsplanen for performancebaseret navigation (»PBN«) og den tekniske bistand, som DGCA Indonesia har ydet.
- (46) Ved e-mail af 16. januar informerede DGCA Indonesia om en reorganisering af myndigheden, som har til formål at bringe dens processer i overensstemmelse med ICAO's standarder og anbefalede praksis. DGCA Indonesia har også holdt Kommissionen underrettet om de alvorlige hændelser, der har involveret indonesiske luftfartsselskaber.
- (47) For så vidt angår listen over luftfartsselskaber, luftfartøjer og tilsynsaktiviteter udstedte DGCA Indonesia et nyt AOC Del-121 og et nyt AOC Del-135. For så vidt angår trufne håndhævelsesforanstaltninger suspenderede DGCA Indonesia et AOC Del-121, tilbagekaldt et godkendelsescertifikat, suspenderede et pilotcertifikat og pålagde tre administrative sanktioner over for Del-135 AOC-indehavere. DGCA Indonesia har styrket tilsynet med den lægelige del af licenstilldelingen som reaktion på de problemer, der blev påpeget under EU's vurderingsbesøg på stedet i marts 2018, og myndigheden har suspenderet syv akkrediterede indehavere af flyvelægelicenser.
- (48) Som opfølgning på anbefalingen vedrørende PBN-gennemførelsen forventer Indonesien ved udgangen af 2019 at have indført PBN-procedurer i 19 ud af 27 internationale lufthavne. Indførelsen af PBN i indenrigslufthavne og fjerntliggende lufthavne skrider frem, men ikke i samme tempo.
- (49) DGCA Indonesia har også oplyst Kommissionens tjenestegrene om status på de afhjælpende foranstaltninger, der er blevet igangsat som følge af ICVM-besøget (ICAO Coordinated Validation Mission), som fandt sted i 2017. Den 25. juli 2018 reviderede ICAO CAP på luftdygtighedsområdet. Alle afhjælpende foranstaltninger er blevet helt eller delvist godkendt af ICAO.
- (50) Kommissionen har undersøgt oplysningerne og ved brev af 6. marts 2019 anmodet om supplerende oplysninger, nemlig hvor mange interne procedurer i DGCA Indonesia, der stadig mangler at blive afsluttet, om fristerne for et af luftfartsselskaberne, som ikke blev overholdt, og om den nylige fusion mellem Garuda Indonesia og Sriwijaya. Den 20. marts 2019 fremsendte DGCA Indonesia de oplysninger, der var blevet anmodet om. Efter nærmere undersøgelse finder Kommissionen, at de fleste af de forklaringer, der blev afgivet om CAP, alvorlige hændelser og håndhævelsesforanstaltninger er tilstrækkelige. Som følge heraf blev de fleste af resultaterne af CAP lukket og de foreslåede nye afslutningsfrister blev godkendt.

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

- (51) Efter dødsulykken med Lion Airs flyvning JT610 den 29. oktober 2018 har DGCA Indonesia løbende oplyst Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet. I kølvandet på ulykken med Ethiopian Airlines' flyvning ET302 den 10. marts 2019 oplyste DGCA Indonesia Kommissionen om sin beslutning om som sikkerhedsforanstaltning at give Lion Airs og Garuda Indonesias flåder af Boeing 737 MAX-fartøjer flyveforbud.
- (52) Ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at ikke der på nuværende tidspunkt er nogen grund til at ændre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen for luftfartsselskaber fra Indonesien.
- (53) 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.
- (54) 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

- (55) I 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.
- (56) Fra den 11. til den 15. februar 2019 gennemførte eksperter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne et EU-vurderingsbesøg på stedet i Moldova på CAAM's kontorer og hos en række luftfartsselskaber, der er certificeret i Moldova, nemlig Air Moldova, Fly Pro og Terra Avia.
- (57) Ifølge eksperternes rapport har CAAM en tilgang til luftfartssikkerhed, som mangler tidssvarende teknikker til forvaltning af flyvesikkerheden. Den lovgivningsmæssige ramme bør ajourføres, eftersom ikke alle ændringer af ICAO-bilagene er blevet indarbejdet i Moldovas regler. CAAM arbejder på nuværende tidspunkt på at gennemføre EU's regler, jf. aftalen om et fælles luftfartsområde mellem Unionen og dens medlemsstater og Republikken Moldova af 2012.
- (58) CAAM mangler at indføre solide interne mekanismer og procedurer for omsættelse af den eksisterende retlige og tekniske ramme til rutinemæssige aktiviteter i organisationen. CAAM bør derfor forbedre sin kvalitetsstyringsfunktion. CAAM's afdeling for flyveoperationer har indført interne processer og procedurer, men de overholdes ikke. Under EU's vurderingsbesøg på stedet blev der identificeret visse udviklingsområder, herunder navnlig behovet for nøje at overholde certificeringsprocessen, behovet for bedre sporbarhed i forbindelse med revision og godkendelse af håndbøger og behovet for at styrke afdelingen for flyveoperationers tilsynsforpligtelser. CAAM har ikke indført noget system for tilsyn med delegeret teoretisk viden og praktiske undersøgelser på området for licensaktiviteter. Ydermere bør registreringen forbedres, navnlig for så vidt angår tilsynsaktiviteternes sporbarhed.
- (59) De uddannelsesprogrammer, der er udviklet af CAAM's luftdygtighedskontor, er ikke i overensstemmelse med de etablerede procedurer på området, og de er ikke tilstrækkelige til at bevare det krævede niveau af viden, færdigheder, kompetencer og kvalifikationer, der kræves af luftdygtighedspersonalet. De audit og inspektioner, der gennemføres af CAAM's luftdygtighedskontor, bør styrkes, eftersom EU's vurderingsbesøg på stedet afslørede problemer hos moldoviske luftfartsselskaber, som burde være blevet identificeret under CAAM's egne tilsynsaudit.
- (60) Air Moldova, Moldovas største luftfartsselskab, har indført et velfungerende og solidt sikkerhedsstyringssystem, som genererer brugbare data til luftfartsselskabet. Kvalitetsstyringssystemet er solidt og funktionelt og kræver kun mindre forbedringer. Virksomhedens øverste ledelse har en god forståelse af systemet og bruger det til at identificere risici og træffe de nødvendige foranstaltninger for at nedbringe de alvorligste risici. Luftfartsselskabets operationer understøttes af kvalificerede teknikere og linjestationer med vedligeholdelseskapacitet. Organisationens har fremvist et solidt og velstruktureret system til at kontrollere forskellige aspekter for at sikre fortsat luftdygtighed. Air Moldova har udarbejdet de krævede håndbøger med politikker og tilhørende procedurer, som er godkendt af CAAM. Certificeringspersonalet er tilstrækkeligt uddannet i de forskellige typer luftfartøjer. Under EU's vurderingsbesøg på stedet blev der ikke påpeget nogen alvorlige mangler.

- (61) Fly Pro er et luftfragtselskab, som både har et sikkerhedsstyringssystem og et kvalitetsstyringssystem. Under EU's vurderingsbesøg på stedet blev der identificeret visse mangler ved disse systemer, som kræver udbedring. Fly Pros SMS-manual bør ajourføres i overensstemmelse med Moldovas lovgivning og de internationale sikkerhedsstandarder. Luftfartsselskabet kunne i kvalitetsstyringssystemet ikke påvise, at alle audits i det årlige auditprogram var blevet gennemført. Endvidere fungerede det administrative system til kontrol af resultaterne ikke korrekt. Fly Pro har udarbejdet en driftshåndbog, men den gældende udgave af håndbogen afspejler ikke de godkendte operationer eller godkendelser. Vedligeholdelsesprogrammet er ikke ajourført, fordi alle nye inspektioner, der blev indført ved den seneste rapport fra vedligeholdelseseftersynsudvalget, som er udstedt af den organisation, der er ansvarlig for typegodkendelsen, blev indført med et forkert interval. Evalueringen af Fly Pro har vist funktionelle problemer med den operationelle kontrol, uddannelses- og registreringsstyring, samt kvalitetsstyringssystemet, som ikke er i stand til at identificere manglerne.
- (62) Terra Avia er et privat luftfartsselskab fra Moldova, der har sin operationelle base i Sharjah International Airport, De Forenede Arabiske Emirater. Terra Avias SMS-manual bør ajourføres i overensstemmelse med Moldovas lovgivning og de internationale sikkerhedsstandarder. Derudover gennemfører Terra Avia ikke alle aktiviteter i overensstemmelse med kravene i SMS-manualen (risikostyring foretages kun overfladisk, flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger er ikke fuldt ud implementeret, og der er ikke foretaget nogen sikkerhedsaudits). Terra Avia har ikke etableret nogen effektiv operationel kontrol af start, fortsættelse, omdirigering eller afbrydelse af en flyvning. Ydermere er luftfartsselskabets vedligeholdelsesprogram ikke ajourført. Selv om de luftfartøjer, som Terra Avia benytter, klart ligger under de anvendelsestal, der skal til for at rapporten fra vedligeholdelseseftersynsudvalget og vedligeholdelsesplanlægningsdata finder anvendelse, har luftfartsselskabet ikke overvejet at udarbejde og implementere et vedligeholdelsesprogram for flåder med lave anvendelsestal. Terra Avia kunne ikke demonstrere, hvordan virksomheden lever op til sit ansvar for fortsat luftdygtighed. Luftfartsselskabet var heller ikke i stand til at dokumentere status for overholdelse af vedligeholdelsesprogrammet. Under EU's vurderingsbesøg på stedet blev det konstateret, at oplysningerne om reservedele med begrænset levetid var ufuldstændige. Endelig var Terra Avia ikke i stand til at påvise, at alle de krævede elementer i flyvebesætningens uddannelses- og kontrolprogram var omfattet af omskolingskurset og den periodiske træning. Terra Avia har udarbejdet et system til at kontrollere flyve- og kabinebesætningernes flyveperiode, tjenesteperiode og hviletider, men systemet havde ikke nogen meddelelsesfunktion, hvis nogen af disse ikke blev overholdt.
- (63) Efter EU-vurderingsbesøget på stedet i 2019 gennemførte CAAM en sikkerhedsanalyse og lavede et udkast til en CAP med henblik på at afhjælpe de bemærkninger, der blev fremsat under besøget. Kommissionen finder, at analysen er omfattende og opstiller specifikke frister for foranstaltningerne. Dog skal der gøres en væsentlig indsats for at gennemføre alle de foranstaltninger, der fremgår af sikkerhedsanalysen. Ydermere er der tillige med at den faktiske implementering af sikkerhedsanalysen udestår, blevet påpeget yderligere sikkerhedsrisici under EU's vurderingsbesøg på stedet i 2019, som fortsat ikke er afhjulpet.
- (64) Den 2. april 2019 hørte Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed CAAM og luftfartsselskaberne Air Moldova, Fly One og Aerotranscargo. CAAM præsenterede sin nuværende organisationsstruktur, herunder nærmere oplysninger om den arbejdsstyrke, der er tilknyttet afdelingen for luftdygtighed og afdelingen for flyveoperationer. CAAM fremlagde nærmere oplysninger om, hvilke foranstaltninger der er truffet siden det seneste møde med Udvalget for Luftfartssikkerhed i november 2018, herunder oplysninger om uddannelsen af de operationelle inspektører, om rekrutteringsprocessen for nye inspektører og om de foranstaltninger, der er truffet mod en række luftfartsselskaber, der er registreret i Moldova. Tillige hermed fremlagde CAAM oplysninger om status for og planlægning af harmoniseringen af Moldovas lovgivning med Unionens regelsæt og revision af interne procedurer og håndbøger. CAAM fremlagde en sammenfatning af de afhjælpende foranstaltninger, der er truffet hvad angår de bemærkninger, som eksperterne fremsatte i løbet af EU's vurderingsbesøg på stedet i 2019. CAAM oplyste ydermere Kommissionen, at Fly Pros og Terra Avias AOC var blevet suspenderet.
- (65) CAAM oplyste også, at organisationen siden begyndelsen af 2019 er blevet omstruktureret til en offentlig institution, der finansieres over statsbudgettet. Kommissionen finder, at alle forbindelser mellem politiske hensyn og sikkerhedshensyn bør undgås. I den forbindelse vil CAAM skulle vise, at organisationen er helt og aldeles uafhængig i sin beslutningsproces på trods af den nye institutionelle ramme.
- (66) I overensstemmelse med de tilgængelige oplysninger, herunder resultaterne af EU's vurderingsbesøg på stedet og de oplysninger, der blev fremlagt under høringen, finder Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed, at CAAM kun har begrænset kapacitet til at føre tilsyn med luftfartsaktiviteterne i Moldova, og der er derfor behov for væsentlige yderligere forbedringer for at afværge opståede sikkerhedsmangler.

- (67) Air Moldova fremlagde sin CAP til at imødekomme de bemærkninger og anbefalinger, der blev afgivet under EU's vurderingsbesøg på stedet. Planen indeholder afhjælpende foranstaltninger og forebyggende tiltag, som er baseret på en solid analyse af de grundlæggende årsager. EASA har i den forbindelse bekræftet, at luftfartsselskabet i øjeblikket ikke giver anledning til specifikke sikkerhedsmæssige betænkeligheder i et TCO- og SAFA-perspektiv.
- (68) Fly One gav et overblik over virksomheden, herunder den nuværende flåde og de tilgængelige ressourcer og faciliteter. Den beskrev sit sikkerhedsstyringssystem og sit kvalitetsstyringssystem som solide og veludviklede systemer. Luftfartsselskabet anvender en række softwareværktøjer til at integrere sikkerheds-, kvalitets- og risikostyringsdata, og det har en effektiv kontrol af sine flyveoperationer. EASA har i den forbindelse bekræftet, at luftfartsselskabet i øjeblikket ikke giver anledning til specifikke sikkerhedsmæssige betænkeligheder i et TCO- og SAFA-perspektiv.
- (69) Aerotranscargo præsenterede sit kvalitetsstyringssystem og sikkerhedsstyringssystemets virkemåde og struktur. Virksomheden oplyste også om sit engagement for at forbedre sine sikkerhedsforhold og sin sikkerhedskultur. EASA har i den forbindelse bekræftet, at luftfartsselskabet i øjeblikket ikke giver anledning til specifikke sikkerhedsmæssige betænkeligheder i et TCO- og SAFA-perspektiv.
- (70) På grundlag af de tilgængelige oplysninger og ifølge de fælles kriterier, der er fastsat i bilaget til forordning (EF) nr. 2111/2005, finder Kommissionen derfor, at der på nuværende tidspunkt er grund til at opføre alle luftfartsselskaber fra Moldova på listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen med undtagelse af Air Moldova, Fly One og Aerotranscargo.
- (71) 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.
- (72) 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

- (73) Kommissionen anmodede ved brev af 29. oktober 2018 de kompetente myndigheder i Nepal, Civil Aviation Authority of Nepal («CAAN»), om en fortegnelse over dokumenter og foranstaltninger, der skal gennemføres.
- (74) Ved brev af 9. december 2018 fremlagde CAAN al den ønskede dokumentation. Kommissionen konkluderede, at den fremsendte dokumentation var velstruktureret, og indholdet tilfredsstillende. CAAN har gjort en betydelig indsats for at forbedre systemet for tilsyn med flyvesikkerheden i Nepal. Imidlertid finder Kommissionen, at der er behov for yderligere betydelige forbedringer for at afhjælpe de eksisterende sikkerhedsmangler. Kommissionen bemærker ydermere, at raten for ulykker og indberetningspligtige hændelser stadig er særligt høj i Nepal. Den seneste hændelse fandt sted den 27. februar 2019, hvor en helikopter Eurocopter AS350 fra Air Dynasty styrtede ned i den østlige bjergregion Taplejung, Nepal. Inden det kan overvejes at ophæve driftsforbuddet for alle luftfartsselskaber, der er registreret i Nepal, skal ulykkeskvotienten i landet forbedres væsentligt.
- (75) I overensstemmelse med 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 Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Nepal.

Luftfartsselskaber fra Rusland

- (76) Kommissionen, EASA og medlemsstaternes kompetente myndigheder har fortsat nøje overvåget sikkerhedsforholdene hos luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland og beflyver Unionen, herunder gennem prioritering af de rampeinspektioner, som er udført hos visse russiske luftfartsselskaber i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- (77) Den 22. marts 2019 mødtes repræsentanter fra Kommissionen, EASA og medlemsstaterne 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, der er udført i perioden mellem 19. september 2018 og 22. marts 2019, og på at identificere tilfælde, hvor FATA's tilsynsaktiviteter skulle forbedres.

- (78) Under mødet så Kommissionen nærmere på resultaterne af SAFA-rampeinspektionerne hos et af de luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, og den bemærkede FATA's beslutning om at begrænse AOC til indenrigsflyvninger. I lyset af det store antal ansøgninger om TCO-godkendelser, som ikke har resulteret i TCO-godkendelser fra EASA (19 godkendelser ud af 62 ansøgninger), bad Kommissionen FATA om at gennemgå de pågældende luftfartsselskabers sikkerhedsforhold inden næste møde med Udvalget for Luftfartssikkerhed.
- (79) På grundlag af de foreliggende oplysninger, herunder de oplysninger, der blev fremlagt af FATA på mødet den 22. marts 2019, 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.
- (80) 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.
- (81) 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.
- (82) Hvis disse inspektioner afslører en umiddelbar sikkerhedsrisiko som følge af manglende overholdelse af internationale sikkerhedsstandarder, kan Kommissionen pålægge de pågældende luftfartsselskaber, der er certificeret i Rusland, et driftsforbud og inkludere dem i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaber fra Venezuela

- (83) Den 6. marts 2017 ansøgte Avior Airlines, der er certificeret i Venezuela, EASA om en TCO-godkendelse. EASA vurderede ansøgningen i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014. Den 4. oktober 2017 afviste EASA af sikkerhedsmæssige årsager Avior Airlines' TCO-ansøgning.
- (84) Den 14. november 2017 hørte Kommissionen og Udvalget for Luftfartssikkerhed Instituto Nacional de Aeronáutica Civil («INAC») og Avior Airlines 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 ⁽⁸⁾.
- (85) Efter et teknisk møde, som blev afholdt den 29. august 2018, jf. artikel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005, deltog INAC den 14. november 2018 i en høring med Udvalget for Luftfartssikkerhed. Selv om visse elementer af et tilsynssystem 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 uoverensstemmelser. Imidlertid var disse uoverensstemmelser ikke af en sådan art, at de berettiger, at alle luftfartsselskaber fra Venezuela opføres i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- (86) Venezuela har løbende underrettet om status på landets overvågningsforpligtelser. Den 17. januar 2019 anmodede Kommissionen INAC om at fremlægge oplysninger om tre venezuelanske luftfartsselskaber, Avior Airlines, Estelar Latinoamericana og Conviasa. Denne anmodning omfattede alle inspektionsrapporter inden for områderne operationer, luftdygtighed, personcertificering og flyvemedicin, som blev gennemført af INAC i 2017 og 2018 hos disse luftfartsselskaber, og alle inspektionsrapporter hos de vedligeholdelsesorganisationer, der arbejder for de tre venezuelanske luftfartsselskaber. En lignende anmodning blev fremsat for uddannelsescentrene. Tillige hermed anmodede Kommissionen om alle rapporter fra rampeinspektioner, som var gennemført hos venezuelanske luftfartsselskaber, herunder afhjælpende foranstaltninger og opfølgingsforanstaltninger igangsat af INAC. INAC fremsendte rettidigt alle de ønskede oplysninger, som Kommissionen vil fortsætte med at analysere, og den vil om nødvendigt anmode om yderligere oplysninger.
- (87) Ifølge oplysningerne fra INAC den 1. april 2019 har Avior Airlines fået et IOSA-certifikat. EASA har meddelt, at Avior Airlines har til hensigt at indgive en ny ansøgning om TCO-godkendelse.

⁽⁸⁾ 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 (EUT L 318, 2.12.2017, s. 1).

- (88) I overensstemmelse med 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 Unionen for så vidt angår luftfartsselskaber fra Venezuela.
- (89) 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.
- (90) 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.
- (91) I betragtning af betydningen for sikkerheden anerkendes det i artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2111/2005, at det er nødvendigt at træffe hurtige afgørelser og om nødvendigt skabe mulighed for en hasteprocedure. For at beskytte følsomme oplysninger og minimere de kommercielle virkninger er det derfor afgørende, at afgørelser om at ajourføre listen over luftfartsselskaber med driftsforbud eller driftsmæssige begrænsninger i Unionen, offentliggøres og træder i kraft straks efter vedtagelsen.
- (92) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor ændres.
- (93) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Luftfartssikkerhed, der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2111/2005 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

- 1) Bilag A erstattes af teksten i bilag I til nærværende forordning.
- 2) Bilag B erstattes af teksten i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. april 2019.

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 LUFTEARTSSELSKABER 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 myndigheder i Angola, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn, undtagen TAAG Angola Airlines og Heli Malongo, 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
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

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 Den Gabonesiske Republik, undtagen Afrijet Business Service, der er optaget i bilag B, herunder:			Den Gabonesiske Republik
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	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
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	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
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen
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 Moldova, undtagen Air Moldova, Fly One og Aerotranscarga, herunder:			Republikken Moldova
CA Î.M »TANDEM AERO« SRL	MD005	TDM	Republikken Moldova
Î.M »VALAN ICC« SRL	MD009	VLN	Republikken Moldova
CA »AIM AIR« SRL	MD015	AAM	Republikken Moldova
CA »OSCAR JET« SRL	MD017	OSJ	Republikken Moldova
CA »AIR STORK« SRL	MD018	MSB	Republikken Moldova
Î M »MEGAVIATION« SRL	MD019	ARM	Republikken Moldova
CA »PECOTOX-AIR« SRL	MD020	PXA	Republikken Moldova
CA »TERRA AVIA« SRL	MD022	TVR	Republikken Moldova
CA »FLY PRO« SRL	MD023	PVV	Republikken Moldova
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

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
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
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 SD	54	AAJ	Republikken Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republikken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republikken Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republikken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Ukendt	Republikken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republikken Sudan

Luftfartsselskabets juridiske enheds navn som anført på dens AOC (og firmanavnet, hvis dette er anderledes)	Nummer på Air Operator's Certificate («AOC») eller licens	ICAO-designator-kode på tre bogstaver	Luftfartøjsoperatørens hjemstat
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 serie-nummer eller -numre, hvis det/de er kendt	Registreringsstat
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
IRAN AIR	FS100	IRA	Den Islamiske Republik Iran	Alle luftfartøjer af typen Fokker F100 og af typen Boeing B747.	Luftfartøjer af typen Fokker F100, som er opført på AOC, og luftfartøjer af typen Boeing B747, 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 Business Service 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.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA