

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2015/2322****2018/EØS/84/53****av 10. desember 2015****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet(\*)**

EUROPAKOMMISJONEN 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 fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005, opprettet.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater samt Det europeiske flysikkerhetsbyrå («EASA») underrettet Kommisjonen om opplysninger som er relevante for ajourføringen av nevnte liste. Relevante opplysninger er også oversendt av visse tredjestater. På grunnlag av disse opplysningene bør fellesskapslisten ajourføres.
- 3) Kommisjonen 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 fellesskapslisten.
- 4) Kommisjonen har gitt berørte luftfartsselskaper mulighet til å gjennomgå dokumentene framlagt av medlemsstatene, inngi skriftlige merknader og gi Kommisjonen og komiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 («Flysikkerhetskomiteen»)<sup>(3)</sup> en muntlig redegjørelse.
- 5) Kommisjonen har gitt Flysikkerhetskomiteen ajourførte opplysninger om de felles samrådene, innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og (EF) nr. 473/2006<sup>(4)</sup>, som pågår med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i Botswana, Republikken Guinea, India, Indonesia, Iran, Irak, Kasakhstan, Libanon, Madagaskar, Mosambik, Nepal, Filippinene, Sudan, Taiwan, Thailand og Zambia. Kommisjonen har også framlagt opplysninger for Flysikkerhetskomiteen om flysikkerhetssituasjonen i Georgia, Libya, São Tomé og Príncipe, Tadsjikistan og Jemen og om det faglige samrådet med Den russiske føderasjon.
- 6) EASA har framlagt for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen resultatene av tilsynsrapportanalysen utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart («ICAO») innenfor rammen av ICAOs program for sikkerhetstilsyn («USOAP»). I den forbindelse ble medlemsstatene oppfordret til å prioritere inspeksjoner på bakken av

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 328 av 12.12.2015, s. 67, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 96/2016 av 29. april 2016 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 73 av 16.11.2017, s. 52.

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

<sup>(2)</sup> 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.)

<sup>(3)</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart (EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.)

<sup>(4)</sup> 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).

luftfartsselskaper som har fått lisens i stater der ICAO har påvist alvorlige sikkerhetsproblemer, eller der EASA har konkludert med betydelige svakheter i sikkerhetstilsynsordningen. I tillegg til de samråd som Kommisjonen har gjennomført i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, vil prioritering av inspeksjoner på bakken gjøre det mulig å framskaffe ytterligere opplysninger om sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i nevnte stater.

- 7) 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>(1)</sup>.
- 8) EASA har også underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om faglige bistandsprosjekter gjennomført i stater som berøres av tiltak eller overvåking i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005. EASA framla opplysninger om planer og anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å forbedre sivile luftfartsmyndigheters administrative og faglige kapasitet med sikte på å bidra til å løse saker der gjeldende internasjonale standarder for sivil luftfart ikke er oppfylt. I den forbindelse ble medlemsstatene oppfordret til å svare bilateralt på slike anmodninger og samordne med Kommisjonen og EASA. I den forbindelse understreket Kommisjonen nytten av å gi opplysninger til det internasjonale luftfartsmiljøet, særlig gjennom ICAOs SCAN-database (Safety Collaborative Assistance Network), om den faglige bistanden som Unionen og dens medlemsstater yter for å forbedre flysikkerheten verden over.
- 9) Eurocontrol har gitt Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen ajourførte opplysninger om status for SAFAs alarmfunksjon og om aktuell statistikk over varselmeldinger for luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud.

#### **Luftfartsselskaper i Unionen**

- 10) Som følge av EASAs analyse av opplysninger fra inspeksjoner på bakken utført på luftfartøyer fra luftfartsselskaper i Unionen eller fra standardiseringsinspeksjoner utført av EASA, samt særlige inspeksjoner og tilsyn utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har flere medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak og underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse. Malta underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om visse tiltak som var truffet overfor en rekke maltesiske luftfartsselskaper, og Estland rapporterte om situasjonen for luftfartsselskapet AS Avies. Før møtet med Flysikkerhetskomiteen framla Hellas opplysninger om visse tiltak som var truffet overfor en rekke greske luftfartsselskaper.
- 11) Medlemsstatene gjentok at de er villige til å treffe nødvendige tiltak dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer fordi EU-luftfartsselskaper ikke overholder relevante sikkerhetsstandarder.

#### **Luftfartsselskaper fra Botswana**

- 12) Den sivile luftfartsmyndigheten i Botswana («CAAB») har ved brev av 27. august 2015 framlagt opplysninger om framskrittene som er gjort for å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene og utbedre andre mangler påvist av ICAO. CAAB har vist at det er gjort ytterligere framskritt i gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder. CAAB har kontakt med ICAOs regionkontor for å få ytterligere støtte til å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene og utbedre andre mangler. CAAB har oppfordret ICAO til å foreta et samordnet valideringsbesøk (ICVM) innen utgangen av 2015, for å kontrollere at de alvorlige sikkerhetsproblemene er løst.
- 13) Den forbedrede gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder og de sikkerhetsopplysningene som foreligger, gir ikke grunnlag for en beslutning om å pålegge et forbud eller driftsbegrensninger for luftfartsselskaper som er sertifisert i Botswana. Kommisjonens vurdering er imidlertid at situasjonen fortsatt bør overvåkes nøye.
- 14) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Botswana.

<sup>(1)</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).

**Luftfartsselskaper fra Republikken Guinea**

- 15) Som avtalt på fagmøtet med Kommissjonen i Brussel i januar 2013 har vedkommende myndigheter i Republikken Guinea («DNAC») regelmessig framlagt opplysninger for Kommissjonen om den pågående gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, som ble godkjent av ICAO i desember 2012, samt om all virksomhet knyttet til denne planen.
- 16) Den seneste framdriftsrapporten framlagt av DNAC, som Kommissjonen mottok 10. august 2015, viser den nyligste virksomheten og utviklingen når det gjelder gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, som for tiden er rettet mot status for sertifisering av luftfartsselskaper og registrering av luftfartøyer. Alle tidligere eksisterende godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper (AOC – Air Operator's Certificate) ble midlertidig opphevet i slutten av mars 2013. Den fullstendige sertifiseringen i samsvar med ICAO (fem faser) av luftfartsselskapene Eagle Air og PROBIZ Guinée er gjennomført, og disse luftfartsselskapene fikk sine AOC-er henholdsvis 10. april 2015 (AOC nr. 1/DNAC/2015) og 4. august 2015 (AOC nr. 2/DNAC/2015). Fire andre luftfartsselskaper, Konair, Sahel Aviation Guinée, Fly Nimba Airlines og Ijet Aviation, har også innledet sertifiseringsprosessen.
- 17) Registreringen av luftfartøyer går framover, og DNAC har opplyst at fem nye luftfartøyer er tilføyd i luftfartøyregisteret.
- 18) Den gradvise gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, i samsvar med det som ble godkjent av ICAO i desember 2012, og de sikkerhetsopplysninger som foreligger, berettiger på nåværende tidspunkt ikke en beslutning om å pålegge et forbud eller driftsbegrensninger for luftfartsselskaper som er sertifisert i republikken Guinea. Situasjonen bør imidlertid fortsatt overvåkes nøye.
- 19) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Republikken Guinea.
- 20) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommissjonen måtte treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaper fra India**

- 21) Den 20. oktober 2015 ble det holdt faglig samråd mellom Kommissjonen, EASA, medlemsstatene og representanter for generaldirektoratet for sivil luftfart i India («DGCA India») og luftfartsselskapet Air India. DGCA India framla opplysninger om de pågående bærekraftiltakene som det har iverksatt for å bedre sitt luftsikkerhetstilsyn. Det faglige samrådet ga også mulighet til å drøfte samspillet mellom indiske luftfartsselskaper og SAFA-programmet med DGCA India.
- 22) Dette samrådet gjorde det klart at selv om DGCA har gjennomført visse tiltak for å sikre at de forbedringene som så langt er gjort innenfor flysikkerhet, er holdbare, er det påvist behov for ytterligere tiltak på ulike områder. På den annen side bruker DGCA India SAFA-databasen til å overvåke indiske luftfartsselskapers resultater innenfor rammen av SAFA-programmet. Dette framgår blant annet av det faktum at DGCA India opplyste at det i juni 2015 hadde møte med Air India for å drøfte hvordan Air India fører tilsyn med sin virksomhet innenfor rammen av SAFA-programmet.
- 23) Air India ga en oversikt over sitt sikkerhetsstyringssystem, et sammendrag av SAFAs statistiske opplysninger etter flåte, eksempler på sin kommunikasjonsstrategi for sikkerhetsstyringsprogrammet og nærmere opplysninger om SAFA-prosessen som er innført for kontinuerlig forbedring.
- 24) I brev av 29. oktober 2015, som en oppfølging av det faglige samrådet, gjentok Kommissjonen en rekke meldinger til DGCA India, blant annet at indiske luftfartsselskapers virksomhet innenfor rammen av SAFA-programmet bør overvåkes grundigere. Kommissjonen påpekte dessuten overfor Air India at framskritt i styringen av SAFA-prosessen må

vises gjennom selskapets resultater innenfor rammen av SAFA-programmet. Både DGCA India og Air India ble gjort oppmerksomme på det ansvaret EASA har i henhold til kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014<sup>(1)</sup> (del TCO) for å foreta sikkerhetsvurderinger av tredjestatsoperatører, og at resultatene innenfor rammen av SAFA-programmet er en av de viktigste faktorene EASA tar hensyn til i disse vurderingene.

- 25) Kommissjonen merket seg opplysningene fra DGCA India og Air India. Det ble vurdert slik at det i dette tilfellet ikke er behov for forbud eller driftsbegrensninger for luftfartsselskaper som er sertifisert i India, men at ytterligere faglige samråd fortsatt er nødvendige for fortløpende å kunne drøfte sikkerhetsrelaterte spørsmål.
- 26) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra India.
- 27) Kommissjonen har til hensikt å fortsette sine offisielle samråd med DGCA India, etter bestemmelsene fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 28) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av indiske luftfartsselskaper i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

#### **Luftfartsselskaper fra Indonesia**

- 29) Samrådene med Indonesias vedkommende myndigheter, generaldirektoratet for sivil luftfart i Indonesia («DGCA Indonesia»), fortsetter med sikte på å overvåke DGCA Indonesias framskritt i arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, bringes i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Etter ICAOs tilsyn i mai 2014 ferdigstilte DGCA Indonesia sin plan for korrigerende tiltak, og er i ferd med å fullføre de korrigerende tiltakene. På anmodning fra DGCA Indonesia ble det 29. oktober avholdt et fagmøte mellom Kommissjonen, EASA, visse medlemsstater og DGCA Indonesia, samt luftfartsselskapene Citilink, Lion Air og Batik Air. På dette møtet kom det fram at nødvendige korrigerende tiltak for å utbedre manglene påpekt i tidligere tilsyn er under utarbeiding, men at disse tiltakene er på forskjellige stadier i gjennomføringen. Den største svakheten som ble påvist, gjaldt gjennomføringen av inspeksjoner av luftfartsselskaper og luftfartøyer. Framgangsmåtene for hvordan dette arbeidet skal gjøres, er innført, men de følges ikke alltid i praksis. Antallet merknader ved inspeksjoner er fortsatt lavt, og rapportering av resultatene til de selskapene som kontrolleres, foregår ikke alltid etter gjeldende framgangsmåter. Egnede framgangsmåter for oppfølging av merknadene mangler, den faktiske oppfølgingen av merknader er fortsatt svak og fristene verken overholdes eller håndheves konsekvent. DGCA Indonesia må håndtere omlag 59 AOC-er, og en rekke av disse luftfartsselskapene er i meget rask vekst. Det er viktig at DGCA Indonesia holder tritt med denne utviklingen.
- 30) Luftfartsselskapet Citilink ga en redegjørelse om selskapets utvikling og styringen av sikkerheten i selskapet. Selskapets vekst fortsetter med om lag åtte nye luftfartøyer hvert år, mens systemene og prosedyrene gradvis synes å stabiliseres. Analysen av flygedata er forbedret, og selskapet er klar over driftsmessige risikoer. Sikkerhetsstyringssystemet er opprettet, men må videreutvikles, også når det gjelder den lave rapporteringsfrekvensen for hendelser og tilfeller.
- 31) Lion Air og Batik Air ga en felles redegjørelse, ettersom begge er medlem av Lion Air Group. Disse to luftfartsselskapene er fortsatt i betydelig vekst, og hver av dem skal etter planen få omlag ti nye luftfartøyer i 2016 og et tilsvarende antall de påfølgende årene. De største utfordringene for disse luftfartsselskapene er ansettelse og opplæring av nok personell på alle områder. Begge luftfartsselskapene framla planer for opplæringen av flygebesetninger og for ansettelse og opplæring av annet personell. Minstekravene til kvalifikasjoner for nyansatte flygere og kravene til å bli forfremmet til kaptein hos Lion Air er relativt lave i forhold til de ofte utfordrende arbeidsforholdene. Følgelig, og på grunn av luftfartsselskapets hurtige vekst, er det et høyt antall relativt uerfarne flygere hos Lion Air. Dette kan være forbundet med det høye antallet ustabiliserte innflyginger og en stor risiko for hendelser ved landing (harde landinger eller utforkjøring fra rullebanen). Et eksempel på dette er utforkjøringen fra rullebanen som luftfartsselskapet Batik

<sup>(1)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014 av 29. april 2014 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner utført av tredjestatsoperatører i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 av 6.5.2014, s. 12).

Air opplevde 6. november 2015. Når det gjelder akkurat denne hendelsen, har DGCA Indonesia og luftfartsselskapet Batik Air truffet umiddelbare tiltak for å kunne undersøke hendelsen på en egnet måte og treffe risikoreducerende tiltak. Flygedataovervåkingssystemet er dessuten blitt forbedret, noe som gir meningsfulle resultater og forbedrer sikkerheten. Sikkerhetsstyringssystemet ser ut til å være velutviklet, og i det siste har også rapporteringen av hendelser og tilfeller begynt å bli bedre, selv om den faktiske gjennomføringen og kartleggingen av risikoer må modnes ytterligere. Det framgår av møtet at risikoene for Lion Air og Batik Air, er den raske veksten og de relativt uerfarne flygebesetningene.

- 32) DGCA Indonesia ble invitert til en høring i Flysikkerhetskomiteen 25. november 2015. DGCA Indonesia gjentok punktene som ble presentert på fagmøtet 29. oktober 2015. Disse omfattet programmet for kontinuerlig overvåking og systemet for styring av merknader. Det ble framlagt resultater fra overvåkingen av de fire indonesiske luftfartsselskapene som for tiden er unntatt fra det generelle forbudet som indonesiske luftfartsselskaper er pålagt, samt av de tre luftfartsselskapene som var til stede under høringen. DGCA Indonesia redegjorde dessuten for utviklingen av sikkerhetsstyringsprogrammet. DGCA Indonesia inviterte Kommisjonen til et kontrollbesøk på stedet. Et slikt besøk vil gi mulighet til å gjennomgå framdriften og avgjøre i hvilken grad internasjonale sikkerhetsstandarder overholdes hos tilsynsmyndigheten og luftfartsselskapene.
- 33) Luftfartsselskapene Citilink, Lion Air og Batik Air ga redegjørelser om sin utvikling og gjennomføring av sikkerhetsstyringen, som hovedsakelig var i samsvar med deres redegjørelse på fagmøtet 29. oktober.
- 34) I et brev av 22. oktober 2015 underrettet DGCA Indonesia Kommisjonen om at to nye luftfartsselskaper var blitt sertifisert siden forrige oppdatering, nemlig AOC nr. 135-054, som er utstedt til Alda Trans Papua, og AOC nr. 135-059 som er utstedt til Weststar Aviation Indonesia. DGCA Indonesia framla imidlertid ikke dokumentasjon på at sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. I nevnte brev underrettet DGCA Indonesia Kommisjonen om at AOC-et til luftfartsselskapene Pacific Royale Airways (AOC nr. 121-045), Air Maleo (AOC nr. 121-041, bare innenlands fraktvirksomhet), Manunggal Air Service (AOC nr. 121-020), Nusantara Buana Air (AOC nr. 135-041), Survai Udara Penas (Persero, AOC nr. 135-006) og Asconusa Air Transport (AOC nr. 135-022) er tilbakekalt.
- 35) Til tross for at det er gjort framskritt siden ICAO-tilsynet i mai 2014, og også siden fagmøtet i oktober, er en kontroll av forbedringene en forutsetning for å gjenskape den tilliten til sikkerheten som kreves for å kunne vurdere å lempe ytterligere på driftsforbudet for indonesiske luftfartsselskaper. Et EU-besøk med vurdering på stedet skal derfor organiseres i 2016 for å innhente nødvendige opplysninger. For øyeblikket er det imidlertid ikke nok dokumentasjon som støtter en beslutning om ytterligere lemping på driftsforbudet for luftfartsselskaper fra Indonesia, herunder Citilink, Lion Air og Batik Air.
- 36) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at felleskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp Alda Trans Papua og Weststar Aviation i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006. Pacific Royale Airways, Manunggal Air Service, Nusantara Buana Air, Survai Udara Penas og Asconusa Air Transport bør fjernes fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

#### **Luftfartsselskaper fra Iran**

- 37) Luftfartsselskapet Iran Air, sertifisert av organisasjonen for sivil luftfart i Den islamske republikk Iran («CAOIRI»), ble oppført på listen i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006 30. mars 2010. Etter et besøk med vurdering på stedet ble driftsbegrensningene for Iran Airs flåte ytterligere spesifisert 5. juli 2010.
- 38) Iran Air har gitt Kommisjonen opplysninger om sin nåværende flåte, underbygd av relevant dokumentasjon. Det anmodet om at alle luftfartøyer av typen A320 unntas fra driftsbegrensningene, slik at Iran Air også skal kunne bruke sitt nyere luftfartøy av typen A320 i Unionen. Ifølge opplysningene fra Iran Air er gjennomsnittsalderen til Iran Airs A320-flåte lavere enn gjennomsnittsalderen til luftfartøyene som har driftstillatelse i Unionen. Iran Air hevder dessuten at luftfartøyene kan flys på en pålitelig måte. Ettersom det ikke har vært mulig å kontrollere den framlagte dokumentasjonen, kan Kommisjonen på grunnlag av de opplysninger den nå har til rådighet, ikke tilføye et nytt luftfartøy på listen over luftfartøyer som Iran Air kan bruke i Unionen.

- 39) Ifølge Iran Airs AOC har antallet luftfartøyer av den typen som har driftstillatelse i Unionen, sunket. Listen over unntatte luftfartøyer i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 40) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at felleskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres for å gjengi Iran Airs aktuelle luftfartøyflåte i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006.

#### **Luftfartsselskaper fra Irak**

- 41) EASA skrev til den sivile luftfartsmyndigheten i Irak («ICAA») ved fire anledninger fra 13. juni 2014 til 16. mars 2015 om sikkerhetsproblemer i forbindelse med Iraqi Airways' resultater innenfor rammen av SAFA-programmet. Når det gjelder disse problemene, viser SAFA-opplysningene at det mangler en tilstrekkelig årsaksanalyse fra Iraqi Airways' side.
- 42) Iraqi Airways søkte EASA om godkjenning som tredjestatsoperatør («TCO») 20. august 2014. EASA vurderte Iraqi Airways' TCO-søknad i samsvar med kravene i Del TCO.
- 43) I sikkerhetsvurderingen av Iraqi Airways i forbindelse med godkjenningen som tredjestatsoperatør uttrykte EASA sin bekymring for Iraqi Airways' manglende evne til å løse påpekte sikkerhetsproblemer og til å framlegge tilhørende sikkerhetsopplysninger i tide. EASA konkluderte derfor med at en ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en godkjenning til Iraqi Airways og at selskapet derfor ikke oppfyller de gjeldende kravene i kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014. Den 16. juli 2015 avviste dermed EASA Iraqi Airways' TCO-søknad av de klare sikkerhetsmessige årsakene beskrevet ovenfor.
- 44) Den 28. september 2015 skrev Kommisjonen til ICAA. Brevet innledet de offisielle samrådene med myndighetene med ansvar for tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Irak, etter bestemmelsene i artikkel 3 nr. 2 i kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006. I dette brevet forklarte Kommisjonen at grunnlaget for å innlede disse offisielle samrådene var knyttet til Iraqi Airways' sikkerhetsnivå innenfor rammen av SAFA-programmet samt EASAs negative beslutning med hensyn til Iraqi Airways' søknad om godkjenning som tredjestatsoperatør.
- 45) Den 27. oktober 2015 skrev Kommisjonen til ICAA og Iraqi Airways for å underrette begge parter om at Iraqi Airways' sak var satt på dagsorden for møtet i sikkerhetskomiteen 24.–26. november 2015, og at både ICAA og Iraqi Airways ville få muligheten til å bli hørt i Flysikkerhetskomiteen i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 46) Den 3. november 2015 ble det avholdt en videokonferanse mellom Kommisjonen, EASA, medlemsstatene og representanter fra både ICAA og Iraqi Airways. I denne videokonferansen framla ICAA en oversikt over sine oppgaver, herunder de grunnleggende prinsippene for sikkerhetstilsynet. Andre opplysninger fra ICAA omfattet en oversikt over tilsynet med Iraqi Airways samt hvordan ICAA følger opp opplysninger i forbindelse med SAFA-programmet. Iraqi Airways' redegjørelse under videokonferansen inneholdt blant annet en meget generell oversikt over opplysninger om selskapets sikkerhets- og kvalitetsstyringssystem og andre sikkerhetsrelaterte prosesser.
- 47) ICAA og Iraqi Airways ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 25. november 2015. ICAA opplyste blant annet at det har tilsynsansvar for sju AOC-innehavere, herunder Iraqi Airways. ICAA ga dessuten en oppsummering av planlagte tiltak for å styrke sin kapasitet. EASA framla opplysninger om sikkerhetsproblemene som lå til grunn for den negative TCO-beslutningen.
- 48) Iraqi Airways redegjorde for ulike elementer, herunder opplysninger om sin SAFA-analyse og oppfølgingen av den. Redegjørelsen ga ikke tilstrekkelig dokumentasjon om hvordan Iraqi Airways' sikkerhets- og kvalitetssystem fungerer. Opplysningene fra Iraqi Airways var ikke tilstrekkelige til fullstendig å løse sikkerhetsproblemene som lå til grunn for EASAs beslutning om å avslå Iraqi Airways' søknad om TCO-godkjenning.
- 49) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at felleskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp luftfartsselskapet Iraqi Airways i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

- 50) Ettersom denne oppføringen er en direkte følge av EASAs negative beslutning om TCO-godkjenning, har Kommisjonen til hensikt å revurdere oppføringen dersom og når EASA underretter Kommisjonen om at vilkårene for at EASA kan treffe en positiv beslutning i henhold til Del TCO er oppfylt når det gjelder Iraqi Airways.

#### **Luftfartsselskaper fra Kasakhstan**

- 51) Siden juli 2009 er alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, unntatt ett, underlagt fullt driftsforbud, hovedsakelig fordi myndigheten med ansvar for tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan (komiteen for sivil luftfart i Kasakhstan («CAC»)), har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder. Et delvis unntak ble gjort for luftfartsselskapet Air Astana. Air Astana ble oppført i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006, og fikk tillatelse til å fly til Unionen med en del av sin flåte, begrenset til det antallet flyginger det hadde på det tidspunktet.
- 52) I 2014, som følge av forbedrede SAFA-resultater, fikk Air Astana tillatelse til å øke antallet flyginger til Unionen, men bare med den typen luftfartøy som det har hatt tillatelse til å foreta flyginger med til Unionen siden 2009.
- 53) Air Astana ble sertifisert på nytt av CAC i april 2015 og innenfor rammen av IATAs driftssikkerhetstilsyn i mai 2015. Luftfartsselskapet gir Kommisjonen regelmessige ajourførte opplysninger om sine luftfartoperasjoner og sin opplærings- og vedlikeholdsvirksomhet. Tilsynet med Air Astana som EASA foretok i oktober 2015 innenfor rammen av Del TCO, viste ingen manglende overholdelse av internasjonale standarder. Det ble vurdert at Air Astana var godt bemannet og effektivt forvaltet av en kompetent internasjonal ledergruppe sammen med lokalt personell. Organisasjonen har utviklet en sterk og pålitelig sikkerhetskultur. EASA tilsynsgruppe anbefalte derfor at Air Astana skulle tildeles en TCO-godkjenning uten merknader.
- 54) Med henblikk på å framlegge ajourførte opplysninger om sikkerhetstilsynsvirksomheten i Kasakhstan ble CAC invitert til å bli hørt på møtet i Flysikkerhetskomiteen 24. november 2015. CAC anga at en rekke tiltak er under utarbeiding for å utbedre manglene som ICAO påpekte under det samordnede valideringsbesøket i 2014, herunder de alvorlige sikkerhetsproblemene innenfor luftfartsoperasjoner. Tiltakene omfatter opprettelse av et opplæringsprogram for flysikkerhetsinspektører og forbedring av framgangsmåtene for sertifisering av luftfartsselskaper og for utstedelse av særlige godkjenninger. Når det gjelder de alvorlige sikkerhetsproblemene, opplyste CAC at disse ikke ventes løst før tidligst i slutten av 2015. I november 2015 undertegnet vedkommende myndigheter i Kasakhstan dessuten en programerklæring med en leverandør av rådgivningstjenester, med henblikk på å forbedre den faktiske gjennomføringen av gjeldende sikkerhetsstandarder i Kasakhstan. CAC opplyste dessuten at totalt 12 luftfartsselskaper under deres tilsyn fikk fornyet sertifisering i 2015, og at fem AOC-er ble tilbakekalt. Selv om dette er en positiv utvikling, er det fortsatt betydelig usikkerhet forbundet med graden av samsvar med framgangsmåtene for sertifisering og godkjenning av luftfartsselskaper, samt effektiviteten i de lovgivningsmessige tiltakene som er gjennomført for å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene.
- 55) Air Astana ble også invitert til å bli hørt på møtet i Flysikkerhetskomiteen 24. november 2015. Air Astana framla dokumentasjon på at selskapet har innført en stabil og effektiv sikkerhetsstyringsprosess for å håndtere sikkerhetsrisikoer, utføre årsaksanalyse og fremme en sikkerhetskultur innenfor for selskapets organisasjon. Luftfartsselskapet har vist evne til å forvalte endringer innenfor virkeområdet for og omfanget av sin virksomhet på en sikker og effektiv måte. Dessuten har Air Astana sikret at tilsynet med flåten utføres i samsvar med gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 56) Luftfartsselskapet SCAT JSC, som er sertifisert i Kasakhstan, ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 24. november 2015. Luftfartsselskapet har fullført en IOSA-sertifisering med vellykket resultat. Ifølge opplysningene framlagt av SCAT JSC er flere av selskapets luftfartøyer av typen Boeing B-737 og B-757 registrert i Litauen. Selv om Kommisjonen anerkjenner de framskritt som SCAT JSC har gjort, har luftfartsselskapet ikke framlagt dokumentasjon på at dets flyginger og sikring av luftfartøyenes kontinuerlige luftdyktighet og vedlikehold foretas i samsvar med gjeldende sikkerhetsstandarder.
- 57) På grunnlag av de opplysningene Kommisjonen har til rådighet, inkludert dem som ble framlagt under høringen 24. november 2015, er konklusjonen at reformen av regelverket innenfor sivil luftfart i Kasakhstan langsomt går framover. Som bevis på at det er gjort mer omfattende framskritt, bør imidlertid de gjenværende alvorlige sikkerhetsproblemene innenfor luftfartsoperasjoner løses før en betydelig lemping på de begrensningene som for øyeblikket gjelder for luftfartsselskaper under CACs tilsyn, unntatt Air Astana, kan vurderes.

- 58) På grunnlag av de opplysningene Kommisjonen har til rådighet, de positive resultatene fra TCO-tilsynet med Air Astana og selskapets forklaringer under høringen i Flysikkerhetskomiteen, anses det at vilkårene for å opprettholde et delvis driftsforbud for Air Astana ikke lenger er oppfylt.
- 59) Når det gjelder SCAT JSC, har Kommisjonen til hensikt å undersøke denne saken ytterligere for å sikre at en eventuell framtidig lemping på driftsforbudet for SCAT JSC ikke vil innebære noen sikkerhetsrisiko for flyginger til Unionen.
- 60) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne Air Astana fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 61) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av Air Astanas luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

#### **Luftfartsselskaper fra Libanon**

- 62) Samråd med vedkommende myndigheter i Libanon, den sivile luftfartsmyndigheten i Libanon («CAA Libanon»), fortsetter med det mål å bekrefte at Libanon gjennomfører planen for korrigerende tiltak som ble utarbeidet som svar på merknadene og de alvorlige sikkerhetsproblemene avdekket ved det samordnede valideringsbesøket i desember 2012.
- 63) Den 4. november 2015 deltok representanter fra CAA Libanon og luftfartsselskapene Middle East Airlines og Wings of Lebanon på et fagmøte i Brussel med Kommisjonen og EASA, for å gi ajourførte opplysninger om de fremskritt CAA Libanon har gjort, hovedsakelig om utbedringen av de alvorlige sikkerhetsproblemene, om opprettelsen av en sivil luftfartsmyndighet og om skillet av sikkerhetstilsynet fra tjenesteytingen, som for øyeblikket begge organiseres innenfor CAA Libanon.
- 64) CAA Libanon har framlagt tilleggsopplysninger for ICAO om de alvorlige sikkerhetsproblemene, og redegjorde for disse opplysningene på fagmøtet. CAA Libanon oppfordret nylig ICAO til å kontrollere de korrigerende tiltakene, men dette er ennå ikke gjort. Det ble nevnt at flysikkerhetsdirektoratet, som har ansvar for sertifisering av og tilsyn med luftfartsselskaper, har en mer selvstendig stilling innenfor CAA Libanon, selv om dette ikke ble underbygd av tydelig dokumentasjon på fagmøtet.
- 65) Luftfartsselskapet Middle East Airlines redegjorde for sin virksomhet og sikkerhetsstyring, og luftfartsselskapet syntes å ha kontroll på sine prosedyrer innenfor sikkerhetskritiske områder som luftfartsoperasjoner, opplæring av besetning, sikring av kontinuerlig luftdyktighet og kvalitets- og sikkerhetsstyring. EASA framla opplysninger om det faktum at et nylig møte med Middle East Airlines i forbindelse med dets søknad om en TCO-godkjenning hadde gitt positive resultater. Luftfartsselskapet organiserer regelmessige tilsyn utført av tredjemann for å bøte på manglende sikkerhetstilsyn fra egen myndighets side og for å forbedre gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder ytterligere.
- 66) Luftfartsselskapet Wings of Lebanon redegjorde for sin virksomhet med bare ett luftfartøy og de sikkerhetsprosedyrene det har innført. De viktigste stillingsinnehaverne i dette luftfartsselskapet ble nylig erstattet, noe som førte til en forbedring av luftfartsselskapets driftsprosedyrer og et godt utgangspunkt for utviklingen av et sikkerhetsstyringssystem.
- 67) De gradvise forbedringene av sikkerhetstilsynsordningen kombinert med de risikoreducerende tiltakene som Middle East Airlines har truffet, samt de sikkerhetsopplysningene som foreligger, berettiger på nåværende tidspunkt ikke en beslutning om å pålegge et forbud eller driftsbegrensninger for luftfartsselskaper som er sertifisert i Libanon. For å overvåke situasjonen nøye må imidlertid samrådene med libanesiske myndigheter fortsette i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 68) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Libanon.



- 69) 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 Madagaskar**

- 70) Kommisjonen har fortsatt samrådene med den sivile luftfartsmyndigheten på Madagaskar, Aviation Civile de Madagascar («ACM»). På anmodning fra ACM ble det avholdt et møte i Brussel 2. oktober 2015 mellom Kommisjonen, EASA og en medlemsstat på den ene siden og ACM og deres luftfartsselskap Air Madagascar på den andre siden.
- 71) På dette møtet framla ACM og Air Madagascar opplysninger om framskrittene som organisasjonene har gjort med hensyn til deres respektive handlingsplaner for korrigerende og forebyggende tiltak, som er iverksatt for å utbedre sikkerhetsmanglene omhandlet i betraktning 66–74 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2011. Både ACM og Air Madagascar mener at disse sikkerhetsmanglene er tilstrekkelig utbedret; ACM anmodet om en ny vurdering av driftsbegrensningene som er pålagt Air Madagascar.
- 72) Kommisjonen merket seg framskrittene som ACM har rapportert i utbedringen av manglene som ICAO avdekket og opplysningene framlagt av ACM og luftfartsselskapet Air Madagascar om deres respektive handlingsplaner for korrigerende og forebyggende tiltak. Selv om de framskritt som ACM og luftfartsselskapet Air Madagascar har gjort bør anerkjennes, og til tross for at det ventes ytterligere framskritt, er imidlertid vilkårene for å lempe på det eksisterende delvise forbudet som er påført Air Madagascar, ikke oppfylt. Det er fortsatt nødvendig å kontrollere den faktiske gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder. ACM må konsolidere sin erfaring med hensyn til de nye prosedyrene den har innført. Et EU-besøk på Madagaskar med vurdering på stedet kan overveies for første kvartal 2016. Dessuten er det for tiden ikke nok dokumentasjon som støtter en lemping på driftsbegrensningene som er pålagt luftfartsselskaper fra Madagaskar.
- 73) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Madagaskar.

#### **Luftfartsselskaper fra Mosambik**

- 74) På bakgrunn av EUs vurderingsbesøk i april 2015 kunne Kommisjonen konkludere med at selv om vedkommende sivile luftfartsmyndigheter i Mosambik, Instituto de Aviação Civil de Moçambique («IACM»), hadde gjort betydelige framskritt i gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder, gjensto vesentlige mangler i Mosambiks sikkerhetstilsynsordning. Det ble derfor besluttet at Kommisjonen, med støtte fra EASA, skulle yte faglig bistand til IACM med sikte på å bidra til å utbedre gjenstående mangler og avslutte den interne kapasitetsoppbyggingen som er nødvendig for å nå den påkrevde bærekraften.
- 75) Et langvarig faglig bistandsprosjekt ble påbegynt 12. oktober 2015, og vil løpe fram til begynnelsen av juni 2016. Den første fasen av prosjektet har gitt noen innledende resultater. En grundig gjennomgang av den rettslige rammen og gjeldende luftfartsregler har ført til påvisning av rettelsener og forbedringer for senere vedtakelse. Det vurderes nå om prinsippene og strukturen i en rekke EU-rettsakter om sivil luftfart skal tilpasses særtrekkene ved Mosambiks luftfartssystem. Det pågår en målrettet innsats for systematisk å utbedre alle de utestående merknadene i ICAO USOAP-protokollen, med sikte på å betydelig forbedre den faktiske gjennomføringsgraden. Det ble holdt samråd med alle de eksisterende luftfartsselskapene, og det ble foretatt en gjennomgåelse av deres sertifiseringsstatus. En rekke samarbeidsprotokoller overveies for å styrke noen av IACMs mest sårbare områder. Identifisering av alle IACMs interne prosedyrer og framgangsmåter som krever en omfattende revisjon, er igangsatt.
- 76) Et kortvarig faglig bistandsprosjekt ble påbegynt 14. september 2015 og avsluttet 13. november 2015. Prosjektet besto av opplæring på arbeidsplassen og veiledning om sertifisering og overvåking av flyplasser, med særlig fokus på den nye Nacala internasjonale lufthavn og den eksisterende Beira internasjonale lufthavn.
- 77) IACMs evne til å føre tilsyn med sivil luftfartsvirksomhet i Mosambik er imidlertid på dette tidspunktet ennå ikke på et tilstrekkelig høyt nivå i henhold til internasjonale sikkerhetsstandarder. Det foreligger derfor ikke tilstrekkelig dokumentasjon som berettiger en beslutning om å lempe på driftsforbudet som er pålagt alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mosambik.

- 78) Ifølge en liste framlagt av IACM 5. november 2015 er tre nye luftfartsselskaper sertifisert i Mosambik, nemlig Ambassador Lda (AOC MOZ-21), Everett Aviation Lda (AOC MOZ-18) og Inaer Aviation Mozambique Lda (AOC MOZ-19). IACM var imidlertid ikke i stand til å framlegge dokumentasjon på at sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Gjennom den samme listen underrettet IACM Kommisjonen om at AOC-ene til luftfartsselskapene Aero-Serviços Sarl (AOC MOZ-08), Emílio Air Charter Lda (AOC MOZ-05) og Unique Air Charter Lda (AOC MOZ-13), tidligere midlertidig tilbakekalt under prosessen med fornyet sertifisering, nå var tilbakekalt fordi de ikke hadde fullført prosessen.
- 79) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres for å føre opp luftfartsselskapene Ambassador Lda, Everett Aviation Lda og Inaer Aviation Mozambique Lda. i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 og for å fjerne luftfartsselskapene Aero-Serviços Sarl, Emílio Air Charter Lda og Unique Air Charter Lda fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

### **Luftfartsselskaper fra Nepal**

- 80) Kommisjonen har fortsatt samrådene med vedkommende sivil luftfartsmyndighet i Nepal («CAAN») for å fastsette CAANS evne til å gjennomføre og håndheve gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene i tilstrekkelig grad.
- 81) Kommisjonen og EASA besøkte CAAN fra 5. til 9. oktober 2015. Formålet med besøket var at EASA skulle yte faglig bistand i form av en vurdering av de framskritt CAAN har gjort når det gjelder resultatene fra ICAO-tilsynet, og gjennomgå planen slik at den inneholder anbefalinger om hvordan de gjenværende manglene kan utbedres. Kommisjonen deltok på dette besøket på stedet for å revidere de framskrittene CAAN har gjort med hensyn til de manglene som førte til at nepalske luftfartsselskaper ble pålagt forbud i desember 2013.
- 82) Besøket på stedet bekreftet at CAAN har gjort framskritt i gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder. Ifølge ICAO tar handlingsplanen for korrigerende tiltak som CAAN har laget utkast til, fullt ut høyde for de påviste manglene, herunder de manglene som førte til de alvorlige sikkerhetsproblemene som ICAO påpekte. Gjennomføringen av tiltakene kunne imidlertid ikke kontrolleres under besøket på stedet. De alvorlige sikkerhetsproblemene knyttet til luftfartsoperasjoner er fortsatt til stede. CAAN planlegger et besøk fra ICAOs regionale sikkerhetskontor i desember 2015, for å foreta en innledende vurdering av gjennomføringen av de korrigerende tiltakene, med sikte på et mulig samordnet valideringsbesøk i første kvartal 2016. Under dette samordnede valideringsbesøket skal den faktiske gjennomføringen av de korrigerende tiltakene kontrolleres av ICAO. CAAN anvender et regelmessig tilsynsprogram på alle luftfartsselskaper og andre tjenesteytere den fører tilsyn med. Kontrollprogrammet må imidlertid videreutvikles.
- 83) På et møte med Nepals minister for turisme, kultur og sivil luftfart ble det understreket at CAAN må ha full myndighet til å fungere uavhengig av det politiske nivået i sine sikkerhetsrelaterte oppgaver, og være tilstrekkelig bemannet med kvalifisert personell for at luftfartstilsynet i Nepal skal kunne forbedres. Ministeren informerte om at ytterligere endringer av den nepalske loven om sivil luft er under utarbeiding for å løse institusjonelle problemer og oppnå et sikkerhetstilsyn uavhengig av tjenesteytere, og at CAAN får full støtte når det gjelder utbedring av alle mangler.
- 84) Den 7. og 8. oktober 2015 fikk luftfartsselskapene Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air og Nepal Airlines Corporation, registrert i Nepal, besøk av Kommisjonen og EASA for å foreta en gjennomgåelse av utviklingen siden det forrige besøket i februar 2014. Alle de fire luftfartsselskapene har fått fornyet sertifisering i samsvar med prosessen i fem faser, og CAAN fører regelmessige tilsyn. Utviklingen i sikkerhetsstyringssystemene og sikkerhetskulturen innenfor disse luftfartsselskapene er på ulike nivåer, og selv om noen av dem har kommet klart lenger enn andre, oppfyller for tiden ingen av luftfartsselskapene gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 85) CAAN framla dessuten opplysninger om at to nye luftfartsselskaper var blitt sertifisert. Saurya Airlines fikk utstedt et AOC med nummer 083/2014 den 13. november 2014 og Himalaya Airlines fikk utstedt et AOC med nummer 084/2015 den 9. mars 2015. CAAN var imidlertid ikke i stand til å framlegge dokumentasjon på at sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

- 86) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp Saurya Airlines og Himalaya Airlines i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

#### **Luftfartsselskaper fra Filippinene**

- 87) Kommisjonen, EASA og medlemsstatene har fulgt nøye med på sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Filippinene og som har flyginger til Unionen, herunder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av visse filippinske luftfartsselskaper i samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012.
- 88) Før møtet i Flysikkerhetskomiteen framla den sivile luftfartsmyndigheten i Filippinene («CAAP») visse tekniske opplysninger for Kommisjonen om sitt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper i Filippinene. Ifølge de framlagte opplysningene er det for tiden 38 aktive AOC-innehavere i Filippinene. CAAPs ledergruppe som til nå har bidratt til positive forbedringer innenfor sivil luftfart i Filippinene, er fortsatt virksomme og forpliktet til sitt program for fortløpende forbedring. Opplysningene som CAAP framla og analysen av tilgjengelige opplysninger om ulykker og hendelser, gir ingen indikasjon på at det er urovekkende tendenser knyttet til luftfartsselskaper som er sertifisert i Filippinene.
- (89) Philippine Airlines, Air Philippines' Corporation og Cebu Pacific Air har alle nylig vært gjenstand for SAFA-inspeksjoner på bakken. Ifølge rapportene er det ingen negative tendenser i forbindelse med disse SAFA-inspeksjonene på bakken.
- 90) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Filippinene.
- 91) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper fra Filippinene faktisk overholder de internasjonale sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

#### **Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon**

- 92) Kommisjonen, EASA og medlemsstatene har fortsatt å følge nøye med på sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Den russiske føderasjon og som har flyginger til Unionen, herunder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av visse russiske luftfartsselskaper i samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012.
- 93) Kommisjonen hadde 23. oktober 2015, med bistand fra EASA og en medlemsstat, møte med representanter for vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon («FATA»). Formålet med dette møtet var å gjennomgå sikkerhetsnivået hos russiske luftfartsselskaper på grunnlag av rapporter om SAFAs inspeksjoner på bakken i tidsrommet mellom 20. september 2014 og 19. oktober 2015, og identifisere saker som krever særlig oppmerksomhet.
- 94) På dette møtet påpekte Kommisjonen mangelen på en grundig årsaksanalyse for enkelte operatører med to eller flere SAFA-merknader. FATA opplyste at mangler som påpekes under SAFA-kontrollene, analyseres regelmessig, og at virkningen av operatørens korrigerende tiltak overvåkes kontinuerlig. FATA forpliktet seg til å følge opp disse sakene der manglende overholdelse ennå ikke var tilstrekkelig utbedret, og å gi Kommisjonen ajourførte opplysninger om status for disse sakene. I tillegg framla FATA ajourførte opplysninger om de seneste tilfellene av midlertidig oppheving og tilbakekalling av AOC-ene til luftfartsselskaper under deres tilsyn.
- 95) På bakgrunn av tilgjengelige opplysninger ble det konkludert med at det ikke var nødvendig med en høring i Flysikkerhetskomiteen av russiske luftfartsmyndigheter eller av luftfartsselskaper som er sertifisert i Den russiske føderasjon. Det var imidlertid enighet om at regelmessige ekspertmøter om sikkerhet mellom Kommisjonen og russiske myndigheter, minst én gang før hvert møte i Flysikkerhetskomiteen, skal fortsette.

- 96) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon.
- 97) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon faktisk overholder de internasjonale sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 98) Dersom disse inspeksjonene peker mot en overhengende sikkerhetsrisiko som følge av manglende overholdelse av gjeldende sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen være tvunget til å treffe tiltak mot luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Sudan**

- 99) Sudans sivile luftfartsmyndighet («SCAA») har holdt jevnlig kontakt med Kommisjonen, særlig med hensyn til vurderingen av luftfartsselskaper registrert i Sudan. SCAAs tilsynsvirksomhet har forbedret seg med hensyn til en rekke luftfartsselskaper. Selv om SCAA har bekreftet at det er villig til å motta et besøk med vurdering på stedet i oktober 2015, anmodet den deretter om at besøket skulle utsettes til 2016, slik at SCAA og luftfartsselskapene skulle få mer tid til å gjennomføre internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 100) Det må imidlertid foretas et sikkerhetsvurderingsbesøk fra Unionens side for å fastslå om SCAA og luftfartsselskapene sertifisert i Sudan overholder internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 101) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Sudan.

#### **Luftfartsselskaper fra Taiwan**

- 102) Som følge av de to dødsulykkene som har inntruffet med luftfartsselskapet TransAsia Airways («TNA») de siste 18 månedene, innledet Kommisjonen formelle samråd med den sivile luftfartsmyndigheten i Taiwan («CAA») etter bestemmelsene fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006. CAA og luftfartsselskapet TNA ble i denne forbindelse invitert til et fagmøte med Kommisjonen og EASA i Brussel 19. oktober 2015 for å drøfte sikkerhetstilsynsordningen som CAA har innført, samt TNAs sikkerhetsnivå.
- 103) På dette møtet meddelte CAA at dens sikkerhetstilsynsordning bygger på ICAOs standarder og anbefalt praksis, og forklarte, med henvisning ICAOs åtte kritiske punkter, hvordan den ivaretar sitt ansvar for sikkerhetstilsyn. CAA underrettet nærmere om de tiltak som er iverksatt etter hendelsene og ulykkene som luftfartsselskapet TNA har vært involvert i de to siste årene. I samsvar med Taiwans forskrifter har CAA dessuten begrenset antallet flyginger som luftfartsselskapet TNA kan foreta i en periode på ett år fra datoen for den andre ulykken. Til slutt understreket CAA sin hensikt om å gjennomføre ICAOs vedlegg 19, og kunngjorde at det vil bli foretatt en vurdering av sikkerhetsstyrings-systemet til alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Taiwan, innen utgangen av 2017.
- 104) På det samme møtet underrettet luftfartsselskapet TNA Kommisjonen om at det etter dødsulykkene i 2014 og 2015 har utarbeidet og gjennomført en handlingsplan for økt flysikkerhet på følgende områder: forbedring av foretakskulturen, videreutvikling av organisasjonen, gjennomføring av sikkerhetsstyringsystemet, opplæring og måling. Den rapporterte om at var gjort betydelige endringer av luftfartsselskapets organisasjon i løpet av 2015, herunder nye folk i luftfartsselskapets toppledelse, opprettelse av en avdeling for kvalitetssikring, nedsettelse av en flysikkerhetskomité for utforming og fremming av sikkerhetspolitikk samt fornyelse av flåten, slik at flåtens gjennomsnittsalder vil være fire år i 2016. Det var også truffet særlige tiltak for å forbedre opplæringen av flygebesetninger. I tillegg til det tilsynet som føres av CAA, foretok ATR og Flight Safety Foundation vurderingsbesøk i 2015, med bistand fra Airbus og Bureau Veritas. Begge besøkene med vurdering på stedet førte til en rekke anbefalinger som ble håndtert gjennom en handlingsplan for korrigerende tiltak utarbeidet av luftfartsselskapet TNA.

- 105) På slutten av møtet konkluderte CAA ved å gjenta at alle aspekter ved luftfartssektoren i Taiwan er i samsvar med ICAOs fastsatte internasjonale standarder, og forpliktet seg til å fortsatt nøye overvåke sikkerhetsnivået til luftfartsselskapet TNA og gjennomføringen av planene for korrigerende og forebyggende tiltak.
- 106) På grunnlag av de opplysningene Kommisjonen har til rådighet, ble det vurdert at CAA og luftfartsselskapet TNA ikke trenger å møte i Flysikkerhetskomiteen og at et driftsforbud for luftfartsselskaper fra Taiwan ikke er nødvendig. CAA og luftfartsselskapet TNA samtykket i ytterligere faglige samråd slik at Kommisjonen kan følge gjennomføringen av de respektive handlingsplanene for korrigerende og forebyggende tiltak og slik at sikkerhetsrelaterte spørsmål kan drøftes fortløpende.
- 107) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Taiwan.
- 108) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Taiwan, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

#### **Luftfartsselskaper fra Thailand**

- 109) Ved brev av 14. oktober 2015 framla den sivile luftfartsmyndigheten i Thailand («CAA Thailand») for Kommisjonen opplysninger om framdriften i gjennomføringen av korrigerende tiltak for å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene og utbedre andre mangler som ICAO og De forente staters føderale luftfartsmyndighet har påpekt. Det ble påpekt at thailandske myndigheter bare på noen måneder har klart å omorganisere det tidligere direktoratet for sivil luftfart til en selvstyrt sivil luftfartsmyndighet i Thailand. CAA Thailand har ansatt nye tekniske spesialister og ytterligere kontrollpersonell, og er i gang med å styrke sin arbeidsstyrke ytterligere.
- 110) Fra 9. til 12. november 2015 gjennomførte EASA et besøk i Thailand, blant annet hos CAA Thailand, for å gjennomgå de manglene som ICAO hadde påpekt, på bakgrunn av TCO-søknader fra to thailandske luftfartsselskaper. EASAs observasjoner er i samsvar med ICAOs merknader. EASA møtte en relativt svak og overbelastet CAA Thailand, men la også merke til en positiv utvikling. Ytterligere utvikling krever politisk støtte og en tilstrekkelig og realistisk tidsramme til å gjennomføre de korrigerende tiltakene på en varig måte.
- 111) På anmodning fra thailandske myndigheter ble det avholdt et fagmøte 23. november 2015, der Kommisjonen, EASA, høytstående tjenestemenn fra thailandske myndigheter, tjenestemenn fra CAA Thailand og representanter fra luftfartsselskapet Thai Airways International deltok. Opplysningene som ble framlagt på møtet om forbedringene av det sivile luftfartssystemet i Thailand, ble også ansett for å være av betydning for Flysikkerhetskomiteen.
- 112) Den thailandske delegasjonen ble derfor invitert til en høring i Flysikkerhetskomiteen 25. november. CAA Thailand redegjorde for de organisatoriske forbedringene og handlingsplanene på kort, mellomlang og lang sikt som bør utbedre manglene som ICAO har påpekt og løse de alvorlige sikkerhetsproblemene. Når det gjelder tidsperspektivet, forklarte CAA Thailand at den vurderte det som viktigere å levere et luftfartssikkerhetssystem av høy kvalitet enn å fastsette frister som det ville være urealistisk å holde. CAA Thailand akter å gjennomføre europeiske flysikkerhetsregler, og er i ferd med å inngå avtaler med EASA og andre europeiske partnere om støtte til dette. Thai Airways redegjorde for luftfartsselskapets utvikling og gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder og sikkerhetsstyring i sin virksomhet.
- 113) Selv om den effektive gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder er på et lavt nivå, slik det framgår av resultatene fra ICAO-tilsynet i februar 2015, viser myndighetene og CAA i Thailand et tydelig engasjement for å forbedre sikkerhetstilsynsordningen i Thailand, og har framlagt dokumentasjon på at det allerede er gjort relevante

framskritt på kort tid. De tilgjengelige sikkerhetsopplysningene om luftfartsselskaper fra Thailand gir dessuten ikke grunnlag for en beslutning om å pålegge et forbud eller driftsbegrensninger. For å overvåke situasjonen nøye må samrådene med myndighetene fra Thailand fortsette, i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.

- 114) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Thailand.
- 115) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Thailand, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 116) 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 Zambia**

- 117) Den 4. september 2015 ga Zambias sivile luftfartsmyndighet («ZCAA») Kommisjonen ajourførte opplysninger om arbeidet knyttet til Zambias sikkerhetshandlingsplan. Denne ajourføringen viser at gode framskritt er gjort. Visse tiltak er imidlertid fortsatt i en avsluttende fase og er ikke gjennomført fullt ut. Etter felles overenskomst mellom Kommisjonen og ZCAA ble det besluttet å utsette et EU-besøk med vurdering på stedet til tidlig i 2016.
- 118) ZCAA forventes å fortsette å arbeide med gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder. Kommisjonen har til hensikt å foreta ytterligere forberedelser til et besøk med vurdering på stedet tidlig i 2016, for å kontrollere gjennomføringen av disse standardene i Zambia.
- 119) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Zambia.
- 120) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres —
- 121) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

#### *Artikkel 1*

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

- 1) Vedlegg A erstattes med teksten i vedlegg A til denne forordning.
- 2) Vedlegg B erstattes med teksten i vedlegg B 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 10. desember 2015.

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

---

[Vedleggene er kunngjort i EUT L 328 av 12.12.2015, s. 82–96.]