

Europeiska unionens officiella tidning

L 106



Svensk utgåva

Lagstiftning

sextioandra årgången

17 april 2019

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

FÖRORDNINGAR

- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/618 av den 15 april 2019 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller driftsrestriktioner i unionen ⁽¹⁾ 1**

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/618

av den 15 april 2019

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 ⁽¹⁾, särskilt artikel 4.2, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 ⁽²⁾ fastställs en förteckning över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (2) Vissa medlemsstater och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *Easa*) har, i enlighet med artikel 4.3 i förordning (EG) nr 2111/2005 ⁽³⁾, lämnat information till kommissionen som är relevant för att aktualisera förteckningen. Även tredjeländer och internationella organisationer har lämnat relevant information. Förteckningen bör därför aktualiseras på grundval av denna information.
- (3) Kommissionen har informerat alla berörda lufttrafikföretag, antingen direkt eller via de berörda tillsynsmyndigheterna, om de grundläggande fakta och överväganden som kommer att ligga till grund för beslut om att belägga dem med verksamhetsförbud i unionen 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 ⁽⁴⁾, med behöriga myndigheter och lufttrafikföretag från Angola, Vitryssland, Dominikanska republiken, Gabon, Indonesien, Moldavien, Nepal, Ryssland och Venezuela. Kommissionen har också informerat flygsäkerhetskommittén om luftfartssäkerheten i Ekvatorialguinea, Iran, Kazakstan, Libyen, Thailand, Turkmenistan och Zambia.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ 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).

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

⁽⁴⁾ 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).

- (6) Easa har också informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om resultaten av den analys av rampinspektioner som gjorts inom programmet för säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (Safa-programmet) i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽⁵⁾.
- (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 tredjeland, 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 unionen 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 gjorda av Easa samt från specifika inspektioner och granskningar gjorda av nationella luftfartsmyndigheter, har flera medlemsstater vidtagit vissa verkställighetsåtgärder och informerat kommissionen och flygsäkerhetskommittén om dessa. Bulgarien informerade kommissionen och flygsäkerhetskommittén om de åtgärder landet vidtagit i fråga om lufttrafikföretag som certifierats i Bulgarien.
- (10) Medlemsstaterna uttryckte åter sin beredvillighet att vidta nödvändiga åtgärder om relevant säkerhetsinformation skulle tyda på överhängande risker på grund av att EU-lufttrafikföretag brister i efterlevnaden av relevanta säkerhetsnormer.

Lufttrafikföretag från Angola

- (11) Lufttrafikföretag som är certifierade i Angola, utom *TAAG Angola Airlines (TAAG)*, som förtecknas i bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006, ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 619/2009 ⁽⁶⁾, förtecknas för närvarande i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006, ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 1131/2008 ⁽⁷⁾, och har belagts med totalt verksamhetsförbud.
- (12) Under 10–14 december 2018 genomförde experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna ett utvärderingsbesök i Angola hos den behöriga myndigheten i Angola, Instituto Nacional da Aviação Civil (Inavic), och hos tre lufttrafikföretag som är certifierade i Angola, nämligen *TAAG*, *Sonair* och *Heli Malongo*.
- (13) Inavic följer en strategi för luftfartssäkerhet som saknar modern teknik för hantering av luftfartssäkerhet. Angola har dock gjort tydliga framsteg sedan unionens senaste utvärderingsbesök i juni 2009. Angola uppdaterade sin rättsliga ram för luftfartssäkerhet och utvecklade nya tekniska föreskrifter, kallade "Normativas Técnicas Aeronáuticas" (NTA). NTA täcker nästan alla Icao-bilagor, förutom bilaga 19. Inavic ser för närvarande över dessa NTA. Inavic har utarbetat och internt godkänt en uppsättning förfaranden som omfattar skyldigheter avseende övervakning av luftfarten. Det finns dock fortfarande brister i de interna förfarandena, dokumentkontrollen, konsekvent registrering av akter och utbildning av inspektörer. Mot bakgrund av dessa brister har Inavics nuvarande ledning tydligt uttryckt ambitioner om att förbättra och effektivisera Inavics dagliga verksamhet. Inavic bör införa en kvalitetsledningsfunktion.

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 619/2009 av den 13 juli 2009 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 182, 15.7.2009, s. 4).

⁽⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1131/2008 av den 14 november 2008 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 306, 15.11.2008, s. 47).

- (14) Vid unionens utvärderingsbesök på plats framkom 15 iakttagelser i fråga om Inavics tillsynsverksamhet. I utvärderingen drogs slutsatsen att även om Inavic har utvecklat viss kapacitet att övervaka luftfartsverksamheten i Angola, krävs ytterligare förbättringar för att Inavic ska kunna rätta till uppkomna säkerhetsbrister.
- (15) TAAG är Angolas flaggskepp inom luftfarten. TAAG har ett välfungerande och stabilt säkerhetsledningssystem som skapar användbara data för lufttrafikföretaget. Företagets högsta ledning har goda kunskaper om dessa system och använder dem för att identifiera risker och vidta lämpliga åtgärder för att minska de största riskerna till acceptabla nivåer. Kvalitetsstyrningssystemet är stabilt och funktionellt.
- (16) TAAG har tagit fram de begärda handböckerna, (exempelvis handbok för kontroll av underhåll, handbok för underhållsförfaranden, handbok för långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan och handbok för reducerat vertikalt separationsminima), som innehåller riktlinjer och tillhörande förfaranden som godkänts av Inavic. Den personal som ansvarar för certifiering har lämplig utbildning om de olika luftfartygstyper som används. På det hela taget har TAAG professionella besättningar och personal samt fungerande system för drift av sina olika verksamheter. Ledningen tar emot och vidtar åtgärder i fråga om information om säkerhet och kvalitet samt analyserar och sprider informationen. Vidare vidtar man åtgärder genom interna publikationer, i elektronisk eller annan form. De senaste offentliggjorda resultaten från Iatas program för granskning av flygsäkerheten (IATA Operational Safety Audit - IOSA) visar en efterlevnadsgrad på 99,3 %.
- (17) *SonAir* har ett säkerhetsledningssystem och ett kvalitetsledningssystem, men unionens utvärderingsbesök på plats avslöjade allvarliga säkerhetsbrister som kräver omedelbara förbättringar. *SonAir* utför inte all verksamhet i enlighet med kraven i säkerhetshandboken, säkerhetsutbildningen genomförs inte fullt ut, förändringar genomförs högst bristfälligt och inga säkerhetsrevisioner genomfördes förra året. I fråga om kvalitetsstyrningssystemet kunde lufttrafikföretaget inte visa att alla revisioner av det årliga revisionsprogrammet genomförts. Slutsatsen från unionens utvärderingsbesök blev dessutom att det administrativa systemet för att kontrollera resultaten inte hade fungerat. Inom området flygverksamhet beaktar *SonAir* alla krav när företaget fastställer besättningslistor. Men eftersom det förekom inkonsekvenser i vissa av de granskade utbildningsregistren, bör *SonAir* vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att förfarandena definieras och följs på ett konsekvent sätt.
- (18) *Heli Malongo* driver ett fullständigt it-baserat och integrerat system för övervakning av efterlevnaden, säkerhetsledningssystem och för övervakning av flygdata. Systemen samverkar på ett funktionellt sätt. Den för närvarande godkända driftshandboken återspeglar de genomförda insatserna och uppfyller gällande bestämmelser i Angola. *Heli Malongo* har utvecklat och infört ett fungerande och stabilt kvalitetsstyrningssystem för underhåll. Handboken för underhållskontroll och handboken för underhållsförfarande som utvecklats av *Heli Malongo* godkändes av Inavic och grundar sig på rekommendationerna från flygplanstillverkare. Anläggningarna är tillräckliga och välorganiserade, med särskilda kontrollerade utrymmen för lagring och verktyg, inklusive kalibrerade verktyg. Underhållsingenjörerna har lämplig utbildning om de olika typerna av luftfartyg och har tillgång till nödvändiga instruktioner för fortsatt luftvärdighet.
- (19) Den 3 april 2019 frågade kommissionen och flygsäkerhetskommittén ut Inavic och lufttrafikföretagen TAAG och *Heli Malongo*. Inavic presenterade de åtgärder som vidtagits efter unionens utvärderingsbesök på plats, inklusive de ändringar som gjorts av Angolas rättsliga ram. I mars 2019 godkändes den nya lagen om civil luftfart och enligt den lagen kommer Inavic att godkännas som en enhet som är administrativt och finansiellt självstyrande. Inavic informerade kommissionen och flygsäkerhetskommittén om sitt åtagande att förbättra sin faktiska tillämpning av internationella säkerhetsnormer så att nivån når över 60 % och för att nå det målet kommer Inavic att få externt tekniskt stöd. Till slutet av 2019 planerar Inavic dessutom att utveckla och använda en kvalitetssäkringsfunktion och integrerade metoder för att all teknisk dokumentation ska bli enhetlig och kunna nås elektroniskt på ett enhetligt sätt.
- (20) Inavic har gjort framsteg i tillämpningen av internationella säkerhetsnormer. Kommissionen välkomnar de insatser som gjorts och uppmanar de angolanska myndigheterna och Inavic att fortsätta arbetet. De bevis som i nuläget finns tillräckliga, främst från unionens utvärderingsbesök på plats, är dock inte tillräckliga för att man ska kunna dra slutsatsen att framstegen är tillräckliga för att lufttrafikföretag som är registrerade i Angola och som övervakas av Inavic ska kunna tas bort från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006. Inavic bör sannerligen ytterligare förbättra sitt säkerhetstillsynssystem liksom även utbildningen av inspektörerna och standardiseringen av deras arbetsmetoder.
- (21) Under utfrågningen lade TAAG och *Heli Malongo* fram sina planer för korrigerande åtgärder som tog upp de observationer och rekommendationer som blev resultatet av unionens utvärderingsbesök på plats. Några av de åtgärder som beskrivs i planen har redan genomförts. Under utfrågningen hävdade bägge lufttrafikföretagen att de hade fungerande och stabila system som klarar olika typer av drift.

- (22) Kommissionen drar slutsatsen att både TAAGoch *Heli Malongo* är i stånd att säkerställa att deras verksamheter bedrivs på ett säkert sätt. Kommissionen anser att det finns tillräckliga bevis för att båda lufttransportföretagen följer tillämpliga angolanska regler och internationella säkerhetsnormer. I fråga om TAAG bekräftade Easa att när det gäller auktorisation som tredjelandsoperatör och Safa finns det för närvarande inget som ger anledning till specifika säkerhetsfarhågor.
- (23) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 drar kommissionen slutsatsen att *Heli Malongo* bör strykas från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och TAAG bör strykas från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006. Därför bör förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen i bilagorna A och B till förordning (EG) nr 474/2006 ändras.
- (24) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Angola faktiskt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Angola, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (25) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Vitryssland

- (26) Den 17 september 2018 inledde kommissionen samråd med Vitrysslands luftfartsavdelning (nedan kallad AD-BLR) i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006, med anledning av säkerhetsbrister som Easa identifierat i samband med processen för auktorisation som tredjelandsoperatör.
- (27) Den 11–15 mars 2019 genomförde experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna ett utvärderingsbesök på plats i Vitryssland hos AD-BLR och några lufttrafikföretag som är certifierade i Vitryssland, närmare bestämt *Belavia Belarusian Airlines (Belavia)*, *Rubystar Airways* och *Transaviaexport Airlines*.
- (28) Under unionens utvärderingsbesök på plats lade AD-BLR fram bevis för att man vidtagit betydande förändringar av sin verksamhet, exempelvis antagandet av nya rutiner, nya interna handböcker och check-listor, inrättandet av ett särskilt inspektorat inom transportministeriet med ansvar för luftfartssektorn och för rekrytering av nya inspektörer. Arbetet inleddes i juni 2018 med en ändring av luftfartskodexen och insatserna trappades upp efter inledandet av samråd mellan kommissionen och AD-BLR den 17 september 2018. Under 2018 inledde AD-BLR dessutom omcertifiering av alla lufttrafikföretag som är certifierade i Vitryssland. Vid tidpunkten för unionens utvärderingsbesök på plats hade AD-BLR redan genomfört omcertifiering av två lufttrafikföretag. Det var viktiga ansträngningar för att förbättra efterlevnaden av internationella säkerhetskrav.
- (29) Under 2018 var informationsutbytet komplicerat, men under unionens utvärderingsbesök på plats förbättrades informationsflödet. Resultaten av unionens utvärderingsbesök på plats visade dock att det finns ett behov av definition och genomförande av en omfattande färdplan med kontroller av processer och noggrann övervakning för att säkerställa korrekt identifiering och lindring av säkerhetsrisker. Under unionens utvärderingsbesök på plats lade AD-BLR fram bevis för sitt årliga tillsynsprogram för de lufttrafikföretag som är certifierade i Vitryssland. Trots att AD-BLR vid tidpunkten för besöket var sysselsatt med att rekrytera personal med tillräcklig utbildning hade man inte tillräckligt med personal för att utföra de krävda tillsynsuppgifterna. Det noterades också att tillsynsverksamheterna kunde bli ännu effektivare om de i högre utsträckning baserades på en gedigen bedömning av säkerhetsriskerna.
- (30) Utvärderingen av de tre tidigare nämnda lufttrafikföretagen syftade till att verifiera AD-BLR:s förmåga att säkerställa att verksamheten hos lufttrafikföretag certifierade i Vitryssland bedrivs i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Slutsatsten från unionens utvärderingsbesök på plats blev att förbättringar borde göras, framför allt vad gäller tillsynsverksamheten för lufttrafikföretag certifierade i Vitryssland. Man identifierade dock ingen överhängande säkerhetsrisk som skulle kräva ytterligare åtgärder förutom dem som Easa redan vidtagit under processen för auktorisation som tredjelandsoperatör.
- (31) Den 3 april 2018 frågade kommissionen och flygsäkerhetskommittén ut AD-BLR. Enpersonsdelegationen från AD-BLR informerade om ett antal åtgärder som vidtagits för att ytterligare förbättra luftfartssäkerheten i Vitryssland, framför allt rekrytering och utbildning av personal, översyn av bestämmelser och förfaranden på luftfartsområdet, samt användning av ny digital teknik för att stödja tillsynsverksamheter. Även om delar av informationen var värdefull för flygsäkerhetskommittén, lyckades inte AD-BLR fullt ut lämna exakta svar på flygsäkerhetskommitténs frågor.

- (32) Mot bakgrund av tillgänglig information, till exempel resultaten från unionens utvärderingsbesök på plats från mars 2019 och planen för korrigerande åtgärder som skickades den 29 mars 2019, anser kommissionen att sedan juni 2018 har AD-BLR gjort framsteg i tillämpningen av internationella säkerhetsnormer. AD-BLR bör dock fortfarande säkerställa tillräckliga resurser för sin säkerhetstillsyn. Kommissionen anser också att eventuella kopplingar mellan politiska överväganden och säkerhetsöverväganden bör undvikas.
- (33) Även om bevis tyder på att de åtgärder som AD-BLR vidtagit bidrar till att stärka dess förmåga att utöva tillsyn över luftfartsverksamhet i Vitryssland, bör dess förmåga att säkerställa att verksamhet hos lufttrafikföretag certifierade i Vitryssland bedrivs i enlighet med internationella säkerhetsnormer ytterligare förbättras. I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra unionsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Vitryssland.
- (34) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Vitryssland faktiskt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Vitryssland, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (35) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Luftfartyg från Dominikanska republiken

- (36) Luftfartyg från Dominikanska republiken har aldrig ingått i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006. Den 20 mars 2019 informerade Easa kommissionen om säkerhetsbrister i samband med processen för auktorisation som tredjelandsoperatör. Fem lufttrafikföretag som certifierats av Instituto Dominicano de Aviación Civil ("IDAC") har ansökt om auktorisation som tredjelandsoperatör, men bara två, *Helidosa Aviation Group, SA* och *Servicios Aéreos Profesionales, SA*, fick denna auktorisation. Den 15 mars upphävde Easa auktorisationen för *Servicios Aéreos Profesionales, SA* av säkerhetsskäl. Lufttrafikföretagen *Dominican Wings, SA* och *Sky High Aviation Services, S.R.L.* drog tillbaka sina ansökningar under Easas inledande bedömning. Lufttrafikföretaget *Air Century, SA* drog tillbaka sin första ansökan under 2017 efter att ha misslyckats med att visa att man efterlever tillämpliga säkerhetsnormer, och har därefter ansökt på nytt under 2018.
- (37) Resultaten av den analys av rampinspektioner som gjorts inom Safa-programmet tyder på att antalet Safa-anmärkningar för lufttrafikföretag certifierade av IDAC ligger över världsgenomsnittet. Att vissa Safa-anmärkningar återkommer indikerar att lämplig säkerhetskultur saknas. Det totala antalet Safa-inspektioner är dock begränsat. Kommissionen beslöt att inleda samråd med IDAC i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (38) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Dominikanska republiken.
- (39) Medlemsstaterna ska fortsatt kontrollera att Dominikanska republiken faktiskt efterlever relevanta säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Dominikanska republiken, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (40) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Gabon

- (41) Samråd mellan kommissionen och de behöriga myndigheterna i Gabon, Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), fortsatte med målet att övervaka ANAC:s framsteg i fråga om att säkerställa att dess system för översyn av luftfartssäkerhet överensstämmer med internationella säkerhetsnormer. I det sammanhanget informerade ANAC kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att stärka genomförandet av viktiga delar, samt om de preliminära resultaten av Icaos samordnade valideringsbesök (ICVM) som skedde under perioden 29 januari–6 februari 2019.

- (42) Kommissionen kan inte, med den lämnade informationen som underlag, fullt ut bedöma ANAC:s kapacitet att säkerställa att verksamhet hos lufttrafikföretag certifierade i Gabon bedrivs i enlighet med internationella säkerhetsnormer. Följaktligen bör man kräva ytterligare information och organisera ett tekniskt möte för att diskutera säkerhetstillsynen i Gabon.
- (43) Den 2 april 2019 lämnade de behöriga myndigheterna i Gabon bevis till kommissionen att lufttrafikföretagen *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* och *Nouvelle Air Affaires Gabon* inte längre innehade ett giltigt drifttillstånd. Därför bör de lufttrafikföretagen tas bort från förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (44) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen bör ändras så att lufttrafikföretagen *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* och *Sky Gabon* tas bort från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006 och att lufttrafikföretaget *Nouvelle Air Affaires Gabon* tas bort från bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Indonesien

- (45) Alla lufttrafikföretag från Indonesien ströks i juni 2018 från bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006, ändrad genom kommissionens förordning (EU) 2018/871⁽⁸⁾. För att ytterligare övervaka systemet för säkerhetstillsyn i Indonesien fortsatte kommissionen och Indonesiens generaldirektorat för civil luftfart (nedan kallat *Indonesiens DGCA*) sina samråd i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006. I det sammanhanget lämnade Indonesiens DGCA genom en skrivelse av den 28 februari 2019 ytterligare information och en uppdatering av säkerhetstillsynsverksamheten för perioden september 2018–februari 2019. Informationen omfattade en förteckning över lufttrafikföretag som certifierats i Indonesien, registrerade luftfartyg, säkerhetstillsynsverksamhet, verkställighetsåtgärder som vidtagits av Indonesiens DGCA och en uppdaterad status av dess plan för korrigerande åtgärder som var ett resultat av unionens utvärderingsbesök på plats i mars 2018. Indonesiens DGCA lämnade också uppdateringar om genomförandet av åtgärdsplanen för prestandabaserad navigering (PBN) och om det tekniska stöd som Indonesiens DGCA fått.
- (46) Genom ett e-postmeddelande av den 16 januari informerade Indonesiens DGCA om organisationsprocessen inom Indonesiens DGCA som syftar till att anpassa dess processer till Icaos standarder och rekommenderad praxis. Indonesiens DGCA höll också kommissionen informerad om de allvarliga incidenter där indonesiska lufttrafikföretag var inblandade.
- (47) Vad gäller förteckningen över lufttrafikföretag, luftfartyg och tillsynsverksamheter utfärdade Indonesiens DGCA en ny Part-121 AOC och en ny Part-135 AOC. När det gäller vidtagna verkställighetsåtgärder upphävde Indonesiens DGCA en Part-121 AOC, återkallade ett valideringscertifikat, upphävde en pilotlicens och utfärdade tre administrativa påföljder mot innehavare av drifttillstånd (Part-135). Indonesiens DGCA stärkte tillsynen vad avser licensgivningens medicinska del som svar på de problem som identifierades vid unionens utvärderingsbesök på plats i mars 2018, och har upphävt sju ackrediterade flygläkarlicenser (accredited medical examiner licence).
- (48) Som ett svar på rekommendationen om genomförandet av PNB förväntar sig Indonesien att till slutet av 2019 ha genomfört procedurer för PNB på 19 av 27 internationella flygplatser. Genomförandet av PNB på inhemska och avlägsna flygplatser går framåt, men i olika takt.
- (49) Indonesiens DGCA informerade också kommissionen om statusen på de korrigerande åtgärderna som vidtagits efter ICVM som skedde 2017. Den 25 juli 2018 granskade Icao handlingsplanen för korrigerande åtgärder vad avser luftvärdighet. Alla korrigerande åtgärder har helt eller delvis godtagits av Icao.
- (50) Kommissionen granskade informationen och begärde i en skrivelse av den 6 mars 2019 ytterligare information, nämligen om antalet oavslutade interna förfaranden vid Indonesiens DGCA, om förfalldatum för ett av lufttrafikföretagen som inte var uppfyllt och om den nyligen genomförda sammanslagningen av *Garuda Indonesia* och *Sriwijaya*. Den 20 mars 2019 skickade Indonesiens DGCA in den begärda informationen. Efter ytterligare granskning anser kommissionen att de flesta förklaringarna om handlingsplanen för korrigerande åtgärder, allvarliga incidenter och verkställighetsåtgärder är tillräckliga. Som ett resultat av detta ansågs de flesta av de problem som togs upp i handlingsplanen för korrigerande åtgärder vara åtgärdade, och de föreslagna nya datumen för åtgärdande godkändes.

⁽⁸⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/871 av den 14 juni 2018 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 vad gäller förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen (EUT L 152, 15.6.2018, s. 5).

- (51) Efter olyckan med dödlig utgång med *Lion Airs* flight JT610 den 29 oktober 2018 fortsätter Indonesiens DGCA att tillhandahålla information om de åtgärder som vidtagits. Efter olyckan med *Ethiopian Airlines* flight ET302 den 10 mars 2019 informerade Indonesiens DGCA kommissionen om sitt beslut att som en försiktighetsåtgärd utfärda startförbud för flottan med Boeing 737 MAX som drivs av *Lion Air* och *Garuda Indonesia*.
- (52) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Indonesien, att det i detta skede inte finns skäl att ändra förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i EU.
- (53) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Indonesien faktiskt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Indonesien, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (54) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker förekommer till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen komma att tvingas vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.

Lufttrafikföretag från Moldavien

- (55) I september 2018 informerade kommissionen den civila luftfartsmyndigheten i Moldavien (nedan kallad CAAM) om vissa säkerhetsfarhågor rörande lufttrafikföretag som certifierats av CAAM. Kommissionen meddelade samtidigt CAAM att samråd ska inledas i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 473/2006.
- (56) Den 11–15 februari 2019 genomförde experter från kommissionen, Easa och medlemsstaterna ett utvärderingsbesök på plats i Moldavien hos CAAM och hos några lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien, närmare bestämt *Air Moldavien*, *Fly Pro* och *Terra Avia*.
- (57) Enligt rapporten från experterna följer CAAM en strategi för luftfartssäkerhet som saknar modern teknik för hantering av luftfartssäkerhet. Den rättsliga ramen bör uppdateras, eftersom inte alla ändringar av Icao-bilagorna har integrerats i de moldaviska bestämmelserna. CAAM arbetar för närvarande med att genomföra unionsförordningar i enlighet med det avtal om ett gemensamt luftrum som undertecknades 2012 mellan unionen och dess medlemsstater och Republiken Moldavien.
- (58) CAAM saknar robusta interna mekanismer och förfaranden för att omsätta den befintliga rättsliga och tekniska ramen i praktiken i organisationens löpande verksamhet. Därför bör CAAM förbättra sin kvalitetsledningsfunktion. CAAM:s avdelning för flygverksamhet har fastställt interna processer och förfaranden, som dock inte följs. Vid unionens utvärderingsbesök på plats fastställdes områden där förbättringar var nödvändiga, framför allt behovet av ett strikt iakttagande av certifieringsprocessen, behovet av bättre spårbarhet av granskning och godkännande av handböcker samt behovet av att stärka övervakningsskyldigheterna för avdelningen för flygverksamhet. I fråga om tillståndsverksamhet har CAAM inte inrättat något system för tillsyn av delegerade teoretiska kunskaper och praktiska examinationer. Dessutom bör registerföringen förbättras, särskilt för att säkerställa spårbarhet för övervakningsverksamheterna.
- (59) De utbildningsprogram som utarbetas av CAAM:s luftvärdighetsavdelning uppfyller inte de fastställda tillhörande förfarandena och är inte tillräckliga för att upprätthålla den nivå av kunskaper, färdigheter, kompetens och kvalifikationer som krävs för personal som granskar luftvärdigheten. De revisioner eller inspektioner som genomförs av CAAM:s luftvärdighetsavdelning bör stärkas, eftersom unionens utvärderingsbesök avslöjade problem vid moldaviska lufttrafikföretag som borde ha upptäckts i CAAM:s egna övervakningsrevisioner.
- (60) *Air Moldavien*, som är det största lufttrafikföretaget i Moldavien, har ett välfungerande och stabilt säkerhetsledningssystem som skapar användbara data för lufttrafikföretaget. Kvalitetsstyrningssystemet är stabilt och funktionellt och behöver bara förbättras marginellt. Företagets högsta ledning har goda kunskaper om dessa system och använder dem för att identifiera risker och vidta lämpliga åtgärder för att minska de största riskerna. Lufttrafikföretagets verksamhet stöds av kvalificerade tekniker och linjestationer med underhållskapacitet. Organisationen förfogade över ett stabilt och strukturerat system för att hantera de olika aspekterna av fortsatt luftvärdighet. *Air Moldavien* har tagit fram de handböcker som krävs och som innehåller strategier och beskriver de därmed förknippade förfarandena, som godkänts av CAAM. Den certifierade personalen har lämplig utbildning om de olika luftfartygstyperna. Vid unionens utvärderingsbesök på plats upptäcktes inga större brister.

- (61) *FlygPro* är ett fraktflygbolag med ett säkerhetsledningssystem och ett kvalitetsstyrningssystem. Vid unionens utvärderingsbesök framkom att dessa system uppvisar brister som kräver förbättringar. *Fly Pros* säkerhetshandbok bör uppdateras i enlighet med den moldaviska lagstiftningen och internationella säkerhetsnormer. I fråga om kvalitetsstyrningssystemet kunde lufttrafikföretaget inte visa att alla revisioner av det årliga revisionsprogrammet genomförts. Dessutom fungerade inte det administrativa systemet för kontroll av bristerna på ett korrekt sätt. *Fly Pro* har utvecklat en verksamhetshandbok, men den aktuella versionen av denna handbok återspeglar inte godkända verksamheter och godkännanden. Underhållsprogrammet är inte aktuellt eftersom alla nya inspektioner som införts genom den senaste rapporten om underhållsöversyn, som utfärdats av den organisation som ansvarar för typkonstruktionen, har införts med fel intervall. Utvärderingen av *Fly Pro* avslöjade funktionella problem när det gäller operativ kontroll, utbildning och registerföring, och att kvalitetsstyrningssystemet inte identifierar bristerna.
- (62) *Terra Avia* är ett privat lufttrafikföretag från Moldavien som har sin verksamhetsbas på Sharjah International Airport i Förenade Arabemiraten. *Terra Avias* säkerhetshandbok bör uppdateras i enlighet med den moldaviska lagstiftningen och internationella säkerhetsnormer. Dessutom bedriver inte *Terra Avia* all verksamhet enligt kraven i säkerhetshandboken (riskhantering sker ytligt, säkerhetshöjande insatser genomförs inte fullt ut och inga säkerhetsrevisioner genomförs). *Terra Avia* har inte fastställt någon effektiv operativ kontroll när en flygning inleds, fortsätter, omdirigeras eller avslutas. Dessutom uppdateras inte lufttrafikföretagets underhållsprogram. Även om de luftfartyg som används av *Terra Avia* ligger klart under de utnyttjandesiffror som fastställts för giltigheten i rapporten om underhållsöversyn och om underhållsplanering har lufttrafikföretaget inte övervägt att utveckla och genomföra ett underhållsprogram för lågt utnyttjande. *Terra Avia* kunde inte visa hur företaget fullgör sitt ansvar med avseende på fortsatt luftvärdighet. Lufttrafikföretaget kunde inte heller visa hur väl underhållsprogrammet efterlever kraven. Vid unionens utvärderingsbesök på plats fastställdes att informationen om delar med begränsad livslängd var ofullständig. När det gäller utbildning och kontrollprogram för flygpersonalen kunde *Terra Avia* inte visa att alla nödvändiga delar omfattades av övergångsutbildningen och den återkommande utbildningen. *Terra Avia* har utvecklat ett system för att kontrollera flyg- och kabinpersonalens flyg-, tjänstgörings- och vilotid, men systemet innehöll inget system som varnar vid eventuella överträdelser.
- (63) Efter unionens utvärderingsbesök på plats 2019 genomförde CAAM en säkerhetsanalys och utarbetade en plan för korrigerande åtgärder som tog itu med de synpunkter som framfördes under besöket. Kommissionen anser att analysen är omfattande och fastställer särskilda tidsgränser för åtgärder. Betydande ansträngningar bör dock göras för att täcka alla de uppgifter som ingår i säkerhetsanalysen. I väntan på att denna säkerhetsanalys ska genomföras på ett effektivt sätt, är de säkerhetsrisker som konstaterades under unionens utvärderingsbesök på plats 2019 ännu inte åtgärdade.
- (64) Den 2 april 2019 frågade kommissionen och flygsäkerhetskommittén ut CAAM och lufttrafikföretagen *Air Moldavien*, *Fly One* och *Aerotranscargo*. CAAM redogjorde för sin nuvarande organisationsstruktur, inklusive uppgifter om personal som tilldelats enheten för luftvärdighet och enheten för flygverksamhet. CAAM lämnade närmare uppgifter om de åtgärder som vidtagits sedan den senaste flygsäkerhetskommitténs möte i november 2018, till exempel information om utbildningen av verksamhetsinspektörerna, om rekryteringen av nya inspektörer och om de åtgärder som vidtagits med avseende på ett antal lufttrafikföretag som är registrerade i Moldavien. Dessutom lämnade CAAM information om statusen för och planeringen av harmoniseringen av den moldaviska lagstiftningen med unionens regelverk och översynen av interna förfaranden och handböcker. CAAM redogjorde för de korrigerande åtgärder som vidtagits med hänsyn till experternas synpunkter under unionens utvärderingsbesök på plats 2019. Dessutom informerade CAAM kommissionen om att drifttillstånden för *Fly Pro* och *Terra Avia* upphävts.
- (65) CAAM informerade också om att det i början av 2019 omstrukturerades till ett offentligt organ som finansieras via statsbudgeten. Kommissionen anser att eventuella kopplingar mellan politiska överväganden och säkerhetsöverväganden bör undvikas. I detta avseende måste CAAM visa sitt fulla oberoende i beslutsprocessen trots denna nya institutionella ram.
- (66) I enlighet med all tillgänglig information, inklusive resultaten av unionens utvärderingsbesök på plats och den information som lämnats vid utfrågningen, anser kommissionen och flygsäkerhetskommittén att CAAM endast har mycket begränsad kapacitet utöva tillsyn över luftfartsverksamheten i Moldavien och att det därför är nödvändigt med ytterligare betydande förbättringar för att rätta till uppkomna säkerhetsbrister.

- (67) *Air Moldavien* presenterade sin plan för korrigerande åtgärder för att komma till rätta med iakttagelser och rekommendationer från unionens utvärderingsbesök på plats. Planen innehåller korrigerande och förebyggande åtgärder som bygger på en stabil orsaksanalys. I detta sammanhang har Easa bekräftat att när det gäller auktorisation som tredjelandoperator och Sfa finns det för närvarande inget som ger anledning till specifika säkerhetsfarhågor i fråga om detta lufttrafikföretag.
- (68) *Fly One* gav en översikt över företaget, inklusive dess nuvarande flotta och tillgängliga resurser och anläggningar. Företaget beskrev sitt säkerhetsledningssystem och kvalitetsstyrningssystemet som robusta och väl utvecklade. Lufttrafikföretaget använder en uppsättning programverktyg för att integrera säkerhets-, kvalitets- och riskhanteringsdata och för att kunna kontrollera sin verksamhet på ett effektivt sätt. I detta sammanhang har Easa bekräftat att när det gäller auktorisation som tredjelandoperator och Sfa finns det för närvarande inget som ger anledning till specifika säkerhetsfarhågor i fråga om detta lufttrafikföretag.
- (69) *Aerotranscargo* redogjorde för strukturen och funktionen hos sitt kvalitetsstyrningssystem och säkerhetsledningssystem. Företaget informerade också om sitt åtagande att förbättra säkerhetsprestanda och säkerhetskultur. I detta sammanhang har Easa bekräftat att när det gäller auktorisation som tredjelandoperator och Sfa finns det för närvarande inget som ger anledning till specifika säkerhetsfarhågor i fråga om detta lufttrafikföretag.
- (70) Mot bakgrund av tillgänglig information, och i enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför, vad avser lufttrafikföretag från Moldavien, att det i detta skede finns skäl att ta med alla moldaviska lufttrafikföretag, med undantag av *Air Moldavien*, *Fly One* och *Aerotranscargo*, i förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen.
- (71) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Moldavien faktiskt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Moldavien, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (72) 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

- (73) Genom en skrivelse av den 29 oktober 2018 ålade kommissionen den civila luftfartsmyndigheten i Nepal (CAAN) att lämna in en förteckning över dokument och åtgärder som behöver slutföras.
- (74) Genom en skrivelse av den 9 december 2018 lämnade CAAN alla begärda handlingar. Kommissionen ansåg att den inlämnade dokumentationen var väl strukturerad och med ett tillfredsställande innehåll. CAAN gjorde betydande ansträngningar för att förbättra systemet för säkerhetstillsyn i Nepal. Kommissionen anser dock att det krävs ytterligare betydande förbättringar för att ta itu med befintliga säkerhetsbrister. Dessutom noterar kommissionen att antalet olyckor och tillbud som ska rapporteras fortfarande är särskilt hög i Nepal. Den senaste olyckan ägde rum den 27 februari 2019 då en helikopter av typen Eurocopter AS350, som flögs av *Air Dynasty*, störtade i östra bergsregionen i Taplejung, Nepal. Innan man överväger att avskaffa det nuvarande verksamhetsförbudet för alla lufttrafikföretag som är registrerade i Nepal krävs en avsevärd minskning av antalet olyckor i Nepal.
- (75) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Nepal.

Lufttrafikföretag från Ryssland

- (76) Kommissionen, Easa och behöriga myndigheter i medlemsstaterna har fortsatt att noga övervaka säkerheten hos lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland och som bedriver verksamhet i unionen, bl.a. genom att prioritera rampinspektioner hos vissa ryska lufttrafikföretag i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (77) Den 22 mars 2019 träffade företrädare för kommissionen, Easa och en medlemsstat företrädare för ryska federala lufttransportmyndigheten (nedan kallad *Fata*) för att granska säkerheten hos lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland på grundval av rapporter från rampinspektioner utförda under perioden 19 september 2018–22 mars 2019 och för att identifiera fall där *Fatas* tillsyn bör stärkas.

- (78) Under mötet granskade kommissionen mer i detalj resultaten av Safa-rampinspektioner hos ett lufttrafikföretag som är certifierat i Ryssland och noterade att Fata beslutat att begränsa sitt drifttillstånd till inrikesflygningar. Med tanke på det stora antalet ansökningar om auktorisation som tredjelandsoperatör som inte resulterade i en Easa-auktorisering som tredjelandsoperatör (19 av 62 ansökningar) bad kommissionen Fata att före nästa möte i flygsäkerhetskommittén granska de berörda lufttrafikföretagens säkerhetsprestanda.
- (79) Med utgångspunkt i nu tillgänglig information, bl.a. information från Fata vid mötet den 22 mars 2019, 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 certifierats i Ryssland.
- (80) 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.
- (81) Medlemsstaterna bör emellertid fortsätta att kontrollera att lufttrafikföretag från Ryssland faktiskt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (82) Om dessa inspektioner visar på en överhängande säkerhetsrisk på grund av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen utfärda verksamhetsförbud mot vissa lufttrafikföretag som certifierats i Ryssland och föra upp dem i bilaga A eller bilaga B till förordning (EG) nr 474/2006.

Lufttrafikföretag från Venezuela

- (83) Den 6 mars 2017 inkom lufttrafikföretaget *Avior Airlines*, som certifierats i Venezuela, till Easa med en ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör. Easa bedömde ansökan i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 452/2014. Den 4 oktober 2017 avslog Easa *Avior Airlines* ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör av säkerhetsskäl.
- (84) Den 14 november 2017 frågade kommissionen och flygsäkerhetskommittén ut Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (Inac) och *Avior Airlines* i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005. Efter den utfrågningen ändrade kommissionen i november 2017 förteckningen över lufttrafikföretag som belagts med verksamhetsförbud i unionen och lufttrafikföretaget *Avior Airlines* fördes in i bilaga A till förordning (EG) nr 474/2006⁽⁹⁾.
- (85) Efter ett tekniskt möte den 29 augusti 2018, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 2111/2005, deltog Inac den 14 november i en utfrågning inför flygsäkerhetskommittén. 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 den tillgängliga informationen att det finns flera inkonsekvenser. Dessa inkonsekvenser var dock inte av sådant slag att de motiverar att alla lufttrafikföretag från Venezuela förs in i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006.
- (86) Venezuela har lämnat kontinuerliga uppdateringar av statusen när det gäller landets övervakningsskyldigheter. Den 17 januari 2019 begärde kommissionen att Inac skulle tillhandahålla information om tre venezuelanska lufttrafikföretag, nämligen *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* och *Conviasa*. Denna begäran omfattade alla inspektionsrapporter rörande verksamhet, luftvärdighet, licensiering av personal och medicinska frågor inom luftfarten som upprättades under 2017 och 2018 av Inac om dessa lufttrafikföretag, samt alla inspektionsrapporter från underhållsorganisationer som arbetar för något av dessa tre venezuelanska lufttrafikföretag. En liknande begäran gällde utbildningscentrumen. Kommissionen begärde dessutom in alla rapporter från rampinspektioner av lufttrafikföretag i Venezuela, inklusive korrigerande åtgärder och uppföljningsåtgärder som Inac vidtagit. Inac lämnade i god tid alla begärda uppgifter, som kommissionen kommer att fortsätta att analysera, och begära ytterligare information om det behövs.
- (87) Enligt den information som Inac lämnade den 1 april 2019 har *Avior Airlines* erhållit Iosa-certifikatet. Easa har meddelat att *Avior Airlines* avser att lämna in en ny ansökan om auktorisation som tredjelandsoperatör.

⁽⁹⁾ 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).

- (88) I enlighet med de gemensamma kriterierna i bilagan till förordning (EG) nr 2111/2005 anser kommissionen därför att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra förteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen med avseende på lufttrafikföretag från Venezuela.
- (89) Medlemsstaterna bör fortsatt kontrollera att Venezuela faktiskt lever upp till relevanta internationella säkerhetsnormer genom att prioritera rampinspektioner hos lufttrafikföretag som är certifierade i Venezuela, i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012.
- (90) Om relevant säkerhetsinformation tyder på att överhängande säkerhetsrisker föreligger till följd av bristande efterlevnad av internationella säkerhetsnormer, kan kommissionen vidta ytterligare åtgärder i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005.
- (91) I artikel 8.2 i förordning (EG) nr 2111/2005 betonas behovet av att beslut måste kunna fattas snabbt och, vid behov, snarast, med tanke på säkerhetsaspekterna. För att skydda känsliga uppgifter och minimera kommersiella effekter är det därför nödvändigt att beslut i fråga om att uppdatera förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud eller restriktioner inom unionen, offentliggörs och träder i kraft så snart som möjligt efter det att de antagits.
- (92) Förordning (EG) nr 474/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (93) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den flygsäkerhetskommitté som inrättats genom förordning (EG) nr 2111/2005.

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*.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 april 2019.

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 ⁽¹⁾

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Afghanistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Islamiska republiken Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamiska republiken Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamiska republiken Afghanistan
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av TAAG Angola Airlines och Heli Malongo, inklusive			Republiken Angola
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
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Okänd	Republiken Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republiken Angola

⁽¹⁾ Lufttrafikföretag 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 lufttrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
Alla luftrafikföretag som certifierats av Republiken Kongos tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kongo
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	Okänd	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
Alla luftrafikföretag som certifierats av Demokratiska republiken Kongos tillsynsmyndighet, inklusive			Demokratiska republiken Kongo
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 firmanamn)	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
Alla luftrafikföretag som certifierats av Djiboutis tillsynsmyndigheter, inklusive			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Okänd	DAO	Djibouti
Alla luftrafikföretag som certifierats av Ekvatorialguineas tillsynsmyndigheter, inklusive			Ekvatorialguinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialguinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Okänd	Ekvatorialguinea
Alla luftrafikföretag som certifierats av Eritreas tillsynsmyndigheter, inklusive			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
Alla luftrafikföretag som certifierats av Republiken Gabons tillsynsmyndigheter, med undantag av Afrijet Business Service, som förts upp i bilaga B, inklusive			Republiken Gabon
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiken Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiken Gabon
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Okänd	Republiken Gabon
Alla luftrafikföretag som certifierats av Kirgizistans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Kirgizistan
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 (tidigare S GROUP AVIATION)	45	IND	Republiken Kirgizistan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republiken Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republiken Kirgizistan
SKY WAY AIR	39	WAN	Republiken Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Republiken Kirgizistan
VALOR AIR	07	VAC	Republiken Kirgizistan
Alla luftrafikföretag som certifierats av Liberias tillsynsmyndigheter.			Liberia
Alla luftrafikföretag som certifierats av Libyens tillsynsmyndigheter, inklusive			Libyen
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libyen
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libyen

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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
Alla luftrafikföretag som certifierats av Angolas tillsynsmyndigheter, med undantag av Air Moldavien, Fly One och Aero-transcargo, inklusive			Republiken Moldavien
CA Î.M "TANDEM AERO" SRL	MD005	TDM	Republiken Moldavien
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Republiken Moldavien
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Republiken Moldavien
CA "OSCAR JET" SRL	MD017	OSJ	Republiken Moldavien
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Republiken Moldavien
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Republiken Moldavien
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Republiken Moldavien
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Republiken Moldavien
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Republiken Moldavien
Alla luftrafikföretag som certifierats av Nepals tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Nepal
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

Lufttrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av tillsynsmyndigheterna i São Tomé och Príncipe, inklusive			São Tomé och Príncipe
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé och Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé och Príncipe
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sierra Leones tillsynsmyndigheter, inklusive			Sierra Leone
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
Alla lufttrafikföretag som certifierats av Sudans tillsynsmyndigheter, inklusive			Republiken Sudan
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

Luftrafikföretagets namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmanamn)	Nummer på drifttillstånd (AOC) eller operativ licens	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Republiken Sudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Republiken Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Republiken Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Republiken Sudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Republiken Sudan
<i>TARCO AIR</i>	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 ⁽¹⁾**

Luftrafikföretags namn som juridisk person enligt drifttillståndet (AOC) (plus eventuellt avvikande firmamamn)	Drifttillståndsnnummer (AOC-nummer)	Icaos treställiga bokstavskod	Operatörens administrerande stat	Typ av luftfartyg	Registreringsnummer och serienummer, om tillgängligt, för restriktionsbelagda luftfartyg	Registreringsstat
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 ⁽¹⁾	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; och TR-AFR.	Republiken Gabon
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”

⁽¹⁾ Afrijet Business Service får endast använda de specifika luftfartyg som nämns här inom ramen för sin nuvarande trafiknivå i unionen.

⁽¹⁾ Luftrafikföretag 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 luftrafikföretag som inte omfattas av verksamhetsförbud, förutsatt att gällande säkerhetsnormer är uppfyllda.

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV