

**KOMMISSJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2019/618****2020/EØS/78/94****av 15. april 2019****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen(\*)**

EUROPAKOMMISSJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 4 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006<sup>(2)</sup> ble listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, opprettet.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater samt Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå («EASA») oversendt Kommissjonen opplysninger som er relevante for ajourføringen av nevnte liste. Tredjestater og internasjonale organisasjoner har også framlagt relevante opplysninger. På grunnlag av disse opplysningene bør listen ajourføres.
- 3) Kommissjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper direkte eller gjennom myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med dem, om de vesentlige fakta og årsaker som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Unionen eller endre vilkårene i et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på listene i vedlegg A og B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 4) Kommissjonen har gitt de berørte luftfartsselskapene mulighet til å gjennomgå dokumentene framlagt av medlemsstatene, inngi skriftlige merknader og gi Kommissjonen og komiteen nedsatt ved forordning (EF) nr. 2111/2005 («Flysikkerhetskomiteen») en muntlig redegjørelse.
- 5) Kommissjonen har underrettet Flysikkerhetskomiteen om de felles samrådene, innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006<sup>(3)</sup>, som pågår med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i Angola, Hviterussland, Den dominikanske republikk, Gabon, Indonesia, Moldova, Nepal, Russland og Venezuela. Kommissjonen har også underrettet Flysikkerhetskomiteen om flysikkerhetssituasjonen i Ekvatorial-Guinea, Iran, Kasakhstan, Libya, Thailand, Turkmenistan og Zambia.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 106 av 17.4.2019, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 243/2019 av 27. september 2019 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

(2) Kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 om opprettelse av fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14).

(3) Kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006 av 22. mars 2006 om fastsettelse av gjennomføringsregler for fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 8).

- 6) EASA har også underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om resultatene av analysen av inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer («SAFA») i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012<sup>(4)</sup>.
- 7) I tillegg har EASA underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i tredjestater som er underlagt driftsforbud i samsvar med forordning (EF) nr. 474/2006. EASA framla opplysninger om planer og anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å forbedre den administrative og faglige kapasiteten til sivile luftfartsmyndigheter i tredjestater med sikte på å bidra til å løse saker der gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder for sivil luftfart ikke er oppfylt. Medlemsstatene ble oppfordret til å svare bilateralt på nevnte anmodninger og samordne med Kommisjonen og EASA. I den forbindelse understreket Kommisjonen nytten av å dele opplysninger med det internasjonale luftfartsmiljøet, særlig gjennom SCAN-databasen (SCAN – Safety Collaborative Assistance Network) til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart («ICAO»), om den faglige bistanden som Unionen og dens medlemsstater gir tredjestater for å forbedre flysikkerheten verden over.
- 8) Eurocontrol har gitt Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen ajourførte opplysninger om status for alarmfunksjonen til SAFA og tredjestatsoperatører («TCO» – Third Country Operator) og om aktuell statistikk over varselmeldinger for luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud.

#### **Luftfartsselskaper i Unionen**

- 9) Som følge av EASAs analyse av opplysninger fra inspeksjoner på bakken utført på luftfartøyer fra luftfartsselskaper i Unionen og fra standardiseringsinspeksjoner utført av EASA, samt særlige inspeksjoner og tilsyn utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har flere medlemsstater truffet visse tvangstiltak og underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse. Bulgaria har underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om tiltak som er truffet overfor luftfartsselskapene som er sertifisert i Bulgaria.
- 10) Medlemsstatene understreket igjen sin vilje til å til å treffe nødvendige tiltak dersom relevante sikkerhetsopplysninger tyder på overhengende sikkerhetsrisikoer fordi luftfartsselskaper i Unionen ikke overholder relevante sikkerhetsstandarder.

#### **Luftfartsselskaper fra Angola**

- 11) Luftfartsselskaper som er sertifisert i Angola, unntatt *TAAG Angola Airlines* («TAAG») som er oppført i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006, endret ved kommisjonsforordning (EU) nr. 619/2009<sup>(5)</sup>, er for tiden oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006, endret ved kommisjonsforordning (EU) nr. 1131/2008<sup>(6)</sup>, og er underlagt et fullstendig driftsforbud.
- 12) Fra 10. til 14. desember 2018 gjennomførte sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene et EU-besøk med vurdering på stedet i Angola på kontorene til vedkommende myndighet i Angola, Instituto Nacional da Aviação Civil («INAVIC»), og hos tre luftfartsselskaper som er sertifisert i Angola, nemlig *TAAG*, *SonAir* og *Heli Malongo*.
- 13) INAVIC har en tilnærming til flysikkerhet som mangler moderne teknikker for håndtering av flysikkerheten. Angola har imidlertid gjort tydelige framskritt siden forrige EU-besøk med vurdering på stedet i juni 2009. Angola har oppdatert sin rettslige ramme for flysikkerhet og utarbeidet nye tekniske forskrifter kalt «Normativas Técnicas Aeronáuticas» («NTA»). NTA-ene dekker nesten alle ICAO-vedleggene, unntatt vedlegg 19. INAVIC arbeider med en ytterligere revisjon av NTA-ene. INAVIC har utarbeidet og internt godkjent et sett med prosedyrer for å oppfylle sine overvåkingsforpliktelser med hensyn til luftfarten. Det er imidlertid fortsatt visse mangler knyttet til interne prosedyrer, dokumentkontroll, konsekvent registrering av saker og opplæring av inspektører. På bakgrunn av disse manglene har INAVICs nåværende ledelse gitt klart uttrykk for vilje til å øke INAVICs kapasitet og effektivitet i sitt daglige arbeid. INAVIC bør innføre en kvalitetsstyringsfunksjon.

<sup>(4)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1).

<sup>(5)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 619/2009 av 13. juli 2009 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 182 av 15.7.2009, s. 4).

<sup>(6)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 1131/2008 av 14. november 2008 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 306 av 15.11.2008, s. 47).

- 14) Under EU-besøket med vurdering på stedet framkom 15 merknader til INAVICs tilsynsvirksomhet. Det ble også konkludert med at selv om INAVIC har opparbeidet en viss kapasitet til å føre tilsyn med luftfartsvirksomheten i Angola, kreves ytterligere forbedringer for at INAVIC skal kunne håndtere sikkerhetsmangler når de oppstår.
- 15) *TAAG* er Angolas nasjonale luftfartsselskap. *TAAG* har et velfungerende og solid sikkerhetsstyringssystem som produserer nyttige data for luftfartsselskapet. Toppledelsen i selskapet har en god forståelse av disse systemene og bruker dem til å kartlegge risikoer og treffe hensiktsmessige tiltak for å redusere de største risikoene til akseptable nivåer. Kvalitetsstyringssystemet er solid og funksjonelt.
- 16) *TAAG* har utarbeidet de nødvendige håndbøkene, for eksempel (men ikke begrenset til) håndbøker om vedlikeholdskontroll, vedlikeholdsprosedyrer, kvalitetsstandarder for langdistanseflyging med tomotorsfly og redusert minste vertikalatskillelse, som inneholder retningslinjene og beskriver de tilhørende prosedyrene som er godkjent av INAVIC. Personellet med sertifiseringsansvar har fått tilstrekkelig opplæring om luftfartøtypene som brukes. Alt i alt har *TAAG* profesjonelle besetninger, profesjonelt personell og fungerende systemer for å styre de ulike delene av virksomheten. Ledelsen mottar og handler på bakgrunn av opplysninger og analyser om sikkerhet og kvalitet, og offentliggjør disse opplysningene og tiltakene som treffes, gjennom elektroniske og ikke-elektroniske interne publikasjoner. De siste offentliggjorte resultatene av IOSA-tilsynet (IATA Operational Safety Audit) viser en samsvarsgrad på 99,3 %.
- 17) *SonAir* har styringssystemer for driftssikkerhet og driftskvalitet, men Unionens vurdering på stedet avdekket alvorlige mangler som må utbedres raskt. *SonAir* utfører ikke all sin virksomhet i henhold til kravene i sikkerhetsstyringshåndboken, sikkerhetsopplæring gjennomføres ikke fullt ut, endringsstyring gjennomføres bare overfladisk og det er ikke utført noen sikkerhetsrevisjoner i løpet av det siste året. Med hensyn til kvalitetsstyringssystemet kunne ikke luftfartsselskapet dokumentere at alle revisjoner i det årlige revisjonsprogrammet har blitt utført. Under Unionens vurdering på stedet ble det også konkludert med at det administrative systemet for å kontrollere resultatene ikke hadde fungert på riktig måte. På området luftfartsoperasjoner tar *SonAir* hensyn til alle krav når selskapet utarbeider tjenesteplaner. Men ettersom det er inkonsekvens i noen av de undersøkte opplæringsloggene, bør *SonAir* treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at prosedyrene er definert og følges konsekvent.
- 18) *Heli Malongo* driver fullstendig IT-baserte og integrerte systemer for samsvarskontroll, sikkerhetsstyring og overvåking av flygedata. Det er et fungerende samspill mellom disse systemene. De gjeldende godkjente driftshåndbøkene gjenspeiler den virksomheten som utføres, og oppfyller de gjeldende bestemmelsene i Angola. *Heli Malongo* har utarbeidet og innført et fungerende og robust kvalitetssikringssystem for vedlikehold. Håndbøkene om vedlikeholdskontroll og vedlikeholdsprosedyrer som er utarbeidet av *Heli Malongo*, ble godkjent av INAVIC og er basert på anbefalingene fra luftfartøyprodusenten. Anleggene er formålstjenlige og velorganiserte, med egne kontrollerte områder til lagring og verktøyer, herunder kalibrerte verktøyer. Vedlikeholdingeniører har fått tilstrekkelig opplæring om luftfartøtypene som brukes, og har tilgang til de nødvendige veiledningene om kontinuerlig luftdyktighet.
- 19) Den 3. april 2019 ble INAVIC og luftfartsselskapene *TAAG* og *Heli Malongo* hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen. INAVIC framla tiltakene som er truffet etter EU-besøket med vurdering på stedet, herunder endringene som er gjort i Angolas rettslig ramme. Den nye loven om sivil luftfart ble godkjent i mars 2019, og i henhold til denne loven vil INAVIC bli anerkjent som en administrativt og økonomisk uavhengig enhet. INAVIC underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om sitt mål om å forbedre den faktiske gjennomføringsgraden for internasjonale sikkerhetsstandarder til over 60 prosent, og at INAVIC for dette formål vil motta ekstern faglig bistand. I tillegg har INAVIC til hensikt å innen utgangen av 2019 utarbeide og innføre en kvalitetssikringsfunksjon og en integrert metode for å standardisere all den tekniske dokumentasjonen og sikre felles elektronisk tilgang.
- 20) INAVIC har gjort framskritt i gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder. Kommisjonen anerkjenner innsatsen som er gjort, og oppmuntrer Angolas myndigheter og INAVIC til å fortsette denne innsatsen. Den tilgjengelige dokumentasjonen, særlig fra EU-besøket med vurdering på stedet, gir imidlertid ikke grunnlag for å konkludere med at framskrittene er tilstrekkelige til å fjerne alle luftfartsselskaper som er registrert i Angola og under tilsyn av INAVIC, fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006. INAVIC bør gjøre ytterligere forbedringer av sin sikkerhetstilsynsordning, opplæringen av inspektører og standardiseringen av inspektørenes arbeidsmetoder.
- 21) Under høringen framla *TAAG* og *Heli Malongo* sine planer for korrigerende tiltak rettet mot merknadene og anbefalingene som var resultatet av EU-besøket med vurdering på stedet. En del av tiltakene som er beskrevet i planen for korrigerende tiltak, er allerede gjennomført. Under høringen framholdt begge luftfartsselskapene at de hadde pålitelige og funksjonelle systemer for å styre ulike deler av virksomheten.

- 22) Kommisjonen konkluderer med at både *TAAG* og *Heli Malongo* er i stand til å gjennomføre sine respektive virksomheter på en sikker måte. Kommisjonen anser at det er tilstrekkelig dokumentert at begge selskapene overholder gjeldende angolanske regler og internasjonale sikkerhetsstandarder. Når det gjelder *TAAG*, bekreftet EASA at det på det nåværende tidspunkt ikke er noen spesifikke bekymringer rundt luftfartsselskapets sikkerhet med hensyn til TCO og SAFA.
- 23) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 konkluderer Kommisjonen med at *Heli Malongo* bør fjernes fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006, og at *TAAG* bør fjernes fra vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006. Listen i vedlegg A og vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør derfor endres.
- 24) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at Angola faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Angola, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 25) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Hviterussland**

- 26) Den 17. september 2018 innledet Kommisjonen samråd med luftfartsmyndigheten i Hviterussland («AD-BLR») i henhold til artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006, i forbindelse med sikkerhetsmanglene påvist av EASA innenfor rammen av TCO-godkjenningprosessen.
- 27) Fra 11. til 15. mars 2019 gjennomførte sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene et EU-besøk med vurdering på stedet i Hviterussland på kontorene til AD-BLR og kontorene til en rekke luftfartsselskaper som er sertifisert i Hviterussland, nemlig *Belavia Belarusian Airlines* («*Belavia*»), *Rubystar Airways* og *Transaviaexport Airlines*.
- 28) Under EU-besøket med vurdering på stedet framla AD-BLR bevis på vesentlige endringer i hvordan myndigheten fungerer, herunder vedtakelse av nye instruksjoner, nye interne håndbøker og kontrollister og opprettelse av en egen kontrollmyndighet innenfor transportdepartementet med ansvar for luftfartssektoren og for rekruttering av nye inspektører. Disse tiltakene ble iverksatt i juni 2018 med en endring av luftfartsregelverket, og innsatsen ble skjerpet etter at det ble innledet samråd mellom Kommisjonen og AD-BLR den 17. september 2018. I 2018 startet AD-BLR også arbeidet med fornyet sertifisering av alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Hviterussland. Da EU-besøket på stedet fant sted, hadde AD-BLR allerede fornyet sertifiseringen av to luftfartsselskaper. Slik innsats er viktig for å forbedre overholdelsen av internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 29) I 2018 var informasjonsutveksling vanskelig, men informasjonsflyten ble forbedret under EU-besøket med vurdering på stedet. Resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet viser imidlertid at det er nødvendig å utarbeide og gjennomføre en omfattende plan med prosessstyring og tett oppfølging for å sikre korrekt identifisering og reduksjon av sikkerhetsrisikoer. Under EU-besøket med vurdering på stedet framla AD-BLR dokumentasjon på sitt årlige tilsynsprogram for luftfartsselskaper som er sertifisert i Hviterussland. Selv om AD-BLR da besøket fant sted, var i gang med å rekruttere kvalifisert personell, hadde myndigheten ennå ikke tilstrekkelig personell til å utføre all nødvendig tilsynsvirksomhet. Det ble også bemerket at denne tilsynsvirksomheten kunne bli enda mer effektiv dersom den i større grad bygget på resultatene av en grundig risikovurdering.
- 30) Formålet med vurderingen av de tre ovennevnte luftfartsselskapene var å kontrollere AD-BLRs evne til å sikre at virksomheten til luftfartsselskaper som er sertifisert i Hviterussland, utføres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Konklusjonen etter EU-besøket med vurdering på stedet var at det bør gjøres forbedringer, særlig med hensyn til tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Hviterussland. Det ble likevel ikke identifisert noen overhengende sikkerhetsrisikoer som krever tiltak utover dem som allerede er truffet av EASA under TCO-godkjenningprosessen.
- 31) Den 3. april 2018 ble AD-BLR hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen. Delegasjonen til AD-BLR, som besto av én person, informerte om en rekke tiltak som er truffet for ytterligere å forbedre flysikkerheten i Hviterussland, særlig rekruttering og opplæring av personell, revisjon av regelverk og prosedyrer på luftfartsområdet og bruk av ny digital teknologi til støtte for tilsynsvirksomheten. Deler av informasjonen var nyttig for Flysikkerhetskomiteen, men AD-BLR klarte ikke alltid å gi presise svar på spørsmål fra Flysikkerhetskomiteen.

- 32) På grunnlag av den tilgjengelige informasjonen, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet fra mars 2019 og planen for korrigerende tiltak som ble oversendt 29. mars 2019, er Kommisjonens vurdering at AD-BLR siden juni 2018 har gjort framskritt med hensyn til gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder. AD-BLR bør imidlertid fortsatt sikre at den har de nødvendige ressursene til sin tilsynsvirksomhet. Kommisjonen anser også at eventuelle forbindelser mellom politiske vurderinger og sikkerhetshensyn bør unngås.
- 33) Selv om dokumentasjonen viser at tiltakene som AD-BLR allerede har truffet, bidrar til å styrke myndighetens kapasitet til å føre tilsyn med luftfartsvirksomheten i Hviterussland, bør dens evne til å sikre at virksomheten til luftfartsselskaper som er sertifisert i Hviterussland, utføres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, forbedres ytterligere. I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Hviterussland.
- 34) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at Hviterussland faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Hviterussland, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 35) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Den dominikanske republikk**

- 36) Luftfartsselskaper fra Den dominikanske republikk har aldri vært oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006. Den 20. mars 2019 underrettet EASA Kommisjonen om sikkerhetsmangler som ble påvist innenfor rammen av TCO-godkjenningsprosessen. Fem luftfartsselskaper sertifisert av Instituto Dominicano de Aviación Civil («IDAC») har søkt om TCO-godkjenning, men bare to, *Helidosa Aviation Group, S.A.* og *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.*, er blitt godkjent. Den 15. mars 2019 ble godkjenningen av *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* midlertidig opphevet av EASA av sikkerhetsmessige årsaker. Luftfartsselskapene *Dominican Wings S.A.* og *Sky High Aviation Services, S.R.L.* trakk sine søknader i forbindelse med EASAs innledende vurdering. Luftfartsselskapet *Air Century, S.A.* trakk sin første søknad i 2017 etter å ha mislyktes i å dokumentere samsvar med gjeldende sikkerhetsstandarder, og har søkt på nytt i 2018.
- 37) Resultatene av analysen av inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av SAFA-programmet tyder på at antallet SAFA-merknader for luftfartsselskaper sertifisert av IDAC ligger over verdensgjennomsnittet. Visse SAFA-merknader går igjen, noe som tyder på en manglende sikkerhetskultur. Det samlede antallet SAFA-inspeksjoner er imidlertid begrenset. Kommisjonen besluttet å innlede samråd med IDAC i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 38) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Den dominikanske republikk.
- 39) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Den dominikanske republikk, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 40) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Gabon**

- 41) Samrådene mellom Kommisjonen og vedkommende myndighet i Gabon, Agence Nationale de l'Aviation Civile («ANAC»), fortsatte med sikte på å overvåke ANACs framdrift i arbeidet med å sikre at myndighetens sikkerhetstilsynsordning er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. I den forbindelse underrettet ANAC Kommisjonen om tiltakene som er truffet for å styrke gjennomføringen av viktige elementer, samt om de foreløpige resultatene av ICAOs samordnede valideringsbesøk («ICVM») som ble gjennomført fra 29. januar til 6. februar 2019.

- 42) Kommissjonen kan ikke ut fra de fremlagte opplysningene fullt ut fastslå ANACs evne til å sikre at virksomheten til luftfartsselskaper som er sertifisert i Gabon, utføres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Det vil derfor bli anmodet om ytterligere opplysninger, og det bør avholdes et fagmøte for å drøfte sikkerhetstilsynssituasjonen i Gabon.
- 43) Den 2. april 2019 framla vedkommende myndighet i Gabon bevis for Kommissjonen på at luftfartsselskapene *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* og *Nouvelle Air Affaires Gabon* ikke lenger innehar et gyldig godkjenningssertifikat for luftfartsselskap («AOC»). Disse luftfartsselskapene bør derfor fjernes fra listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen.
- 44) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommissjonens vurdering at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne luftfartsselskapene *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* og *Sky Gabon* fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 og fjerne luftfartsselskapet *Nouvelle Air Affaires Gabon* fra vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006.

### **Luftfartsselskaper fra Indonesia**

- 45) Alle luftfartsselskaper fra Indonesia ble i juni 2018 fjernet fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006, som endret ved kommisjonsforordning (EU) 2018/871<sup>(7)</sup>. For å fortsette å overvåke sikkerhetstilsynsordningen i Indonesia fortsatte Kommissjonen og generaldirektoratet for sivil luftfart i Indonesia («DGCA Indonesia») sitt samråd i henhold til artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006. I den forbindelse framla DGCA Indonesia et brev av 28. februar 2019 med tilleggsopplysninger og en oppdatering om sikkerhetstilsynsvirksomheten i perioden fra september 2018 til februar 2019. Disse opplysningene omfattet en liste over luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, registrerte luftfartøyer, sikkerhetstilsynsvirksomheten, tvangstiltak truffet av DGCA Indonesia og oppdatert status for myndighetens planer for korrigerende tiltak som var et resultat av EU-besøket med vurdering på stedet i mars 2018. DGCA Indonesia framla også en oppdatering om gjennomføringen av handlingsplanen for ytelsesbasert navigasjon («PBN») og om den faglige bistanden som DGCA Indonesia har mottatt.
- 46) Ved e-post av 16. januar underrettet DGCA Indonesia om sin interne omorganiseringsprosess, som har som mål å tilpasse DGCA Indonesias prosesser etter ICAOs standarder og anbefalte praksis. DGCA Indonesia holdt også Kommissjonen underrettet om alvorlige hendelser der indonesiske luftfartsselskaper har vært innblandet.
- 47) Med hensyn til listen over luftfartsselskaper, luftfartøyer og tilsynsvirksomhet har DGCA Indonesia utstedt ett nytt Part-121-godkjenningssertifikat og ett nytt Part-135-godkjenningssertifikat. Med hensyn til tvangstiltak som er truffet, har DGCA Indonesia midlertidig opphevet ett Part-121-godkjenningssertifikat, tilbakekalt ett valideringssertifikat, midlertidig opphevet ett flygersertifikat og iverksatt tre administrative sanksjoner mot innehavere av Part-135-godkjenningssertifikater. DGCA Indonesia har styrket tilsynet med den medisinske delen av lisenser på bakgrunn av problemene som ble påpekt under EU-besøket med vurdering på stedet i mars 2018, og har midlertidig opphevet lisensen til sju akkrediterte flyleger.
- 48) I henhold til anbefalingen om innføring av ytelsesbasert navigasjon forventer Indonesia å innføre prosedyrer for ytelsesbasert navigasjon på 19 av 27 internasjonale lufthavner innen utgangen av 2019. Innføringen av ytelsesbasert navigasjon på innenlandske og fjerntliggende lufthavner går framover, men ikke i samme tempo.
- 49) DGCA Indonesia underrettet dessuten Kommissjonens kontorer om status for de korrigerende tiltakene etter ICAOs samordnede valideringsbesøk som fant sted i 2017. Den 25. juli 2018 gjennomgikk ICAO planen for korrigerende tiltak på området luftdyktighet. Alle korrigerende tiltak er helt eller delvis godtatt av ICAO.
- 50) Kommissjonen gjennomgikk opplysningene og anmodet ved brev av 6. mars 2019 om tilleggsopplysninger, nærmere bestemt om antallet interne prosedyrer i DGCA Indonesia som ennå ikke er avsluttet, om fristene for ett av luftfartsselskapene som ikke var oppfylt, og om den nylige fusjonen mellom *Garuda Indonesia* og *Sriwijaya*. Den 20. mars 2019 sendte DGCA Indonesia opplysningene det ble anmodet om. Etter nærmere undersøkelser er Kommissjonens vurdering at de fleste forklaringene om planen for korrigerende tiltak, alvorlige hendelser og tvangstiltak er tilstrekkelige. Som en følge av dette ble fleste av merknadene fra planen for korrigerende tiltak regnet som avsluttet, og de foreslåtte nye avslutningsdatoene ble godkjent.

(7) Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/871 av 14. juni 2018 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen (EUT L 152 av 15.6.2018, s. 5).

- 51) DGCA Indonesia fortsetter å framlegge opplysninger om tiltak som er truffet etter dødsulykken 29. oktober 2018 som involverte *Lion Airs* flygning JT610. I kjølvannet av ulykken 10. mars 2019 som involverte *Ethiopian Airlines'* flygning ET302, underrettet DGCA Indonesia Kommisjonen om sin beslutning om å pålegge flåten av Boeing 737 MAX-luftfartøyer som drives av *Lion Air* og *Garuda Indonesia*, flygeforbud som et forebyggende tiltak.
- 52) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Indonesia.
- 53) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at Indonesia faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 54) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Moldova**

- 55) I september 2018 gjorde Kommisjonen den sivile luftfartsmyndigheten i Moldova («CAAM») oppmerksom på visse bekymringer rundt sikkerheten knyttet til luftfartsselskaper som er sertifisert av CAAM. Samtidig varslet Kommisjonen CAAM om innledning av samråd i henhold til artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 56) Fra 11. til 15. februar 2019 gjennomførte sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene et EU-besøk med vurdering på stedet i Moldova på kontorene til CAAM og kontorene til en rekke luftfartsselskaper som er sertifisert i Moldova, nemlig *Air Moldova*, *Fly Pro* og *Terra Avia*.
- 57) Ifølge rapporten fra de sakkyndige har CAAM en tilnærming til flysikkerhet som mangler moderne teknikker for håndtering av flysikkerheten. Den rettslige rammen bør oppdateres, ettersom ikke alle endringene i ICAO-vedleggene er blitt innlemmet i regelverket i Moldova. CAAM arbeider for tiden med gjennomføringen av Unionens forordninger i samsvar med avtalen av 2012 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater og Republikken Moldova om et felles luftfartsområde.
- 58) CAAM mangler robuste interne ordninger og prosedyrer for å omsette eksisterende rettslige og tekniske rammer til rutinemessig virksomhet i organisasjonen. CAAM bør derfor forbedre sin kvalitetsstyringsfunksjon. CAAMs avdeling for luftfartsoperasjoner har fastsatt interne prosesser og prosedyrer, men disse blir ikke fulgt. Under EU-besøket med vurdering på stedet ble det påvist forbedringsområder, særlig behovet for å følge sertifiseringsprosessen nøye, behovet for bedre sporbarhet ved revisjon og godkjenning av håndbøker og behovet for å skjerpe overvåkingsforpliktelsene til avdelingen for luftfartsoperasjoner. Når det gjelder utstedelse av lisenser, har ikke CAAM opprettet et system for tilsyn med delegerte tester av praktisk og teoretisk kunnskap. Videre bør registerføringen forbedres, særlig for å sikre at tilsynsvirksomheten er sporbar.
- 59) Opplæringsprogrammene som er utarbeidet av CAAMs avdeling for luftdyktighet, oppfyller ikke de fastsatte tilhørende prosedyrene og er ikke tilstrekkelige til å opprettholde det påkrevde kunnskaps-, ferdighets-, kompetanse- og kvalifikasjonsnivået hos personell som arbeider med luftdyktighet. CAAM bør styrke tilsynet og inspeksjonene som foretas av avdelingen for luftdyktighet, ettersom Unionens vurdering på stedet avdekket problemer med luftfartsselskaper i Moldova som burde vært avdekket ved CAAMs eget tilsyn.
- 60) *Air Moldova*, det største luftfartsselskapet fra Moldova, har et velfungerende og solid sikkerhetsstyringssystem som produserer nyttige data for luftfartsselskapet. Kvalitetsstyringssystemet er pålitelig og funksjonelt og krever bare små forbedringer. Toppledelsen i selskapet har en god forståelse av disse systemene og bruker dem til å kartlegge risikoer og treffe hensiktsmessige tiltak for å redusere de største risikoene. Luftfartsselskapets virksomhet støttes av kvalifiserte teknikere og linjestasjoner med vedlikeholdskapasitet. Organisasjonen har framvist et pålitelig og strukturert system for å håndtere de ulike sidene ved kontinuerlig luftdyktighet. *Air Moldova* har utarbeidet de nødvendige håndbøkene med retningslinjer og beskrivelser av de tilhørende prosedyrene, som er godkjent av CAAM. Personellet med sertifiseringsansvar har fått tilstrekkelig opplæring om luftfartøytypene som brukes. Under EU-besøket med vurdering på stedet ble det ikke påvist noen større mangler.

- 61) *Fly Pro* er et luftfraktselskap med et sikkerhetsstyringssystem og et kvalitetsstyringssystem. Unionens vurdering på stedet av disse systemene avdekket noen mangler som krever utbedring. Sikkerhetsstyringshåndboken til *Fly Pro* bør ajourføres i samsvar med Moldovas regelverk og internasjonale sikkerhetsstandarder. Med hensyn til kvalitetsstyringssystemet kunne ikke luftfartsselskapet dokumentere at alle revisjoner i det årlige revisjonsprogrammet har blitt utført. Det administrative systemet for å kontrollere resultatene fungerte heller ikke på riktig måte. *Fly Pro* har utarbeidet en driftshåndbok, men den foreliggende versjonen av denne håndboken er ikke i tråd med godkjente operasjoner og godkjenninger. Vedlikeholdsprogrammet er ikke oppdatert, ettersom alle nye inspeksjoner som ble innført ved den seneste rapporten fra utvalget for vedlikeholdsettersyn utgitt av organisasjonen med ansvar for typekonstruksjonen, ble innført med feil intervall. Vurderingen av *Fly Pro* har avdekket funksjonelle problemer knyttet til operasjonell kontroll, opplæring og registerføring, og at kvalitetsstyringssystemet ikke er i stand til å identifisere manglene.
- 62) *Terra Avia* er en privat luftfartsselskap fra Moldova som har hovedbase ved Sharjah International Airport i De forente arabiske emirater. Sikkerhetsstyringshåndboken til *Terra Avia* bør ajourføres i samsvar med Moldovas regelverk og internasjonale sikkerhetsstandarder. Dessuten utfører *Terra Avia* ikke all sin virksomhet i henhold til kravene i sikkerhetsstyringshåndboken (risikostyring gjennomføres bare overfladisk, sikkerhetsfremmende tiltak gjennomføres ikke fullt ut og det er ikke gjennomført sikkerhetsrevisjoner). *Terra Avia* har ikke etablert noen effektiv operasjonell kontroll over igangsetting, fortsettelse, omlegging eller avslutning av en flygning. Vedlikeholdsprogrammet som er framlagt av luftfartsselskapet, er heller ikke oppdatert. Selv om luftfartøyene som drives av *Terra Avia*, ligger klart under utnyttelsestallene som er fastsatt for at rapporten fra utvalget for vedlikeholdsettersyn og dataene om vedlikeholdsplanlegging skal være gyldige, har ikke luftfartsselskapet vurdert å utarbeide og gjennomføre et vedlikeholdsprogram for lav utnyttelsesgrad. *Terra Avia* kunne ikke vise hvordan selskapet ivaretar sitt ansvar når det gjelder kontinuerlig luftdyktighet. Videre var luftfartsselskapet ikke i stand til å dokumentere status for samsvar med vedlikeholdsprogrammet. Under EU-besøket med vurdering på stedet ble det påvist at opplysningene om deler med begrenset levetid var ufullstendige. Når det gjelder opplærings- og kontrollprogrammet for flygebesetningen, kunne ikke *Terra Avia* dokumentere at omstillingskurset og den periodiske opplæringen dekket alle nødvendige deler. *Terra Avia* har utviklet et system for å kontrollere flyge-, tjeneste- og hviletid for flyge- og kabinbesetningen, men systemet hadde ikke noe meldingssystem for å varsle om eventuelle overtredelser.
- 63) Etter EU-besøket med vurdering på stedet i 2019 gjennomførte CAAM en sikkerhetsanalyse og laget et utkast til en plan for korrigerende tiltak rettet mot observasjonene som ble gjort under besøket. Kommisjonens vurdering er at analysen er omfattende og setter spesifikke frister for tiltak. Det bør imidlertid gjøres en vesentlig innsats for å dekke alle oppgavene som inngår i sikkerhetsanalysen. I påvente av en effektiv gjennomføring av denne sikkerhetsanalysen vil sikkerhetsrisikoene som ble påvist under EU-besøket med vurdering på stedet i 2019, fortsatt være til stede.
- 64) Den 2. april 2019 ble CAAM og luftfartsselskapene *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotrascargo* hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen. CAAM redegjorde for sin nåværende organisasjonsstruktur og framla også nærmere opplysninger om arbeidsstyrken knyttet til avdelingene for luftdyktighet og luftfartsoperasjoner. CAAM framla nærmere opplysninger om tiltak som er truffet siden det forrige møtet i Flysikkerhetskomiteen i november 2018, herunder om opplæring av driftsinspektører, om prosessen med å rekruttere nye inspektører og om tiltakene som er truffet med hensyn til en rekke luftfartsselskaper som er registrert i Moldova. CAAM framla også opplysninger om status og planer for harmonisering av Moldovas regelverk med Unionens rammeregler og revisjon av interne prosedyrer og håndbøker. CAAM ga et sammendrag av de korrigerende tiltakene som er truffet som følge av de sakkyndiges observasjoner under EU-besøket med vurdering på stedet i 2019. CAAM underrettet også Kommisjonen om at godkjenningssertifikatene til *Fly Pro* og *Terra Avia* er blitt midlertidig opphevet.
- 65) CAAM opplyste også at myndigheten i starten av 2019 ble omstrukturert til en statlig institusjon som blir finansiert over statsbudsjettet. Kommisjonen anser at eventuelle forbindelser mellom politiske vurderinger og sikkerhetshensyn bør unngås. I denne forbindelse må CAAM godtgjøre at den til tross for denne nye institusjonelle rammen har en fullstendig uavhengig beslutningsprosess.
- 66) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet og opplysningene som ble gitt under høringen, er Kommisjonens og Flysikkerhetskomiteens vurdering at CAAM bare har svært begrenset evne til å føre tilsyn med luftfartsvirksomheten i Moldova, og at det derfor fortsatt kreves vesentlige forbedringer for at CAAM skal kunne håndtere sikkerhetsmangler når de oppstår.



- 67) *Air Moldova* framla sin plan for korrigerende tiltak rettet mot observasjonene og anbefalingene fra EU-besøket med vurdering på stedet. Planen omfatter korrigerende og forebyggende tiltak basert på en grundig årsaksanalyse. I denne sammenheng har EASA bekreftet at det på det nåværende tidspunkt ikke er noen spesifikke bekymringer rundt luftfartsselskapets sikkerhet med hensyn til TCO og SAFA.
- 68) *Fly One* ga en oversikt over selskapet, herunder sin nåværende flåte og tilgjengelige ressurser og anlegg. Det beskrev sine sikkerhetsstyrings- og kvalitetsstyringssystemer som pålitelige og velutviklede systemer. Luftfartsselskapet bruker et sett med programvareverktøyer for å integrere sikkerhets-, kvalitets- og risikostyringsdata, og for å ha effektiv kontroll over virksomheten. I denne sammenheng har EASA bekreftet at det på det nåværende tidspunkt ikke er noen spesifikke bekymringer rundt luftfartsselskapets sikkerhet med hensyn til TCO og SAFA.
- 69) *Aerotranscargo* redegjorde for oppbygningen av og virkemåten til sitt kvalitetsstyringssystem og sikkerhetsstyringssystem. Selskapet ga også uttrykk for vilje til å forbedre sine sikkerhetsresultater og sin sikkerhetskultur. I denne sammenheng har EASA bekreftet at det på det nåværende tidspunkt ikke er noen spesifikke bekymringer rundt luftfartsselskapets sikkerhet med hensyn til TCO og SAFA.
- 70) På grunnlag av opplysningene som foreligger, og i samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005, er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet er grunn til å føre opp alle luftfartsselskaper fra Moldova i listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, med unntak av *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotranscargo*.
- 71) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at Moldova faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Moldova, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 72) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Nepal**

- 73) Ved brev av 29. oktober 2018 anmodet Kommisjonen den sivile luftfartsmyndigheten i Nepal («CAAN») om å framlegge en liste over dokumenter og over tiltak som skal gjennomføres.
- 74) CAAN framla all ønsket dokumentasjon ved brev av 9. desember 2018. Kommisjonen konkluderte med at den framlagte dokumentasjonen var godt strukturert, og at innholdet var tilfredsstillende. CAAN la ned en betydelig innsats for å forbedre sikkerhetstilsynsordningen i Nepal. Kommisjonens vurdering er imidlertid at det fortsatt kreves vesentlige forbedringer for å håndtere eksisterende sikkerhetsmangler. I tillegg konstaterer Kommisjonen at hyppigheten av ulykker og hendelser som skal rapporteres, fortsatt er spesielt høy i Nepal. Den seneste ulykken fant sted 27. februar 2019, da et helikopter av typen Eurocopter SOM350 fra *Air Dynasty* styrtet i den østlige fjellregionen Taplejung i Nepal. Før det kan vurderes å fjerne driftsforbudet for alle luftfartsselskaper som er registrert i Nepal, bør det skje en betydelig bedring av ulykkesfrekvensen i Nepal.
- 75) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Nepal.

#### **Luftfartsselskaper fra Russland**

- 76) Kommisjonen, EASA og vedkommende myndigheter i medlemsstatene har fortsatt å følge nøye med på sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland og har flyginger til Unionen, herunder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av visse russiske luftfartsselskaper i samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012.
- 77) Den 22. mars 2019 hadde representanter fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene et møte med representanter fra den russiske føderale lufttransportmyndigheten («FATA») for å gjennomgå sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland, på grunnlag av rapporter fra inspeksjoner på bakken utført i tidsrommet mellom 19. september 2018 og 22. mars 2019, og for å identifisere tilfeller der FATAs tilsynsvirksomhet bør styrkes.

- 78) På dette møtet foretok Kommisjonen en nærmere gjennomgåelse av resultatene fra SAFA-inspeksjoner på bakken av et luftfartsselskap som er sertifisert i Russland, og bemerket FATAs beslutning om å begrense luftfartsselskapets godkjenningssertifikat til innenriksflyginger. På bakgrunn av det store antallet søknader om TCO-godkjenning som ikke førte til en TCO-godkjenning fra EASA (19 godkjenninger etter 62 søknader), anmodet Kommisjonen FATA om å gjennomgå sikkerhetsnivået hos de berørte luftfartsselskapene før neste møte i Flysikkerhetskomiteen.
- 79) På grunnlag av de tilgjengelige opplysningene, herunder opplysninger framlagt av FATA på møtet 22. mars 2019, anser Kommisjonen at FATA på dette stadiet har den nødvendige evnen og viljen til å utbedre sikkerhetsmangler. Kommisjonen konkluderte derfor med at det ikke var nødvendig med en høring i Flysikkerhetskomiteen av russiske luftfartsmyndigheter eller av luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland.
- 80) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Russland.
- 81) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper fra Russland faktisk overholder relevante internasjonale sikkerhetsstandarder, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 82) Dersom disse inspeksjonene avdekker en overhengende sikkerhetsrisiko som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen pålegge driftsforbud for de berørte luftfartsselskapene som er sertifisert i Russland, og føre dem opp i vedlegg A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006.

#### **Luftfartsselskaper fra Venezuela**

- 83) Den 6. mars 2017 søkte luftfartsselskapet *Avior Airlines*, som er sertifisert i Venezuela, EASA om en TCO-godkjenning. EASA vurderte søknaden i samsvar med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014. Den 4. oktober 2017 avsto EASA TCO-søknaden fra *Avior Airlines* av sikkerhetsmessige årsaker.
- 84) Den 14. november 2017 ble Instituto Nacional de Aeronáutica Civil («INAC») og *Avior Airlines* hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005. Etter høringen endret Kommisjonen i 2017 listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, og luftfartsselskapet *Avior Airlines* ble oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006<sup>(8)</sup>.
- 85) Etter et fagmøte avholdt 29. august 2018 i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005 deltok INAC i en høring i Flysikkerhetskomiteen 14. november 2018. Selv om visse elementer i et tilsynssystem er gjennomført og syntes å være tilfredsstillende med hensyn til struktur, tilsynspersonellressurser, dokumenterte prosedyrer og planlegging av inspeksjoner, avdekket analysen av de tilgjengelige opplysningene en rekke avvik. Disse avvikene var imidlertid ikke av en slik art at de berettiger oppføring av alle luftfartsselskaper fra Venezuela i vedlegg A eller vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 86) Venezuela har gitt løpende oppdatering om status for sine overvåkingsforpliktelser. Den 17. januar 2019 anmodet Kommisjonen INAC om å framlegge opplysninger om tre luftfartsselskaper fra Venezuela, *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* og *Conviasa*. Anmodningen omfattet alle rapporter fra inspeksjoner på områdene drift, luftdyktighet, sertifisering av personell og flymedisin som INAC har utført i løpet av 2017 og 2018 hos disse luftfartsselskapene, og alle inspeksjonsrapporter fra vedlikeholdsorganisasjoner som arbeider for noen av disse tre venezuelanske luftfartsselskapene. En lignende anmodning ble framsatt med hensyn til opplæringssettene. Kommisjonen har i tillegg bedt om å få alle rapporter fra inspeksjoner på bakken som er foretatt hos luftfartsselskaper fra Venezuela, herunder korrigerende tiltak og oppfølgingstiltak som INAC har truffet. INAC framla alle etterspurte opplysninger i god tid, og Kommisjonen vil fortsette å analysere disse og be om ytterligere opplysninger dersom det blir nødvendig.
- 87) I henhold til opplysningene framlagt av INAC 1. april 2019 har *Avior Airlines* fått IOSA-sertifikatet. EASA har informert om at *Avior Airlines* har til hensikt å inngi en ny søknad om en TCO-godkjenning.

<sup>(8)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/2215 av 30. november 2017 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen (EUT L 318 av 2.12.2017, s. 1).

- 88) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Venezuela.
- 89) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at Venezuela faktisk overholder de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Venezuela, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 90) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 91) I henhold til artikkel 8 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005 skal beslutninger kunne treffes raskt og om nødvendig etter en framgangsmåte for hastesaker, med tanke på de sikkerhetsmessige følgene. Det er derfor av avgjørende betydning for å kunne verne om følsomme opplysninger og redusere de kommersielle virkningene til et minimum, at beslutninger i forbindelse med ajourføring av listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller begrensninger i Unionen, offentliggjøres og trer i kraft umiddelbart etter at de er vedtatt.
- 92) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 93) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen nedsatt ved forordning (EF) nr. 2111/2005.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

*Artikkel 1*

I forordning (EF) nr. 474/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) Vedlegg A erstattes med teksten i vedlegg I til denne forordning.
- 2) Vedlegg B erstattes med teksten i vedlegg II til denne forordning.

*Artikkel 2*

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 15. april 2019.

*For Kommisjonen  
på vegne av presidenten  
Violeta BULC  
Medlem av Kommisjonen*

[Vedlegget er kunngjort i EUT L 106 av 17.4.2019, s. 12–19]