

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/1866****av den 28 november 2018****om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 4.2, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 <sup>(2)</sup> fastställs en förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU.
- (2) Vissa medlemsstater och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad Easa) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005 <sup>(3)</sup>, lämnat information till kommissionen som är relevant för att aktualisera förteckningen. Relevant information har även lämnats av tredjeländer och internationella organisationer. Förteckningen bör därför aktualiseras på grundval av denna information.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, och meddelat avgörande fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i EU eller för beslut om att ändra villkoren i ett verksamhetsförbud för ett lufttrafikföretag som redan finns med i förteckningarna i bilaga A och B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (4) Kommissionen har gett de berörda lufttrafikföretagen möjlighet att ta del av den dokumentation som medlemsstater lämnat in, att inkomma med skriftliga synpunkter och att lämna en muntlig redogörelse inför kommissionen och den kommitté som inrättats genom förordning (EG) nr 2111/2005 (nedan kallad *flygsäkerhetskommittén*).
- (5) Kommissionen har informerat flygsäkerhetskommittén om pågående gemensamma samråd, inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005 och kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 <sup>(4)</sup>, med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Angola, Vitryssland, Benin, Gambia, Indonesien, Mauretanien, Mexiko, Moldavien, Nepal, Ryssland, Thailand, Venezuela och Zambia. Kommissionen har också informerat flygsäkerhetskommittén om luftfartssäkerheten i Afghanistan, Gabon, Kazakstan, Libyen och Moçambique.
- (6) Easa har också informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om resultaten av analysen av rampinspektioner som gjorts i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 <sup>(5)</sup> inom ramen för programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet).

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

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15).

<sup>(4)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8).

<sup>(5)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (7) Easa informerade dessutom kommissionen och flygsäkerhetskommittén om projekt för tekniskt stöd som genomförts i tredjeländer, som påverkas av ett verksamhetsförbud enligt förordning (EG) nr 474/2006. Easa informerade om planer och förfrågningar om ytterligare tekniskt stöd och samarbete för att förbättra de civila luftfartsmyndigheternas administrativa och tekniska kapacitet i tredje land, i syfte att hjälpa dem att åtgärda bristerna i efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer för civil luftfart. Medlemsstaterna uppmanades att svara på dessa förfrågningar bilateralt, i samordning med kommissionen och Easa. Kommissionen upprepade i detta sammanhang nyttan av att informera det internationella luftfartssamfundet, främst via Internationella civila luftfartsorganisationens (nedan kallad *Icao*) Scan-databas (*Safety Collaborative Assistance Network*), om det tekniska stöd som EU och medlemsstaterna ger tredjeländer i syfte att förbättra luftfartssäkerheten i världen.
- (8) Eurocontrol informerade kommissionen och flygsäkerhetskommittén om statusen för Safas och tredjelandoperatörernas larmfunktion och även om aktuell statistik över varningsmeddelanden för lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud.

### EU-lufttrafikföretag

- (9) Efter Easas analys av information från rampinspektioner på EU-lufttrafikföretags luftfartyg och från egna standardiseringsinspektioner samt från specifika inspektioner och granskningar gjorda av nationella luftfartsmyndigheter, har flera medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om dessa. Bulgarien och Malta informerade kommissionen och flygsäkerhetskommittén om åtgärder som vidtagits i fråga om lufttrafikföretag som har fått sina drifttillstånd i Bulgarien respektive Malta.
- (10) Medlemsstaterna uttryckte åter sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder om säkerhetsinformation skulle visa på överhängande risker på grund av att EU-lufttrafikföretag brister i efterlevnaden av relevanta säkerhetsnormer.

### Lufttrafikföretag från Angola

- (11) Genom en skrivelse av den 30 april 2018 ålade kommissionen Angolas behöriga myndighet, Instituto Nacional da Aviação Civil (nedan kallad INAVIC) att lämna in en förteckning över dokument och av åtgärder som behöver slutföras.
- (12) INAVIC lämnade de alla begärda dokumenten i god tid. Easa analyserade dokumentationen från INAVIC och kom fram till att den var tydligt presenterad och väl strukturerad. Vidare överensstämde kopiorna av drifttillstånd och operativa specifikationer som INAVIC överlämnade med Icao-formatet. INAVIC gav en god överblick över uppföljningsåtgärder avseende de brister som påpekats vid säkerhetstillsynen av angolanska lufttrafikföretag i OPS (flygverksamhet och luftvärdighet områden).
- (13) INAVIC:s förfaranden och föreskrifter har aktualiserats sedan 2015, främst på flygverksamhets- och luftvärdighets områdena (OPS och AIR) samt det flygmedicinska området. I enlighet med relevanta internationella säkerhetsnormer har INAVIC dessutom aktivt försett Icao med uppdateringar av planen för korrigerande åtgärder.
- (14) För att få mer ingående och evidensbaserad kunskap om tillsynen i Angola ålade kommissionen INAVIC att lämna in rapporterna från omvalideringsinspektioner eller -granskningar av drifttillstånd, bl.a. en ingående beskrivning av anmärkningarna och vilka uppföljningsåtgärder som vidtagits avseende lufttrafikföretagen *Sonair*, *Air Jet* och *Heli Malongo*.
- (15) Rapporterna tillställdes Easa som konkluderade att uppgifterna i dem vara relevanta och av god kvalitet. Av rapporterna framgick även att berörda lufttrafikföretag har vidtagit lämpliga korrigerande åtgärder, på grundval av de resultat som INAVIC kommit fram till.
- (16) INAVIC meddelade kommissionen att ett nytt lufttrafikföretag tilldelats drifttillstånd, nämligen *Bestfly Aircraft Management* och *SJL*. INAVIC informerade även kommissionen om att sju lufttrafikföretag, nämligen *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* och *Mavewa* inte längre innehar något giltigt drifttillstånd.

- (17) På basis av nu tillgänglig information är kommissionens slutsats att INAVIC ha gjort framsteg i genomförandet av internationella säkerhetsnormer. Innan något beslut om hävande av förbudet mot lufttrafikföretag från Angola kan vidtas måste dessa framsteg kontrolleras under ett EU-utvärderingsbesök hos INAVIC och utvalda angolanska lufttrafikföretag.
- (18) I enlighet med de gemensamma kriterierna enligt bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över lufttrafikföretag som belagts med verksamhetsförbud inom EU bör ändras och bör uppta de nya lufttrafikföretagen *Bestfly Aircraft Management* och *SJL*. Lufttrafikföretagen *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* och *Mavewa* bör strykas från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006, eftersom de inte längre innehar något drifttillstånd.

### Lufttrafikföretag från Vitryssland

- (19) Den 17 september 2018 inledde kommissionen samråd med Vitrysslands luftfartsavdelning (nedan kallad AD-BLR) i enlighet med artikel 3.2 i förordning nr 473/2006, med anledning av säkerhetsbrister som Easa identifierat i samband med processen för auktorisation som tredjelandsoperatör.
- (20) Den 8 november 2018 höll kommissionen, Easa och företrädare för AD-BLR ett tekniskt möte. Under mötet betonade kommissionen vikten av att korrekt och regelbundet informeras om AD-BLR:s säkerhetstillsyn. AD-BLR redogjorde för de korrigerande åtgärder som vidtagits för att åtgärda säkerhetsbrister som Easa identifierat inom ramen för auktorisationsförfarandet för tredjelandsoperatörer och sin övervakningsverksamhet. Trots att denna information begärdes redan vid den tidpunkt då samrådet inleddes, lämnade AD-BLR inte tillräcklig information om planeringen av och resultaten från av tillsynsverksamheten. Med tanke på de svårigheter som vissa sökande som fått sina drifttillstånd i Vitryssland har haft med att godkännas i auktorisationsförfarandet som tredjelandsoperatör, i första rummet på grund av säkerhetsbrister, upprepade kommissionen vikten av att AD-BLR följer relevanta internationella säkerhetsnormer när det utför sina arbetsuppgifter i fråga om säkerhetsansvar.
- (21) Med tanke på de existerande bristerna inbjöd kommissionen AD-BLR till en utfrågning, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005. Denna ägde rum den 13 november 2018. Under utfrågningen tillställde AD-BLR kommissionen och flygsäkerhetskommittén allmän information om luftfartssektorn i Vitryssland, vilken personal som finns till förfogande för tillsynsverksamhet och hur Vitryssland genomför olycksutredningar. AD-BLR gav också information om status för säkerhetstillsynen i Vitryssland genom att hänvisa till Icaos relevanta kritiska punkter. AD-BLR upprepade sin önskan om nära samarbete med EU och informerade om starten av genomförandet av vissa EU-förordningar, främst på luftvärdighets- och driftområdet. AD-BLR var övertygad om att verksamheten bedrivs i full överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer och inbjöd EU att göra ett bedömningsbesök för att få bättre inblick i Vitrysslands säkerhetstillsynssystem.
- (22) Kommissionen anser att avsaknaden av dokumenterad information och det besvärliga utbytet av information efter det att de officiella samråden inletts gör det svårt att bedöma hur AD-BLR fullgör sina skyldigheter. Kommissionen anser därför att EU måste genomföra ett utvärderingsbesök på plats före nästa möte i flygsäkerhetskommittén.
- (23) Kommissionen anser vidare att resultaten av Safas rampinspektioner av *BELAVIA*, det enda reguljära lufttrafikföretaget som fått sitt drifttillstånd i Vitryssland, inte väcker specifika säkerhetsfarhågor i detta skede i fråga om detta lufttrafikföretag. Med avseende på lufttrafikföretag som bedriver fraktverksamhet har Easa redan vidtagit av verkställighetsåtgärder mot *JSC Aircompany Grodno* och *Transaviaexport Airlines*.
- (24) Även om det är uppenbart att de olika brister som konstaterats måste rättas till, är de ännu inte av en sådan karaktär att de skulle motivera att lufttrafikföretag från Vitryssland förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (25) På grundval av den information som nu finns tillgänglig anser kommissionen därför, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, att vad avser lufttrafikföretag från Thailand, det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom EU.
- (26) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Vitryssland reellt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som har fått sina drifttillstånd i Vitryssland.

- (27) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### **Luftrafikföretag från Benin**

- (28) I maj 2017 strök kommissionen alla luftrafikföretag som lyder under Benin från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 <sup>(1)</sup>.
- (29) Genom en skrivelse av den 14 september 2018 begärde kommissionen av Benins Agence Nationale de l'Aviation Civile (nedan kallad ANAC Benin) dokumentation om myndighetens struktur, dess tillsynssystem och dess verksamhet, bl.a. förteckningen över innehavare av drifttillstånd och registrerade luftfartyg och över verkställighetsåtgärder som vidtagits.
- (30) Den 15 oktober 2018 lämnade ANAC Benin den begärda informationen, bl.a. uppgifter om myndighetens interna organisation, personalkvalifikationer, utbildningspolicy, tillsynsprocess, system för rapportering av händelser samt processen för utfärdande och validering av licenser.
- (31) Av handlingarna framgick även att det fanns två luftrafikföretag som fått sina drifttillstånd av ANAC Benin, nämligen *Air Taxi Benin* och *Asab*.
- (32) Kommissionen uppmanar ANAC Benin att regelbundet rapportera om löpande förbättringar i genomförandet av internationella säkerhetsnormer och om eventuell ny information, särskilt vad gäller drifttillstånd som beviljas nya luftrafikföretag.
- (33) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser luftrafikföretag från Benin, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom EU.

#### **Luftrafikföretag från Gambia**

- (34) Gambiska luftrafikföretag har aldrig förts in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006. Genom en skrivelse av den 24 augusti 2018 ålade kommissionen Gambias civila luftfartsmyndighet (nedan kallad CAAG) att lämna dokumentation angående myndighetens struktur, dess tillsynssystem och tillsynsverksamhet, däribland förteckningen över innehavare av drifttillstånd och av registrerade luftfartyg samt verkställighetsåtgärder som vidtagits. CAAG lämnade de begärda upplysningarna den 28 september 2018.
- (35) CAAG informerade kommissionen att det vid den tidpunkten inte finns några innehavare av drifttillstånd i landet, och att 18 luftfartyg ingick i registret. Ett antal av dessa luftfartyg står i förråd, medan andra inte längre är i drift.
- (36) Vad gäller luftrafikföretaget *Sonnig International Private Jets Gambia – SIPJ(G)* bekräftade CAAG att det inte sedan augusti 2017 innehar något giltigt gambiskt drifttillstånd.
- (37) I samma skrivelse informerade CAAG även om att Icao på plats hade genomfört en granskning av säkerhetstillsynen 16–26 juli 2018 inom ramen för Icaos USOAP-CMA-program. CAAG åtog sig att tillstålla kommissionen granskningsrapporten så snart den är tillgänglig. Enligt tidigare granskningsresultat från 2005 låg det övergripande faktiska genomförandet (*Effective Implementation*) på 78,46 %.
- (38) På grundval av den informationen anser kommissionen att det just nu inte finns några tecken på att CAAG inte skulle kunna fullgöra sina internationella skyldigheter i fråga om säkerhetstillsyn.
- (39) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser luftrafikföretag från Gambia, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU.

<sup>(1)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/830 av den 15 maj 2017 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 124, 17.5.2017, s. 3), skälen 12–19 om Benin.

**Luftrafikföretag från Indonesien**

- (40) Alla luftrafikföretag från Indonesien ströks från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 i juni 2018 <sup>(1)</sup>. För att ytterligare övervaka säkerhetstillsynen i Indonesien fortsatte kommissionen och Indonesiens generaldirektorat för civil luftfart (nedan kallat *indonesiska DGCA*) sina samråd enligt artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006. Kommissionen övervakar indonesiska DGCA:s framsteg vad gäller att bringa landets system för säkerhetstillsyn av den civila luftfarten i överensstämmelse med internationella säkerhetsnormer. Indonesiska DGCA lämnade i detta sammanhang genom en skrivelse av den 26 september 2018 ytterligare information till kommissionen och en uppdatering angående indonesisk luftfart för perioden maj 2018–augusti 2018 och angående den överenskomna planen för korrigerande åtgärder.
- (41) I informationen ingick en förteckning över luftrafikföretag som fått sina drifttillstånd i Indonesien, över registrerade luftfartyg och säkerhetstillsynsverksamhet, en förteckning över verkställighetsåtgärder som indonesiska DGCA har vidtagit, en uppdaterad status angående handlingsplaner till följd av EU:s utvärderingsbesök i mars 2018 samt uppdateringar av genomförandet av handlingsplanen för prestationsbaserad navigering (PBN) och angående det tekniskt stöd som indonesiska DGCA fått.
- (42) I fråga om förteckningen över luftrafikföretag, luftfartyg och tillsynsverksamhet utfärdade indonesiska DGCA under denna period en ny AOC Part-121 och två nya AOC Part-135.
- (43) Vad gäller vidtagna tillsynsåtgärder upphävde Indonesien tillfälligt drifttillstånden (en Part-121 och en Part-135), återkallade ett valideringscertifikatet, och fattade beslut om en administrativ påföljd gällande en innehavare av drifttillstånd (Part-135). Dessutom tog indonesiska DGCA de första stegen mot att stärka tillsynen vad avser licensgivningens medicinska del med anledning av de frågor som uppmärksammades vid EU:s utvärderingsbesök i mars 2018 eftersom myndigheten har upphävt två ackrediterade flygläkarlicenser (*accredited medical examiner licence*).
- (44) Rekommendationen om genomförandet av PBN har också beaktats. I slutet av 2018 förväntar sig Indonesien som prioriterad fråga att genomföra PBN-procedurer på 23 av 25 internationella flygplatser. Genomförandet av PBN på inhemska och avlägsna flygplatser går dock inte i samma takt.
- (45) Indonesiska DGCA informerade även kommissionen om status för de korrigerande åtgärderna som var resultatet av Icaos samordnade valideringsbesök 2017. Den 25 juli 2018 granskade Icao handlingsplanen med korrigerande åtgärder vad avser luftvärdighet. Alla korrigerande åtgärder har helt eller delvis godtagits av Icao.
- (46) Efter olyckan med dödlig utgång vid flygning JT-610 med *Lion Air* kontaktade indonesiska DGCA kommissionen den 29 oktober 2018 inom ett dygn och fortsätter att lämna information, bl.a. om förebyggande åtgärder som vidtagits efter olyckan vad avser luftrafikföretag som i sin flotta har luftfartyg av samma typ (ett flygplan som flygs av *Garuda* och 10 som flygs av *Lion Air*).
- (47) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser luftrafikföretag från Indonesien, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU.
- (48) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Indonesien reellt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, prioritera rampinspektioner hos luftrafikföretag som har fått sina drifttillstånd i Indonesien.
- (49) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

**Luftrafikföretag från Mauretanien**

- (50) I december 2012 beslöt kommissionen att stryka alla luftrafikföretag som lyder under Mauretanien från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/871 av den 14 juni 2018 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 152, 15.6.2018, s. 5), skälen 40–64 om Indonesien.

<sup>(2)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 1146/2012 av den 3 december 2012 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de luftrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 333, 5.12.2012, s. 7), skälen 71–81 om Mauretanien.

- (51) Genom en skrivelse av den 30 augusti 2018 begärde kommissionen av behörig myndighet i Mauretanien, *Agence Nationale de l'Aviation Civile* (nedan kallad *ANAC Mauretanien*) in dokumentation om myndighetens struktur, dess tillsynssystem och dess verksamhet, bl.a. förteckningen över innehavare av drifttillstånd och registrerade luftfartyg samt över verkställighetsåtgärder som vidtagits.
- (52) Den 10 oktober 2018 lämnade ANAC Mauretanien den begärda informationen, däribland information om organisatorisk struktur och personal, om innehavare av drifttillstånd jämte de operativa specifikationerna, om luftfartyg registrerade i Mauretanien samt resultaten av säkerhetstillsynen, verkställighetsåtgärder samt förteckningen över tillbud och olyckor sedan 2016.
- (53) ANAC Mauretanien meddelat kommissionen att det vid den tidpunkten fanns två lufttrafikföretag som fått drifttillstånd i Mauretanien, nämligen *Mauritania Airlines*, med säte i Nouakchott, som fungerar som nationellt lufttrafikföretag och *Class Aviation*, ett flygtaxiföretag.
- (54) Kommissionen uppmuntrar ANAC Mauretanien att lämna regelbundna rapporter om de fortlöpande förbättringarna i genomförandet av internationella säkerhetsnormer.
- (55) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Mauretanien, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom EU.

#### **Lufttrafikföretag från Mexiko**

- (56) Mexikanska lufttrafikföretag har aldrig förts in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006. Efter den olycka med dödlig utgång som drabbade *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* i Kuba den 18 maj 2018 kontaktade kommissionen *Dirección General de Aeronáutica Civil* (nedan kallad *mexikanska DGCA*) och begärde detaljerad information. Enligt mexikanska DGAC upphävdes drifttillståndet tillfälligt för *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* och detta hävdades den 29 augusti 2018 efter inspektioner som utförs av mexikanska DGAC. Olyckan i sig och den korta tidrymden mellan det tillfälliga upphävandet av drifttillståndet och att detta beslut hävdades föranledde vissa betänkligheter angående hur mexikanska DGAC har utfört sin säkerhetstillsyn. Förutom denna olycka förekom tecken på att luftfartssäkerhetsnivån i Mexiko kan ha sänkts eftersom antalet olyckor och allvarliga tillbud har ökat under 2018.
- (57) Den 16 oktober 2018 höll kommissionen, Easa och mexikanska DGAC ett tekniskt möte. Under mötet lämnade mexikanska DGAC information om sin struktur, om licensierings-, tillståndsgivnings- och tillsynsverksamhet, om personal ansvarig för säkerhetstillsyns- och tillsynsförfarandena samt om den rättsliga ramen. Mexikanska DGAC förklarade även anledningen till att den tillfälliga upphävning av drifttillståndet för *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* snabbt hävdades.
- (58) Kommissionen noterade en snabb tillväxt av luftfarten i Mexiko 2017, främst vad gäller antalet registrerade luftfartyg, lufttrafikföretag och rutter och uttryckte vissa farhågor om mexikanska DGAC:s förmåga att utföra en ordentlig säkerhetstillsyn. I sitt svar angav mexikanska DGAC sig besitta erforderlig förmåga och pekade på att ett stort lufttrafikföretag (*Mexicana de Aviación*) gått i konkurs och att nya lufttrafikföretag (t.ex. *Volaris*, *Aerojet*) använde samma luftfartygsmodeller. Ökningen av registrerade luftfartyg har, enligt mexikanska DGAC, följaktligen inga betydande effekter på denna myndighets tillsynsförmåga.
- (59) Med avseende på *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* förklarade mexikanska DGCA att *Global Air* hade ingett ett överklagande till domstol mot det tillfälliga upphävandet av drifttillståndet och mexikanska DGCA:s särskilda inspektionsordning. I slutet av den rättsliga prövningen begärde *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* att registreringen av dess luftfartyg och dess drifttillstånd skulle strykas. Till följd av denna begäran har det luftfartyg som ägs av *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* inte auktorisation att flyga i Mexiko.
- (60) Efter det mötet och på begäran av kommissionen överlämnade mexikanska DGAC även information om olyckor och allvarliga tillbud som hade inträffat de senaste fem åren samt antalet tillfälliga upphävanden, återkallanden och övriga verkställighetsåtgärder som vidtagits 2017 och 2018. Mexikanska DGAC tillställde också kommissionen anmärkningarna och de korrigerande åtgärderna som härrörde från ytterligare inspektioner som utfördes på *Global Air (Aerolíneas Damojh, SA de C.V.)* efter olyckan i Kuba samt anmärkningarna och de korrigerande åtgärderna gällande tre andra mexikanska lufttrafikföretag.

- (61) På grundval av de samråd som hållits och information som lämnats, anser kommissionen att DGCA Mexiko just nu utför säkerhetstillsynen på ett tillräckligt kontinuerligt sätt (t.ex. att tillstånden förnyas vartannat år). Mexikos rättsliga luftfartsregelverk verkar vara heltäckande och i linje med relevanta internationella säkerhetsnormer. Resultaten av Safa-rampinspektioner som utförts på lufttrafikföretag från Mexiko väcker inte i detta skede några specifika säkerhetsfarhågor.
- (62) Med utgångspunkt i nu tillgänglig information, bl.a. information som inkommit under och efter det tekniska samrådet den 16 oktober 2018, anser kommissionen i detta skede att mexikanska DGAC har nödvändig förmåga och vilja att åtgärda alla säkerhetsbrister.
- (63) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det i detta skede inte finns någon anledning att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU genom att inbegripa lufttrafikföretag från Mexiko.
- (64) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

### Lufttrafikföretag från Moldavien

- (65) Genom en skrivelse av den 27 september 2018 informerade kommissionen den civila luftfartsmyndigheten i Moldavien (nedan kallad CAAM) om vissa säkerhetsfarhågor rörande lufttrafikföretag som har fått sina drifttillstånd från CAAM. Kommissionen meddelade samtidigt CAAM att samråd ska inledas i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (66) Den 12 oktober 2018 informerade CAAM kommissionen om sin tillsyn av lufttrafikföretag som fått drifttillstånd i Moldavien de senaste åren samt om tillsynen av lufttrafikföretaget *Air Moldavien*.
- (67) På grundval av nu tillgänglig information, bl.a. Easas bedömning av ansökningar om auktorisation som tredjelandsoperatör, de av medlemsstaterna utförda rampinspektionerna inom Safa-programmet samt information från CAAM, anser kommissionen att CAAM ytterligare bör utveckla sin inspektionskapacitet vad gäller lufttrafikföretag gentemot vilka den har tillståndsgivnings- och tillsynsskyldigheter.
- (68) Den 29 oktober 2018 höll kommissionen, Easa, CAAM och företrädare för *Air Moldavien* ett tekniskt möte. Vid detta möte lämnade CAAM information om sin övervakningsverksamhet, bl.a. planerna för rekrytering och utbildning av teknisk personal samt strategin för förbättringar av övervakningskapaciteten. *Air Moldavien* har lämnat information om hur det hanterar farhågor, till följd av vissa Safa-anmärkningar, som eventuellt pekar på att företaget saknar adekvat säkerhetskultur.
- (69) Mot bakgrund av de konstaterade bristerna bjöd kommissionen CAAM och lufttrafikföretagen *Air Moldavien* och *Aerotrancargo* in till en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005. Utfrågningen ägde rum den 13 november 2018. CAAM redogjorde för sin organisatoriska struktur, bl.a. uppgifter om personal, och lämnade information om den rättsliga ramen för civil luftfart i Moldavien och dess kommande utveckling, bl.a. genomförandet av avtalet mellan Europeiska unionen och Republiken Moldavien om ett gemensamt luftrum<sup>(1)</sup>. Enligt information från CAAM har 14 EU-rättsakter införlivats med Moldaviens nationella lagstiftning 2018, och ytterligare 17 planeras bli införlivade 2019.
- (70) Under utfrågningen åtog sig CAAM att hålla kommissionen fortlöpande informerad om dess tillsynsverksamhet och åtgärder som vidtas för att förbättra säkerheten inom den civila luftfarten i Moldavien. CAAM bekräftade sin positiva inställning till och sitt stöd av ett EU-utvärderingsbesök i Moldavien.
- (71) Vid utfrågningen presenterade *Air Moldavien* strukturen och funktionen hos sitt kvalitetsledningssystem och säkerhetsledningssystemet. Dessutom informerade CAAM kommissionen och flygsäkerhetskommittén om de processer som hade införts för att garantera säkerheten i verksamheten, bl.a. kartläggning av riskkällor, övervakning av flyguppgifter samt riskbedömning och -begränsning. *Air Moldavien* lämnat förklaringar om sin undersökning av ett allvarligt tillbud då ett luftfartyg landade på flygplatsen Fiumicino i Rom 2017, samt de säkerhetsåtgärder som vidtagits omedelbart efter tillbudet.

<sup>(1)</sup> EUTL 292, 20.10.2012, s. 3.

- (72) Under utfrågningen lämnade *Aerotranscargo* information om sitt säkerhetsledningssystem, analysprocessen av flygdata och indikatorer för säkerhetsprestanda. Företaget lämnade i synnerhet specifik information om sin säkerhetsprestanda och hur säkerheten säkras.
- (73) Kommissionen har, med bistånd av Easa och medlemsstaterna, för avsikt att göra ett utvärderingsbesök i Moldavien för att kontrollera om CAAM:s tillståndsgivning och tillsyn av lufttrafikföretag utförs i enlighet med relevanta internationella säkerhetsnormer. Detta utvärderingsbesök ska inriktas på CAAM och utvalda moldaviska lufttrafikföretag.
- (74) Även om det är uppenbart att de olika brister som konstaterats måste rättas till, är de inte ännu av en sådan karaktär att de skulle motivera att lufttrafikföretag från Moldavien förs upp i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006.
- (75) På grundval av nu tillgänglig information anser kommissionen därför, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, att det i detta skede inte finns någon anledning att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU genom att inbegripa lufttrafikföretag från Moldavien.
- (76) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Moldavien reellt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som har fått sina drifttillstånd i Moldavien.
- (77) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### **Lufttrafikföretag från Nepal**

- (78) Genom en skrivelse av den 26 augusti 2018 informerades kommissionen av den civila luftfartsmyndigheten i Nepal (nedan kallad CAAN) om framsteg som CAAN gjort i genomförandet av internationella säkerhetsnormer. Enligt den information som lämnats har CAAN gjort vissa begränsade framsteg i fråga om iakttagandet av internationella säkerhetsnormer. Den inlämnade informationen räcker dock inte till för att fastställa den faktiska säkerhetssituationen i Nepal.
- (79) Tillgängliga belägg pekar på att fyra civila flygolyckor inträffat i Nepal sedan början av 2018. Den senaste olyckan ägde rum den 1 september 2018 på Tribhuvan International Airport i Katmandu, Nepal, då ett flygplan som flögs av *Yeti Airlines* var inblandat. Kommissionen uppmanar CAAN att arbeta vidare med genomförandet av rekommendationerna i de officiella olycksanalysrapporterna samt att ta fram orsaksanalyser och att arbeta med att åtgärda dem.
- (80) Med avseende på CAAN:s begäran om ett EU-utvärderingsbesök anser kommissionen och flygsäkerhetskommittén att det ännu är för tidigt att göra ett sådant besök eftersom olycksfrekvensen i Nepal fortsatt är oacceptabelt hög. Nepal bör som en följd av detta först sträva efter att minska antalet olyckor och lämna tillfredsställande belägg i detta avseende i minst 2 år.
- (81) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Nepal, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU.

#### **Lufttrafikföretag från Ryssland**

- (82) Kommissionen, Easa och behöriga myndigheter i medlemsstaterna har den senaste tiden fortsatt att noga övervaka säkerheten hos lufttrafikföretag som fått drifttillstånd i Ryssland och som bedriver verksamhet i EU, bl. a. genom att, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, prioritera rampinspektioner hos vissa ryska lufttrafikföretag.
- (83) Den 5 oktober 2018 träffade företrädare för kommissionen, Easa och en medlemsstat företrädare för ryska federala lufttransportmyndigheten (nedan kallad FATA) för att granska säkerheten hos lufttrafikföretag som fått sitt drifttillstånd i Ryssland på grundval av rampinspektionsrapporter under perioden 19 september 2017–18 september 2018) och för att identifiera fall där FATA:s tillsyn bör stärkas.



- (84) Under mötet granskade kommissionen mer i detalj resultaten av Safas rampinspektioner hos fyra lufttrafikföretag som fått sina drifttillstånd i Ryssland. Även om inga säkerhetsproblem konstaterades informerade FATA kommissionen om att på grund av det begränsade antalet inspektioner som genomförts hos vissa lufttrafikföretag, torde ytterligare inspektioner genomföras nästa kvartal vid två av dessa lufttrafikföretag.
- (85) Med utgångspunkt i nu tillgänglig information, bl.a. information från FATA vid mötet den 5 oktober 2018, anser kommissionen i detta skede att FATA har den nödvändiga förmågan och viljan att åtgärda alla säkerhetsbrister. På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att någon utfrågning inför flygsäkerhetskommittén inte behövdes av de ryska luftfartsmyndigheterna eller av något lufttrafikföretag som fått drifttillstånd i Ryssland.
- (86) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det just nu inte finns någon anledning att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom EU genom att uppta lufttrafikföretag från Ryssland.
- (87) Medlemsstaterna bör emellertid fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Ryssland reellt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, prioritera rampinspektioner.
- (88) Om dessa inspektioner visar på en överhängande säkerhetsrisk på grund av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer kan kommissionen tvingas utfärda driftsförbud mot vissa lufttrafikföretag från Ryssland och föra upp dem i bilaga A eller bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.

#### **Lufttrafikföretag från Thailand**

- (89) Genom en skrivelse av den 17 september 2018 begärde kommissionen en lägesrapport från Thailands civila luftfartsmyndighet (nedan kallad CAAT) om dess tillståndsgivnings- och tillsynsverksamhet.
- (90) Den 24 oktober 2018 lämnade CAAT en lägesrapport om statusen för den civila luftfarten i Thailand, om sin organisation och sitt tillsynssystem samt vilka verkställighetsåtgärder som vidtagits.
- (91) Denna lägesrapport innehöll ingående information om genomförandet av CAAT:s hållbarhetsplan, med bl.a. en organisatorisk genomgång, fastställandet av nödvändiga förbättringar, planerade översyner av lagstiftning och föreskrifter samt ekonomisk hållbarhet och budgetbehov.
- (92) CAAT håller fortfarande på med att förnya innehavarnas drifttillstånd. Per september 2018 har 22 lufttrafikföretag fått förnyade drifttillstånd, medan två lufttrafikföretag befinner sig i demonstrations- och inspektionsfasen, och två lufttrafikföretagen befinner sig i utvärderingsfasen. Alla lufttrafikföretag som har tillstånd att utföra internationella flygningar har fått förnyade drifttillstånd.
- (93) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Thailand, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud inom EU.
- (94) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Thailand reellt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som har fått sina drifttillstånd i Thailand.
- (95) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

#### **Lufttrafikföretag från Venezuela**

- (96) Den 6 mars 2017 inkom lufttrafikföretaget *Avior Airlines*, som fått sitt drifttillstånd i Venezuela, till Easa med en ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör. Easa gjorde en bedömning av ansökan, men beslöt den 4 oktober 2017 att avvisa ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör av säkerhetsskäl eftersom *Avior Airlines* inte uppfyllde de tillämpliga kraven i förordning (EU) nr 452/2014.

- (97) Den 14 november 2017 hördes både Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (nedan kallad INAC) och Avior Airlines av kommissionen och flygsäkerhetskommittén, i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005. Efter den utfrågningen i november 2017 ändrade kommissionen förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen och lufttrafikföretaget Avior Airlines fördes in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 <sup>(1)</sup>.
- (98) Kommissionen har fortsatt samråden med INAC i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006. Den 29 augusti 2018 höll kommissionen, Easa och INAC ett tekniskt möte under vilket kommissionen uttryckte sin oro över INAC:s förmåga att fullgöra sina internationella skyldigheter vad gäller säkerhetstillsynen över landets lufttrafikföretag.
- (99) Under samma tekniska möte gav INAC en allmän översikt över sin luftfartstillsyn, det statliga säkerhetsprogrammet, och några exempel på verkställighetsåtgärder som vidtagits, och vidare information rörande luftfart i Venezuela. INAC lämnade som en uppföljning till detta möte ytterligare teknisk dokumentation. INAC förklarade att man efter mötet i flygsäkerhetskommittén i november 2017 hade kontaktat lufttrafikföretagen med oavslutade anmärkningar från Safa-inspektioner och begärde att de skulle besvara dessa anmärkningar. Enligt information från de medlemsstater som företog inspektionen började vissa venezuelanska flygbolag att agera med anledning av resultaten, men ibland på ett inkonsekvent sätt. Exempelvis föreslogs olika korrigerande åtgärder för samma eller liknande anmärkningar, och ett antal korrigerande åtgärder verkade endast delvis åtgärda de anmärkningar som gjorts.
- (100) Easa, medlemsstater och kommissionen analyserade den inlämnade dokumentationen, bedömningar av tredjelandoperatör som gjorts av Easa samt Safa-anmärkningarna och svaren på dessa. Även om vissa inslag i ett tillsynssystem genomfördes och tycktes vara adekvata i fråga om struktur, antal tillsynspersonal, dokumenterade förfaranden och planering av inspektioner, visade analysen av tillgänglig informationen därvidlag att ett antal möjliga inkonsekvenser föreligger. I vissa kontrollrapporter beskrivs allvarliga anmärkningar som normalt inte borde ha förekommit om lufttrafikföretag var föremål för en adekvat löpande tillsyn av INAC. De åtgärder som vidtagits av lufttrafikföretag på grund av anmärkningar i INAC-inspektionsrapporter verkar sakna orsaksanalys och lämpliga handlingsplaner med korrigerande åtgärder som skulle kunna förhindra en upprepning av samma eller liknande brister i efterlevnaden. Detta problem förefaller varken ha upptäckts eller åtgärdats i uppföljningarna av INAC:s egna inspektioner.
- (101) Mot bakgrund av detta bjöd kommissionen INAC, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005, in till en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén. Under utfrågningen den 14 november 2018 gav INAC kommissionen och flygsäkerhetskommittén en genomgång av Venezuelas luftfartslagstiftning, INAC:s struktur, lämnade siffror rörande personal och luftfartsbranschen samt mer ingående information om tillsynsverksamheten 2017 och 2018. Vidare lämnade INAC information om utförda och planerade inspektioner, om verkställighetsåtgärder, om status för genomförandet av det statliga säkerhetsprogrammet samt om den riskbaserad tillsynsmetoden, tillsammans med annan relevant teknisk information. INAC bekräftade åter sitt åtagande att fullgöra sina internationella skyldigheter i flygsäkerhetskänseende och sin vilja att skapa en samarbetsram med Easa.
- (102) Vid utfrågningen ställde medlemsstater frågor i syfte att förstå om tillsynssystemet verkligen är reellt genomfört i Venezuela. Inte alla svar som INAC lämnade hade den detaljnivå som krävs.
- (103) Kommissionen konstaterar att det faktiska genomförandet, vad avser Icaos USOAP-program, för Venezuela ligger på 93,51 %. Icaos USOAP-CMA-granskning skedde 2009 och Icaos senaste samordnade valideringsbesök ägde rum 2013.
- (104) Kommissionen konstaterar också att åtta lufttrafikföretag från Venezuela hos Easa formellt har ansökt om att auktorisationer som tredjelandoperatör. Hittills har inga venezuelanska lufttrafikföretag fått auktorisation som tredjelandoperatör. Easa avvisade ansökan från Avior Airlines av säkerhetsskäl, och övriga sju ansökningar avvisades antingen av Easa på administrativa grunder eller drogs tillbaka av lufttrafikföretagen.
- (105) Kommissionen är medveten om att Venezuela har åtagit sig att samarbeta med kommissionen och att lämna fortlöpande uppdateringar om status vad gäller landets övervakningsskyldigheter. Kommissionen konstaterar också INAC:s beredvillighet att möta kommissionen, Easa och medlemsstaterna när det är nödvändigt.

<sup>(1)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2215 av den 30 november 2017 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 318, 2.12.2017, s. 1), skälen 70–81 om Venezuela.

- (106) Även om det är uppenbart att de olika brister som konstaterats måste rättas till, är de ännu inte av en sådan karaktär att de skulle motivera att lufttrafikföretag från Venezuela förs upp i bilaga A eller bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (107) På grundval av nu tillgänglig information anser kommissionen därför, i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005, att det i detta skede inte finns någon anledning att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU genom att inbegripa lufttrafikföretag från Venezuela.
- (108) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Venezuela reellt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012, prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som har fått sina drifttillstånd i Venezuela.
- (109) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker föreligger till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen vidta åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

### **Lufttrafikföretag från Zambia**

- (110) I juni 2016 beslöt kommissionen att stryka alla lufttrafikföretag som lyder under Zambia från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 <sup>(1)</sup>.
- (111) Genom en skrivelse av den 3 maj 2018 ålade kommissionen Zambias civila luftfartsmyndighet (nedan kallad ZCAA) att lämna dokumentation angående myndighetens struktur, dess tillsynssystem och verksamheter, däribland förteckningen över innehavare av drifttillstånd och av registrerade luftfartyg samt verkställighetsåtgärder.
- (112) Den 1 juni 2018 lämnades den begärda informationen, däribland information om organisatorisk struktur och personal, om innehavare av drifttillstånd jämte de operativa specifikationerna, luftfartyg registrerade i Zambia samt resultaten av säkerhetstillsynen, verkställighetsåtgärder samt förteckningen över tillbud och olyckor sedan 2016. ZCAA lämnade dessutom information om de framsteg som gjorts efter rekommendationerna i slutrapporten från Icaos samordnade valideringsbesök som ägde rum i mars 2016.
- (113) Kommissionen uppmanar ZCAA att lämna regelbundna rapporter om de fortlöpande förbättringarna i genomförandet av internationella säkerhetsnormer.
- (114) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen, vad avser lufttrafikföretag från Zambia, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU.
- (115) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från flygsäkerhetskommittén.
- (116) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Förordning (EG) nr 474/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga A ska ersättas med texten i bilaga I till den här förordningen.
2. Bilaga B ska ersättas med texten i bilaga II till den här förordningen.

#### *Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

<sup>(1)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/963 av den 16 juni 2016 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 160, 17.6.2016, s. 50), skälen 108–121 om Zambia.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 28 november 2018.

*På kommissionens vägnar*

*För ordföranden*

*Violeta BULC*

*Ledamot av kommissionen*

---

## BILAGA I

Bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 ska ersättas med följande:

## "BILAGA A

**FÖRTECKNING ÖVER DE LUFTRAFIKFÖRETAG SOM HAR BELAGTS MED VERKSAMHETSFÖRBUD I UNIONEN, SAMT UNDANTAG <sup>(1)</sup>**

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamiska republiken Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Afghanstans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Islamiska republiken Afghanistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av TAAG Angola Airlines, som förts upp i bilaga B, inklusive</b>			<b>Republiken Angola</b>
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Republiken Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Okänd	Republiken Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Republiken Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Okänd	Republiken Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Okänd	Republiken Angola
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Okänd	Republiken Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republiken Angola

<sup>(1)</sup> Luftrafikföretag som förtecknas i bilaga A kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-lease) från ett luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Kongo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiken Kongo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Okänd	Republiken Kongo
EMERAUDE	RAC06-008	Okänd	Republiken Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiken Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiken Kongo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES SA.	RAC 06-014	Okänd	Republiken Kongo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Okänd	Republiken Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republiken Kongo
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive</b>			<b>Demokratiska republiken Kongo</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratiska republiken Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratiska republiken Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Okänd	Demokratiska republiken Kongo
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Ekvatorialguinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>Alla luftrafikföretag som godkänts av Republiken Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Afrijet och SN2AG, som förts upp i bilaga B, inklusive</b>			<b>Republiken Gabon</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiken Gabon

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiken Gabon
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiken Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Kirgizistan</b>
AIR BISHKEK (tidigare EASTOK AVIA)	15	EAA	Republiken Kirgizistan
AIR MANAS	17	MBB	Republiken Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republiken Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republiken Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Republiken Kirgizistan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republiken Kirgizistan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republiken Kirgizistan
S GROUP INTERNATIONAL (formerly S GROUP AVIATION)	45	IND	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republiken Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Liberias tillsynsmyndigheter.</b>			<b>Liberia</b>
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Libyens tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Libyen</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libyen



Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Nepals tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Okänd	Republiken Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Okänd	Republiken Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republiken Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Okänd	Republiken Nepal
GOMA AIR	064/2010	Okänd	Republiken Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Republiken Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Okänd	Republiken Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Okänd	Republiken Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Okänd	Republiken Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Okänd	Republiken Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republiken Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Okänd	Republiken Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republiken Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Okänd	Republiken Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republiken Nepal
SITA AIR	033/2000	Okänd	Republiken Nepal
TARA AIR	053/2009	Okänd	Republiken Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republiken Nepal
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive</b>			<b>São Tomé och Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Okänd	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Okänd	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Okänd	Okänd	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Okänd	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Okänd	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Okänd	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Okänd	Okänd	Sierra Leone
<b>Alla lufttrafikföretag som godkänts av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive</b>			<b>Republiken Sudan</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republiken Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republiken Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republiken Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republiken Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Okänd	Republiken Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republiken Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republiken Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republiken Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republiken Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republiken Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republiken Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republiken Sudan”

## BILAGA II

Bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006 ska ersättas med följande:

## ”BILAGA B

**FÖRTECKNING ÖVER LUFTRAFIKFÖRETAG SOM ÄR BELAGDA MED DRIFTSRESTRIKTIONER  
I UNIONEN <sup>(1)</sup>**

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Drifttillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icaos trestäl-liga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiken Angola	Hela flottan förutom: luftfartyg av typen Boeing B737-700, luftfartyg av typen Boeing B777-200, luftfartyg av typen Boeing B777-300 och luftfartyg av typen Boeing B777-300ER.	Hela flottan förutom: luftfartyg i Boeing B737-700-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B777-200-flottan, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg i Boeing B777-300-flottan, så som anges i drifttillståndet, och luftfartyg i Boeing B777-300ER-flottan, så som anges i drifttillståndet.	Republiken Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Komorererna	Hela flottan förutom: LET 410 UVP.	Hela flottan förutom: D6-CAM (851336).	Komorererna
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen Falcon 50, 2 luftfartyg av typen Falcon 900.	Hela flottan förutom: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republiken Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Republiken Gabon	Hela flottan förutom: 1 luftfartyg av typen Challenger CL-601, 1 luftfartyg av typen HS-125-800.	Hela flottan förutom: TR-AAG, ZS-AFG.	Republiken Gabon, Republiken Sydafrika
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamiska republiken Iran	Alla luftfartyg av typen Fokker F100 och av typen Boeing B747.	Luftfartyg av typen Fokker F100, så som anges i drifttillståndet, luftfartyg av typen Boeing B747, så som anges i drifttillståndet.	Islamiska republiken Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Demokratiska folkrepubliken Korea	Hela flottan förutom: 2 luftfartyg av typen TU-204.	Hela flottan förutom: P-632, P-633.	Demokratiska folkrepubliken Korea

<sup>(1)</sup> Afrijet får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här inom ramen för sin nuvarande trafiknivå i unionen.”

<sup>(1)</sup> Lufttrafikföretag som förtecknas i bilaga B kan få tillstånd att utöva trafikrättigheter om de använder sig av luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-lease) från ett lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsstandarder är uppfyllda.