

KOMMISSJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2016/963**2018/EØS/47/09****av 16. juni 2016****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud 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⁽¹⁾, særlig artikkel 4 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006⁽²⁾ ble listen 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») oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante for ajourføringen av nevnte liste. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater og internasjonale organisasjoner. Listen bør ajourføres på grunnlag av disse opplysningene.
- 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 listen.
- 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»)⁽³⁾ en muntlig redegjørelse.
- 5) Kommisjonen har gitt Flysikkerhetskomiteen oppdaterte opplysninger om de felles samrådene som pågår, innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og (EF) nr. 473/2006⁽⁴⁾, med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i Angola, Botswana, Georgia, Republikken Guinea, India, Indonesia, Iran, Kasakhstan, Madagaskar, Mosambik, Sudan, Taiwan, Thailand og Zambia. Kommisjonen har også framlagt opplysninger for Flysikkerhetskomiteen om flysikkerhetssituasjonen i Afghanistan, Irak, Republikken Kirgisistan, Libanon, Nepal, Pakistan, Ukraina og Zimbabwe og om det faglige samrådet med Den russiske føderasjon.
- 6) EASA har framlagt for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen resultatene av analysen av revisjonsrapportene utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart («ICAO») innenfor rammen av ICAOs program for sikkerhetstilsyn. I den forbindelse ble medlemsstatene oppfordret til å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper med lisens i stater der ICAO har påvist betydelige sikkerhetsproblemer, eller der EASA har konkludert med betydelige svakheter i

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 160 av 17.6.2016, s. 50, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 214/2016 av 28. oktober 2016 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 22 av 5.4.2018, s. 9.

(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) 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).

(4) Kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006 av 22. mars 2006 om fastsettelse av gjennomføeringsregler 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).

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 med lisens 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⁽¹⁾.
- 8) I tillegg har EASA 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 at det foreligger 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. Medlemsstatene ble oppfordret til å svare bilateralt på nevnte 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 oppdaterte opplysninger om status for SAFAs alarm-funksjon 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 fra særlige inspeksjoner og revisjoner utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har flere medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak og underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse. Norge har underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om tiltak som er truffet overfor luftfartsselskapet *Airwing A/S*.
- 11) Medlemsstatene gjentok at de er villige til å treffe de nødvendige tiltak dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer fordi luftfartsselskaper i Unionen ikke overholder relevante sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskaper fra Angola

- 12) Ved forordning (EF) nr. 474/2006 gis luftfartsselskapet *TAAG Angola Airlines*, som er sertifisert i Angola, driftstillatelse i Unionen for fire luftfartøyer av typen Boeing 737-700 med registreringsmerke D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, tre luftfartøyer av typen Boeing 777-200 med registreringsmerke D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og tre luftfartøyer av typen Boeing 777-300 med registreringsmerke D2-TEG, D2-TEH og D2-TEI.
- 13) *TAAG Angola Airlines* innga 25. april 2016, gjennom vedkommende myndighet i Angola, *Instituto Nacional da Aviação Civil* («INAVIC»), en anmodning om at et nytt luftfartøy av typen Boeing 777-300 med registreringsmerke D2-TEJ og et nytt luftfartøy av typen Boeing 737-700 med registreringsmerke D2-TBK tilføyes i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 14) I forbindelse med godkjenningen av en tredjestatsoperatør i henhold til kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014⁽²⁾ har *TAAG Angola Airlines* siden november 2014 vært i kontinuerlig dialog med EASA, og har gitt detaljerte faktaopplysninger om sin luftfartøyflåte og sin virksomhet. Denne prosessen endte i en revisjon på stedet av denne

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

⁽²⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014 av 29. april 2014 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsvirksomhet utøvd av tredjestatsoperatører i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 av 6.5.2014, s. 12).

tredjestatsoperatøren mellom 1. og 3. februar 2016. Revisjonsgruppen konstaterte et begrenset antall avvik på nivå 2 og én merknad i henhold til Del TCO. *TAAG Angola Airlines* har framlagt en handlingsplan for korrigerende tiltak for EASA, som ble godtatt, og manglene er under utbedring.

- 15) Den kontinuerlige dialogen med *TAAG Angola Airlines* og de detaljerte og nøyaktige opplysningene som *TAAG Angola Airlines* har framlagt om sin flåte og sin virksomhet, samt det positive utfallet av revisjonen på stedet av tredjestatsoperatøren, tyder til sammen på at *TAAG Angola Airlines* er i stand til å bruke sine luftfartøyer av typen Boeing 737-700, Boeing 777-200 og 777-300 i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. I tillegg til å etterkomme anmodningen fra *TAAG Angola Airlines* mener Kommisjonen at det derfor er hensiktsmessig å delvis lempe på det nåværende driftsforbudet og gi *TAAG Angola Airlines* tillatelse til å fly til Unionen med alle luftfartøyer i selskapets flåte av typen Boeing 737-700, Boeing 777-200 og Boeing 777-300.
- 16) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp alle luftfartøyer av typen Boeing 737-700 og alle luftfartøyer av typen Boeing 777-200 og 777-300 som tilhører *TAAG Angola Airlines*, i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006 som luftfartøyer har driftstillatelse i Unionen.
- 17) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at *TAAG Angola Airlines* faktisk overholder de gjeldende sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaper fra Botswana

- 18) Den sivile luftfartsmyndigheten i Botswana («CAAB») har ved brev av 23. desember 2015 framlagt opplysninger for Kommisjonen om framskrittene som er gjort for å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene og utbedre andre mangler påvist av ICAO. Resultatene av ICAOs samordnede valideringssbesøk er at den faktiske gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder er forbedret til 71 %. På grunnlag av dette resultatet bekreftet ICAO 31. desember 2015 at begge de alvorlige sikkerhetsproblemene var løst. CAAB har framlagt ytterligere opplysninger om sikkerhetstilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Botswana.
- 19) Den forbedrede gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder og de tilgjengelige sikkerhetsopplysningene viser en sterk utvikling hos CAAB, og tyder ikke på at det er gjenværende negative tendenser knyttet til sikkerheten hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Botswana som vil kunne gi grunn til bekymring fra et luftfartssikkerhetsperspektiv.
- 20) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen 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 Botswana.

Luftfartsselskaper fra Georgia

- 21) ICAO gjennomgikk i april 2016 de korrigerende tiltakene som den sivile luftfartsmyndigheten i Georgia («GCAA») har truffet for å løse det alvorlige sikkerhetsproblemet i forbindelse med sertifiseringsprosessen for utstedelse av godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper. Dette alvorlige sikkerhetsproblemet ble påvist under ICAOs samordnede valideringsbesøk i oktober 2013. På grunnlag av denne gjennomgåelsen fastslo ICAO at de korrigerende tiltakene truffet av GCAA hadde løst det alvorlige sikkerhetsproblemet.
- 22) Den forbedrede gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder og de tilgjengelige sikkerhetsopplysningene viser GCAAs betydelige vilje til å utbedre sikkerhetsmanglene, og tyder ikke på at det er gjenværende negative tendenser knyttet til sikkerheten hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Georgia som vil kunne gi grunn til bekymring fra et luftfartssikkerhetsperspektiv.
- 23) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen 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 Georgia.

Luftfartsselskaper fra Republikken Guinea

- 24) Som avtalt på fagmøtet med Kommisjonen i Brussel i januar 2013 har vedkommende myndighet i Republikken Guinea, *Direction nationale de l'aviation civile* («DNAC»), regelmessig framlagt opplysninger for Kommisjonen 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.
- 25) I den seneste framdriftsrapporten framlagt av DNAC, som Kommisjonen mottok 3. mai 2016, beskrives den seneste virksomheten og utviklingen når det gjelder gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, som for tiden er rettet mot opplæring av inspektører på områdene drift, luftdyktighet, sertifisering av personell og flyplasser samt mot fortsatt sertifisering av luftfartsselskaper og mot overvåkingsprogrammet. Den fullstendige sertifiseringen i samsvar med ICAO (fem faser) av luftfartsselskapet *Konair Guinée* er gjennomført, og luftfartsselskapet fikk sitt godkjenningssertifikat for luftfartsselskap («AOC») 17. september 2015 (AOC-nr. 03/DNAC/2015). Tre andre luftfartsselskaper, *Sahel Aviation Service Guinée*, *Fly Nimba Airlines* og *Ijet Aviation*, fortsetter sertifiseringsprosessen. Ifølge DNAC er et overvåkingsprogram utarbeidet og gjennomført.
- 26) ICAO skal etter planen foreta et samordnet valideringsbesøk fra 23. til 29. november 2016.
- 27) 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 på luftfartsselskaper som er sertifisert i republikken Guinea. Kommisjonen har imidlertid til hensikt å fortsette å overvåke situasjonen nøye, samtidig som det tas hensyn til resultatene av ICAOs samordnede valideringsbesøk i november 2016.
- 28) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen 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 Republikken Guinea.
- 29) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra India

- 30) Den 3. mai 2016 ble det holdt faglig samråd mellom Kommisjonen, EASA, en medlemsstat og representanter for generaldirektoratet for sivil luftfart i India («DGCA India») samt luftfartsselskapet *Air India* som er sertifisert i India. Samrådet ble holdt innenfor rammen av den tidligere avtalen med DGCA India om å holde faglige samråd med Kommisjonen for å drøfte DGCA Indias sertifiserings- og overvåkingsforpliktelser når det gjelder luftfartsselskaper fra India som DGCA India har sertifisert.
- 31) Under dette samrådet framla DGCA India sin analyse av resultatene til indiske luftfartsselskaper, herunder *Air India*, innenfor rammen av SAFA-programmet. DGCA India meddelte at det er opprettet en særlig enhet for inspeksjoner på bakken som skal bistå DGCA India med SAFA-forvaltningstiltakene. DGCA India framla også opplysninger som stammer fra deres egne inspeksjoner på bakken i første kvartal av 2016. I tillegg framla DGCA India nærmere opplysninger om sitt tilsyn med visse indiske luftfartsselskaper. Opplysningene som ble framlagt, omfattet en oversikt over tilsynsvirksomhet utført i løpet av 2015. I tillegg framla DGCA India oppdaterte opplysninger om sine bærekraftinitiativer. Initiativene omfattet rekruttering og opplæring av kvalifisert personell, utvikling av databaseforvaltning og aktuelle opplysninger om arbeidet med fornyet sertifisering.
- 32) *Air India* framla nærmere opplysninger om sitt sikkerhets- og kvalitetsstyringssystem. *Air India* framla dessuten opplysninger fra sin flysikkerhetsanalyse for 2015 og redegjorde for sin metode for spredning av flysikkerhetsinformasjon og for sitt SAFA-forvaltningsprogram. SAFA-opplysningene *Air India* framla omfattet selskapets egen dybdeanalyse av den SAFA-virksomheten det har vært gjenstand for. I så henseende framla *Air India* en oversikt over sine interne prosesser og prosedyrer, herunder opplysninger om årsaksanalyse og de avhjelpende tiltakene som er gjennomført som følge av denne analysen. *Air India* rapporterte også om sin regelmessige kontakt med DGCA India, også i forbindelse med selskapets SAFA-forvaltningstiltak.

- 33) I brev av 24. mai 2016 gjentok Kommisjonen en rekke punkter overfor DGCA India, blant annet at den må fortsette å overvåke indiske luftfartsselskapers SAFA-resultater grundig. Kommisjonen påpekte også overfor *Air India* at den har merket seg de SAFA-forvaltningstiltakene som *Air India* har truffet, men påpekte at disse tiltakene må føre til konsekvente og varige forbedringer innenfor rammen av SAFA-programmet. I tillegg gjorde Kommisjonen både DGCA India og *Air India* igjen oppmerksomme på det ansvaret EASA har i henhold til kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014 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.
- 34) Kommisjonen merker seg opplysningene fra DGCA India og *Air India*. På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder opplysningene framlagt av DGCA India og *Air India* på fagmøtet 3. mai 2016 og de foreløpige resultatene fra EASAs nylige revisjon av *Air India* innenfor rammen av kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014, er vurderingen på dette tidspunktet at det ikke er grunn til å pålegge luftfartsselskaper sertifisert i India et forbud eller driftsbegrensninger. Ytterligere faglige samråd er imidlertid nødvendig for å sikre at sikkerhetsrelaterte spørsmål kan behandles fortløpende.
- 35) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen 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 India.
- 36) Kommisjonen har til hensikt å fortsette sine offisielle samråd med DGCA India i henhold til bestemmelsene fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 37) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av indiske luftfartsselskaper i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaper fra Indonesia

- 38) Det ble foretatt et EU-besøk med vurdering på stedet i Indonesia i april 2016 med sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene. Vurderingsbesøket ble gjennomført hos generaldirektoratet for sivil luftfart i Indonesia («DGCA Indonesia») og hos en rekke luftfartsselskaper sertifisert i Indonesia, nemlig *Citilink*, *Lion Air*, *Batik Air*, *Indonesia Air Asia* og *Aviastar Mandiri* (sertifisert i henhold til CASR-135, kortdistanse- og charterflyginger).
- 39) De sakkyndige fastslo at den innledende sertifiseringen av luftfartsselskaper gjennomføres på den egnede måten med fem faser, og at det er tilstrekkelig samordning med andre avdelinger innenfor DGCA Indonesia. Sertifiseringsrevisjonene dokumenteres, mangler påvises og oppfølging kreves av luftfartsselskapene, herunder korrigerende tiltak og årsaksanalyse.
- 40) De sakkyndige kunne fastslå at overvåkingsvirksomheten, både revisjoner og inspeksjoner, planlegges på årsbasis og at overvåkingsvirksomheten generelt utføres etter planen. De sakkyndige merket seg at det nylig er ansatt et betydelig antall flyoperative inspektører og kabininspektører som fortsatt trenger opplæring i inspeksjonsmetoder og særlige bestemmelser. Dessuten er det stadig nødvendig å standardisere inspektørenes arbeidsmetoder når det gjelder rapportering, kommunikasjon av avvik, godkjenning av korrigerende tiltak, herunder årsaksanalysen, og fastsettelse av tidsfrister for oppfølging av avvik.
- 41) DGCA Indonesia kunne vise at det er truffet tvangstiltak. For eksempel er AOC-et til *Aviastar Mandiri* (sertifisert i henhold til CASR-121, innenriks-, utenriks- og charter- eller fraktflyginger, AOC-nr. 121-043) tilbakekalt på grunn av manglende samsvar med bestemmelsene om minste antall luftfartøyer i flåten.
- 42) Under EU-besøket med vurdering på stedet framla *Citilink* dokumentasjon som viser at *Citilink* er i stand til å sikre samsvar med nasjonale og internasjonale sikkerhetsstandarder. *Citilink* har vist at selskapet har et velutviklet sikkerhets- og kvalitetssystem så vel som en velutviklet organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet, og at det utfører et proaktivt sikkerhetsarbeid.

- 43) *Lion Group* består av seks luftfartsselskaper som er sertifisert i tre forskjellige stater og har en integrert strategi for virksomheten og for sikkerhets- og kvalitetsstyringen. *Lion Group* omfatter de to AOC-innehaverne *Lion Air* og *Batik Air* som er sertifisert i Indonesia. *Lion Air* og *Batik Air* har til de sakkyndiges tilfredshet vist at begge selskapene har velfungerende systemer for sikkerhets- og kvalitetssikring og -styring. Toppledelsen i disse to luftfartsselskapene samt ledelsen i *Lion Group* 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. De sakkyndige fant at *Lion Air* og *Batik Air* har profesjonelle besetninger og ansatte og systemer for forvaltning av de ulike formene for virksomhet. Ledelsen, både for det enkelte luftfartsselskap og på konsernnivå, mottar og handler i tråd med opplysninger om og analyser av sikkerhet og kvalitet. Ledelsen offentliggjør dessuten opplysningene og de korrigerende tiltakene gjennom både elektroniske og ikke-elektroniske interne publikasjoner.
- 44) DGCA Indonesia og luftfartsselskapene *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* ble hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 31. mai 2016. DGCA Indonesia redegjorde for sin nåværende organisasjonsstruktur og framla også nærmere opplysninger om arbeidsstyrken knyttet til direktoratet for luftdyktighet og luftfartøvirksomhet samt de budsjettmidlene som er tilgjengelige for sikkerhetstilsynsoppgaver og opplæring av inspektører. DGCA Indonesia framla nærmere opplysninger om viktige tiltak som ble truffet i året som gikk, særlig oppdateringen av sikkerhetsreglene for sivil luftfart, en oppdatering av inspektørens retningslinjer, forbedringer av styringssystemet for sikkerhetsopplysninger og startskuddet for arbeidet med utviklingen av det statlige sikkerhetsprogrammet. DGCA Indonesia ga et sammendrag av de korrigerende tiltakene vedtatt som følge av de sakkyndiges observasjoner under EU-besøket med vurdering på stedet.
- 45) *Citilink* framla sin plan for korrigerende tiltak som selskapet utarbeidet på grunnlag av observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet. Planen for korrigerende tiltak inneholder korrigerende og forbyggende tiltak og bygger på en grundig årsaksanalyse av disse observasjonene. Den viktigste utviklingen siden november 2015 ble understreket, herunder forbedret gjennomføring av programmet for analyse av flygedata, ytterligere ressurser til sikkerhet og kvalitet samt den pågående utviklingen av programvare for digital sikkerhetsrapportering.
- 46) I presentasjonen av *Lion Air* og *Batik Air* ble det lagt vekt på strategien for de seks luftfartsselskapene i *Lion Group*. På grunnlag av markedsutviklingen rettes konsernets strategi nå mot vekst i markeder utenfor Indonesia. *Lion Air* og *Batik Air* redegjorde begge for planen for korrigerende tiltak som ble utarbeidet på grunnlag av observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet. Planen inneholder korrigerende tiltak basert på en årsaksanalyse av disse observasjonene. *Batik Air* redegjorde dessuten for sin utredning av et av deres luftfartøyers nylige inntrenging på rullebanen, herunder de sikkerhetstiltak *Batik Air* traff umiddelbart etter ulykken.
- 47) Under høringen underrettet DGCA Indonesia Kommisjonen om at ICAO i løpet av de seks siste månedene uten å ha avlagt et besøk på stedet har foretatt en vurdering av de korrigerende tiltakene truffet av DGCA Indonesia. Det endelige resultatet av denne vurderingen foreligger ennå ikke. DGCA Indonesia forklarte dessuten at den samarbeider med Federal Aviation Administration om forbedring av sin sikkerhetstilsynsordning. Federal Aviation Administration foretok en vurdering av den internasjonale flysikkerheten i februar 2016 der det ble påvist sju mangler, og et oppfølgingsbesøk i mai 2016. Ifølge DGCA Indonesia er alle mangler utbedret, men DGCA Indonesia er pålagt av Federal Aviation Administration å avlegge månedlige rapporter om framdriften i opplæringen av inspektører.
- 48) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet og de opplysningene som ble gitt på høringen, er Kommisjonens vurdering at DGCA Indonesia har gjort forbedringer siden 2014. Det er imidlertid åpenbart at DGCA Indonesia blant annet må gjøre ytterligere forbedringer av sin sikkerhetstilsynsordning, opplæringen av inspektører og standardiseringen av inspektørens arbeidsmetoder.
- 49) Kommisjonen bemerket at *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* alle er i stand til å framlegge nærmere opplysninger om at de utøver sin respektive virksomhet på en sikker måte. Kommisjonen mener at det er tilstrekkelig dokumentasjon på at nevnte luftfartsselskaper overholder gjeldende indonesiske bestemmelser og internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 50) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne *Aviastar Mandiri* (AOC-nr. 121-043), *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

- 51) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 52) 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 Iran

- 53) Luftfartsselskapet *Iran Air*, sertifisert av organisasjonen for sivil luftfart i Den islamske republikk Iran («CAO-IRI»), ble oppført på listen i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006 i mars 2010. Etter et EU-besøk med vurdering på stedet ble driftsbegrensningene for flåten til *Iran Air* ytterligere spesifisert i juli 2010.
- 54) Det ble foretatt et nytt EU-besøk med vurdering på stedet i Iran i mai 2016 med sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene. Vurderingsbesøket fant sted i CAO-IRIs lokaler og i *Iran Airs* lokaler og anlegg.
- 55) De sakkyndige fant at CAO-IRI er en velstrukturert sivil luftfartsmyndighet som håndterer alle aspekter av sivil luftfart som tilsynsorgan. De sakkyndige fant dessuten at Iran har en omfattende reguleringsordning på plass som ofte oppdateres. I lys av de faktorene som ble observert under EU-besøket med vurdering på stedet, fastslo de sakkyndige at CAO-IRI mangler verken evne eller vilje til å håndtere sikkerhetsmangler.
- 56) De sakkyndige fant at *Iran Air* siden det forrige EU-besøket med vurdering på stedet i juli 2010 har håndtert de observasjonene som da ble gjort. Sikringen av kontinuerlig luftdyktighet for Airbus A320-flåten er forbedret og har nå samme standard som for Airbus A300- og A310-flåten. De sakkyndige fant at *Iran Airs* sikkerhetsstyringssystem er blitt forbedret med årene, selv om det fortsatt kan forbedres ytterligere, hovedsakelig innenfor effektiv anvendelse av de beskrevne framgangsmåtene og ytterligere integrering av sikkerhets- og kvalitetsstyringsfunksjonen på foretaksplan. På området luftdyktighet gjorde de sakkyndige en rekke observasjoner som kan hjelpe *Iran Air* med ytterligere å forbedre sikkerheten og kvaliteten på selskapets virksomhet.
- 57) Den 1. juni 2016 ble CAO-IRI og *Iran Air* hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen. CAO-IRI redegjorde for luftfartsvirksomheten i Iran, CAO-IRIs organisasjonsstruktur og flysikkerhetsreglene i Iran. CAO-IRI framla dessuten nærmere opplysninger om sin ICAO-revisjonsrapport og de korrigerende tiltakene som er truffet. Tiltakene omfatter lovendringer for å sikre CAO-IRI tilstrekkelige ressurser og uavhengighet til å utføre sine sikkerhetstilsynsoppgaver. Redegjørelsen bekreftet den generelt positive utviklingen som ble observert under EU-besøket med vurdering på stedet.
- 58) *Iran Air* ga en generell oversikt over selskapet, herunder selskapets nåværende flåte og tilgjengelige ressurser og anlegg, noe som ifølge selskapet viser at det har kapasitet til å fornye og utvide sin flåte. I tillegg redegjorde *Iran Air* for de korrigerende tiltakene som selskapet traff på grunnlag av observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet i juli 2010, herunder forbedringene av sikringen av Airbus A320-flåtens luftdyktighet og forbedringene av selskapets sikkerhets- og kvalitetsstyring. *Iran Air* framla sin plan for korrigerende tiltak som ble utarbeidet på grunnlag av observasjoner som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet i mai 2016. Hovedpunktene i planen er forbedring av programmet for analyse av flygedata og innføring av bedre programvare for å støtte sikkerhetsstyringssystemet.
- 59) En stor del av redegjørelsen var viet *Iran Airs* planer om å fornye og utvide flåten. *Iran Air* har planer om å utvide flåten med luftfartøyer av en eksisterende type og innføre en ny type luftfartøy i flåten. Ifølge selskapets redegjørelse er det startet et omfattende prosjekt for endringsforvaltning, med en egen prosjektgruppe som aktivt skal kartlegge, håndtere og redusere eventuelle sikkerhetsrisikoer forbundet med innføring av en ny luftfartøytype. Standard dokumenterte prosesser brukes ved alle eksterne og interne endringer av virksomheten som er forbundet med innføringen av en ny luftfartøytype, og som kan utgjøre en sikkerhetsrisiko.

- 60) Når det gjelder eksisterende luftfartøyer av typen Fokker F100 og Boeing B747 i *Iran Airs* flåte, ble det imidlertid ikke framlagt relevante opplysninger om forbedringer av sikring av luftdyktighet.
- 61) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet i mai 2016 og høringen, er Kommisjonens vurdering at *Iran Air* har gjort varige forbedringer av sikringen av Airbus A320-flåtens luftdyktighet og at *Iran Air* har vist evne til å innføre nye luftfartøytyper i sin flåte.
- 62) Det anerkjennes også at CAO-IRI og *Iran Air* ikke mangler vilje til å samarbeide med Kommisjonen. Vurderingen er at CAO-IRI generelt har tilstrekkelig evne til å utøve sitt ansvar for tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Iran. Med hensyn til *Iran Air* mener Kommisjonen at det er tilstrekkelig dokumentasjon på at gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder og anbefalt praksis overholdes. Det er imidlertid fortsatt behov for forbedring av forvaltningen av Fokker F100- og Boeing B747-flåten. På denne bakgrunn mener Kommisjonen at *Iran Airs* nåværende driftsbegrensninger kan fjernes, med unntak av de nåværende begrensningene for luftfartøyer av typen Fokker F100 og Boeing B747 i *Iran Airs* flåte, som må opprettholdes.
- 63) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres for å begrense driftsbegrensningene for *Iran Air* til alle luftfartøyer av typen Fokker F100 og Boeing B747 i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 64) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Iran, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 65) 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 Kasakhstan

- 66) Siden juli 2009 er alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, unntatt ett, underlagt fullt driftsforbud, hovedsakelig fordi myndigheten med ansvar for sikkerhetstilsynet 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. Luftfartsselskapet *Air Astana*, som er sertifisert i Kasakhstan, ble fjernet fra vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006 i desember 2015 og har driftstillatelse i Unionen.
- 67) ICAO foretok et samordnet valideringsbesøk i Kasakhstan i april 2016. CAC underrettet Kommisjonen om at de foreløpige resultatene viste at den faktiske gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder var forbedret fra 64 % til 74 %. På grunnlag av de foreløpige resultatene av dette samordnede valideringsbesøket fastslo ICAO 20. april 2016 at CAC har løst det alvorlige sikkerhetsproblemet. Sluttrapporten fra ICAOs samordnede valideringsbesøk vil foreligge i juli 2016.
- 68) På grunnlag av de opplysningene Kommisjonen har til rådighet, er konklusjonen at det er gjort ytterligere framskritt i reformen av regelverket innenfor sivil luftfart i Kasakhstan. Nærmere opplysninger om resultatene av ICAOs samordnede valideringsbesøk i april 2016 er imidlertid ennå ikke tilgjengelige. Før det kan treffes en beslutning om en endring av begrensningene for luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, må det foretas en vurdering på stedet av forbedringene av CACs sikkerhetstilsynsordning for sivil luftfart.
- 69) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen 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 Kasakhstan.

Luftfartsselskaper fra Madagaskar

- 70) Luftfartsselskapet *Air Madagascar*, som er sertifisert på Madagaskar, er underlagt driftsbegrensninger og er oppført i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006. Det har vært holdt samråd med vedkommende myndighet på Madagaskar, *Aviation civile de Madagascar* («ACM»), og med *Air Madagascar* for å få oppdaterte opplysninger om framdriften i forbindelse med gjennomføringen av korrigerende tiltak.
- 71) Den 2. oktober 2015 ble det holdt faglig samråd mellom sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og representanter på ledelsesnivå fra ACM og fra *Air Madagascar*. På dette møtet framla ACM og *Air Madagascar* opplysninger om framskrittene de har gjort med hensyn til de 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⁽¹⁾. Ettersom disse sikkerhetsmanglene er blitt tilstrekkelig utbedret, anmodet ACM og *Air Madagascar* om en ny vurdering av driftsbegrensningene som er pålagt *Air Madagascar*.
- 72) Denne anmodningen ble drøftet i november 2015. Samtidig som Kommisjonen anerkjenner den framgang som ACM og *Air Madagascar* har oppnådd, konkluderte den med at det fortsatt er nødvendig med kontroll på stedet av den faktiske gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder før det nåværende delvise driftsforbudet for *Air Madagascar* eventuelt kan endres.
- 73) I mars 2016 foretok sakkyndige fra EASA, ledsaget av en sakkyndig observatør fra en medlemsstat, en revisjon av *Air Madagascar* i forbindelse med *Air Madagascars* søknad til EASA om godkjenning som tredjestatsoperatør i henhold til kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014.
- 74) I forbindelse med denne revisjonen besøkte de sakkyndige fra EASA og den sakkyndige observatøren også ACM. Under besøket framla ACM dokumentasjon for gruppen av sakkyndige på at planen for korrigerende og forebyggende tiltak, som var utarbeidet og iverksatt etter at EU påla *Air Madagascar* driftsbegrensninger, var effektiv. ACM framla også dokumentasjon på sin evne til å utøve sine forpliktelser i henhold til ICAO-standardene når det gjelder sertifiserings- og tilsynsvirksomhet. ACM påviste at den siden EU-besøket med vurdering på stedet i februar 2014 har gitt ni luftfartsselskaper ny sertifisering, avslått fornyelse av ett luftfartsselskaps godkjenningssertifikat og fortsatt arbeidet med sertifiseringen av et nytt luftfartsselskap. Sertifiseringsdokumentene som gruppen av sakkyndige har gjennomgått, var velorganiserte og strukturerte i samsvar med ICAOs sertifiseringsprosess. Tilsynsprogrammet ble gjennomgått for fire operatører, og gruppen av sakkyndige bemerket at ACM ikke lenger bruker et tradisjonelt tilsynsprogram for kontroll av samsvar, men en risikobasert plan for tilsynsvirksomheten. Gruppen av sakkyndige bemerket også at 90 % av den planlagte virksomheten hadde blitt gjennomført i perioden 2014–2015 på områdene drift, sertifisering og kontinuerlig luftdyktighet.
- 75) Revisjonen av *Air Madagascar* viste at de korrigerende og forebyggende tiltakene som luftfartsselskapet har utarbeidet og gjennomført, er effektive. *Air Madagascar* framla dokumentasjon på at forvaltningen av Airbus A340-flåten var identisk med forvaltningen av alle andre flåter, og at Airbus A340-flåten omfattes helt av selskapets kvalitets- og sikkerhetsstyringssystem. Relevante stikkprøver av *Air Madagascars* virksomhet avdekket ingen tegn på manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder som kunne sette flysikkerheten i fare.
- 76) Vurderingsbesøket på stedet i mars 2016 viste med hensyn til de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 at ACM og *Air Madagascar* har vilje og evne til å utbedre de gjenværende sikkerhetsmanglene. I tillegg er det påvist at ACM har tilstrekkelig evne til å gjennomføre og ved behov håndheve gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder, herunder flysikkerhetsreglene som offentliggjøres av ACM.
- 77) På grunnlag av alle opplysninger som er tilgjengelige for øyeblikket, herunder resultatene av revisjonen i mars 2016, er Kommisjonens vurdering at ACM og *Air Madagascar* har gjort varige forbedringer i et sammenhengende tidsrom. Det anerkjennes også at ACM og *Iran Madagascar* ikke mangler vilje til å ha et løpende samarbeid med Kommisjonen. Det

⁽¹⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2011 av 19. april 2011 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 104 av 20.4.2011, s. 10).

anses at ACM har evnen til å utøve sitt ansvar for tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert på Madagaskar, og at det er tilstrekkelig dokumentasjon på at *Air Madagascar* overholder gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder og anbefalt praksis.

- 78) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne *Air Madagascar*, som er sertifisert på Madagaskar, fra vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 79) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere at *Air Madagascar* faktisk overholder de gjeldende sikkerhetsstandardene, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Dersom resultatene av disse inspeksjonene eller andre 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 Mosambik

- 80) Prosjektet for faglig bistand som ble opprettet etter EU-besøket med vurdering på stedet i april 2015, har fortsatt å gi støtte på ulike områder til vedkommende sivile luftfartsmyndighet i Mosambik (*Instituto de Aviação Civil de Moçambique* («IACM»)). Lovgivningen om opprettelse av IACM med utvidede fullmakter og større handlefrihet ble enstemmig godkjent av parlamentet 30. mars 2016, og skal nå offentliggjøres av statssjefen. En rekke lovbestemmelser og særlige tekniske forskrifter er grundig gjennomgått og er i ulike faser av utarbeiding eller godkjenning. Opplæringen av eksisterende fagpersonell på områdene luftdyktighet, drift, sertifisering av personell, flyplasser, lufttrafikkstyring, håndtering av luftfartsinformasjon og luftfartssikkerhet har fortsatt. En ny runde med rekruttering av fagpersonell på områdene drift, luftdyktighet og luftfartssikkerhet er gjennomført. Medisinsk sakkyndige har fått opplæring innenfor rammen av en samarbeidsprotokoll med Portugal. Arbeidet fortsetter for systematisk å håndtere og utbedre alle gjenværende mangler påvist i ICAOs program for sikkerhetstilsyn, med sikte på å betydelig forbedre den faktiske gjennomføringsgraden. Det har vært regelmessig kontakt med alle eksisterende operatører, og det har vært flere runder med drøftinger vedrørende forbedring av operatørens virksomhet. Alle IACMs interne prosedyrer og prosesser som krever en betydelige endringer, var allerede blitt kartlagt, og arbeidet for å oppnå betydelige forbedringer går framover.
- 81) Luftfartsselskapet *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)*, som er sertifisert i Mosambik, var innblandet i en flystyrt i Namibia 29. november 2013. Sluttrapporten etter ulykken ble offentliggjort 30. mars 2016 av direktoratet for utredning av luftfartsulykker innenfor Namibias arbeids- og transportdepartement. Rapporten konkluderer med at flystyrten var resultatet av en tilsiktet handling fra fartøysjefens side. Rapporten omfatter fem anbefalinger rettet til ICAO og én anbefaling rettet til IACM om å påby at det skal være to besetningsmedlemmer i førerkabinen i alle faser av flygingen. IACM gjennomførte anbefalingen gjennom sikkerhetsdirektiv DOS-02/16, som ble offentliggjort i mai 2016.
- 82) IACMs evne til å føre tilsyn med sivil luftfartsvirksomhet i Mosambik er imidlertid på dette tidspunktet ennå ikke helt i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Det foreligger derfor ikke tilstrekkelig dokumentasjon som berettiger en beslutning om å endre driftsforbudet som er pålagt alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mosambik.
- 83) Selv om forbedringene ikke er tilstrekkelige til å berettige en endring av det nåværende forbudet, er situasjonen lovende nok til å berettige ytterligere et EU-besøk med vurdering på stedet de neste månedene.
- 84) Ifølge en liste framlagt av IACM 13. mai 2016 er to nye luftfartsselskaper sertifisert i Mosambik, nemlig *CHC Helicópteros Lda* (AOC MOZ-22) og *Inter Airways Lda* (AOC MOZ-24). IACM var imidlertid ikke i stand til å framlegge dokumentasjon på at sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Gjennom nevnte liste underrettet IACM Kommisjonen om at AOC-ene til luftfartsselskapene *Kaya Airlines Lda* (AOC MOZ-09) og *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* (AOC MOZ-16) er tilbakekalt.
- 85) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp luftfartsselskapene *CHC Helicópteros Lda* og *Inter Airways Lda* i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 og fjerne luftfartsselskapene *Kaya Airlines Lda* og *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* fra nevnte vedlegg.

Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

- 86) Kommisjonen, EASA og medlemsstatene har i den senere tid fortsatt å følge nøye med på sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Den russiske føderasjon og har flyginger til Unionen, herunder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av visse russiske luftfartsselskaper i samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012.
- 87) Kommisjonen hadde 4. mars 2016, med bistand fra EASA, 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 fra SAFAs inspeksjoner på bakken i tidsrommet mellom 21. februar 2015 og 20. februar 2016, og identifisere saker som krever særlig oppmerksomhet.
- 88) På møtet gjennomgikk Kommisjonen SAFA-resultatene grundigere for fire luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon. FATA underrettet Kommisjonen om tilbakekallingen av AOC-et til ett av disse fire luftfartsselskapene i desember 2015, samt om tiltakene som to andre av disse fire luftfartsselskapene hadde truffet selv.
- 89) På møtet påtok dessuten FATA seg å styrke arbeidet med det fjerde luftfartsselskapet for å sikre at det forbedrer sine SAFA-resultater. Ettersom dette luftfartsselskapet dessuten har inngitt en søknad til EASA om godkjenning som tredjestatsoperatør i henhold til kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014, benyttet Kommisjonen muligheten på dette møtet til å avklare forbindelsen mellom forordning (EF) nr. 2011/2005 og kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014. Som et resultat av ytterligere drøftinger mellom FATA og dette fjerde luftfartsselskapet fjernet FATA dette luftfartsselskapets tillatelse til å fly til EU fra selskapets AOC. Luftfartsselskapet besluttet deretter å trekke tilbake sin søknad til EASA.
- 90) På bakgrunn av tilgjengelige opplysninger ble det konkludert med at det ikke var nødvendig med en høring i Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen av russiske luftfartsmyndigheter eller av luftfartsselskaper som er sertifisert i Den russiske føderasjon. Det var imidlertid enighet om å fortsette med regelmessige ekspertmøter om sikkerhet mellom Kommisjonen og russiske myndigheter, minst én gang før hvert møte i Flysikkerhetskomiteen.
- 91) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen 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 Den russiske føderasjon.
- 92) Medlemsstatene bør 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.
- 93) 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

- 94) Sudans sivile luftfartsmyndighet («SCAA») har den siste tiden holdt jevnlig kontakt med Kommisjonen, særlig med hensyn til vurderingen av luftfartsselskaper som er registrert i Sudan. Ifølge en ajourført liste over luftfartsselskaper fra Sudan, framlagt av SCAA 22. desember 2015, var ingen nye luftfartsselskaper blitt sertifisert, og seks luftfartsselskaper hadde fått tilbakekalt sine AOC-er: *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* og *Mid Airlines*. I det samme brevet underrettet SCAA Kommisjonen om at Sudan har utarbeidet en håndbok for det statlige sikkerhetsprogrammet og Sudans regler for sivil luftfart, del 19 – sikkerhetsstyring, som inneholder standarder og lovgivningsmessige krav til gjeldende tjenesteytere når det gjelder opprettelse og vedlikehold av sikkerhetsstyringssystemer.
- 95) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne luftfartsselskapene *Almajal Aviation Service*, *Bentiu Air Transport*, *Dove Airlines*, *Fourty Eight Aviation*, *Marsland Company* og *Mid Airlines* fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaper fra Taiwan

- 96) Kommissjonen har fortsatt samrådene med vedkommende myndighet i Taiwan (Civil Aeronautics Administration («CAA Taiwan»)). Den 23. mai 2016 var det et møte mellom Kommissjonen, EASA og sakkyndige fra CAA Taiwan og fra luftfartsselskapet *TransAsia Airways* («TNA»), som er sertifisert i Taiwan.
- 97) På dette møtet redegjorde CAA Taiwan for framdriften i gjennomføringen av tiltakene som ble truffet etter ulykkene og hendelsene der *TNA* var innblandet, samt resultatene av tilsynsprogrammet for *TNA*. CAA Taiwan anga også at all anbefalinger fra eksterne organisasjoner, som følge av deres respektive vurderingsbesøk på stedet i 2015, var godtatt og gjennomført.
- 98) I tillegg underrettet CAA Taiwan Kommissjonen om at den ikke vil tillate *TNA* å øke antallet flyginger før CAA Taiwan har validert virkningen av de risikoreduerende tiltakene *TNA* har truffet. CAA Taiwan og luftfartsselskapet *TNA* samtykket i ytterligere faglige samråd slik at Kommissjonen kan følge gjennomføringen av de respektive handlingsplanene for korrigerende og forebyggende tiltak, og for å sikre at sikkerhetsrelaterte spørsmål kan drøftes når det er nødvendig.
- 99) På grunnlag av de opplysningene som Kommissjonen har til rådighet, ble det vurdert at CAA Taiwan og luftfartsselskapet *TNA* ikke trenger å møte i Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen, og at et driftsforbud for luftfartsselskaper fra Taiwan ikke er nødvendig.
- 100) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen 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 Taiwan.

Luftfartsselskaper fra Thailand

- 101) Det ble holdt et fagmøte 2. mai 2016 i forbindelse med de aktive samrådene med den sivile luftfartsmyndigheten i Thailand («CAAT») for å oppdatere Kommissjonen om framskrittene som er gjort siden november 2015. CAAT framla oppdaterte opplysninger om den viktigste virksomheten for å styrke sikkerheten, herunder tilbakekalling av ett AOC, flygeforbud for luftfartøyer av sikkerhetsårsaker, avregistrering av luftfartøyer på grunn av luftfartsselskapenes økonomiske problemer og inspeksjon av flyge- og tjenestetid. CAAT underrettet dessuten om framskritt innenfor ny AOC-sertifisering med støtte fra en ekstern organisasjon, CAAT-organisasjonens bærekraft og kapasitetsbygging samt om CAATs nåværende organisering.
- 102) CAAT ga flere ganger uttrykk for at bærekraftige korrigerende tiltak er viktigere enn kortsiktige løsninger. CAAT forklarte at denne metoden har tilstrekkelig politisk støtte, men at den vil kreve tid. Med avtalen med en ekstern organisasjon på plass vil ny sertifisering av luftfartsselskapene starte om kort tid, med sikte på å sertifisere internasjonale operatører på nytt de neste ni månedene. Dette vil også danne grunnlaget for å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene som ICAO har påvist.
- 103) Når det gjelder det langsiktige prosjektet for kapasitetsbygging som CAAT ønsker å gjennomføre med støtte fra EASA innenfor rammen av programmerklæringen som ble underskrevet i 2015, ber CAAT om å få sakkyndige fra EASA inn i sju strategisk viktige CAAT-avdelinger og fungere som veiledere for CAAT-ledere i gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 104) Thailandske myndigheter og CAAT viser en klar vilje til å forbedre sikkerhetstilsynsordningen i Thailand, og har framlagt dokumentasjon på at det er gjort relevante framskritt i året som gikk. De tilgjengelige sikkerhetsopplysningene om luftfartsselskaper som er sertifisert i 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.
- 105) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen 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 Thailand.

- 106) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Thailand, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 107) 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

- 108) Det ble foretatt et EU-besøk med vurdering på stedet i Zambia i april 2016. Sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene deltok på dette vurderingsbesøket. Det ble gjennomført i lokalene til den sivile luftfartsmyndigheten i Zambia («ZCAA») og, som en relevant stikkprøve, i lokalene til luftfartsselskapene *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* og *Royal Air Charters* som er sertifisert i Zambia.
- 109) Hovedkonklusjonene av EU-besøket med vurdering på stedet når det gjelder ZCAA, kan oppsummeres på følgende måte: ZCAA har generelt vilje og evne til å håndtere sikkerhetsmangler, og har tilstrekkelig evne til å gjennomføre og ved behov håndheve gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder samt ZCAAs egne krav til sivil luftfart. ZCAA kunne vise at deres personell generelt har egnet erfaring og kompetanse til å utøve sine tilsynsoppgaver korrekt. På den annen side bemerket de sakkyndige at det ville være nyttig for ZCAA å bygge videre på framgangen som er gjort så langt når det gjelder standardisering av tilsynsvirksomheten, herunder videreopplæring av tilsynsinspektørene. ZCAA kan dessuten med hell legge særlig vekt på ytterligere å forbedre sine prosesser og prosedyrer for kontroll av og tilgang til dokumentasjon.
- 110) Hovedkonklusjonen etter EU-besøket med vurdering på stedet av *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* er at luftfartsselskapet ikke mangler vilje og generelt heller ikke evne til å håndtere sikkerhetsmangler. I tillegg fant de sakkyndige at det er tilstrekkelig dokumentasjon på at *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* generelt er i stand til å sikre at gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder og Zambias krav til sivil luftfart overholdes.
- 111) Hovedkonklusjonen etter EU-besøket med vurdering på stedet av *Royal Air Charters* er at luftfartsselskapet mangler verken vilje eller evne til å håndtere sikkerhetsmangler. I tillegg fant de sakkyndige at det er tilstrekkelig dokumentasjon på at *Royal Air Charters* er i stand til å sikre samsvar med gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder og Zambias krav til sivil luftfart.
- 112) ZCAA ble hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 1. juni 2016. Ved samme anledning ble *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* også hørt.
- 113) ZCAA redegjorde for sin nåværende organisasjonsstruktur, herunder inspektørens opplæring og kvalifikasjoner. ZCAA forklarte at den er fast besluttet på å fortsette standardiseringen av sine inspektører. Når det gjelder sertifisering og overvåking, rapporterte ZCAA at den for tiden har tilsynsansvar for bare 10 AOC-innehavere. ZCAA framla opplysninger om sin sertifisering og oppsummerte de viktigste overvåkingselementene den omfattes av. I tillegg la ZCAA vekt på sin vilje til å fortsette sitt forbedringsarbeid, herunder det nødvendige arbeidet med standardisering av sikkerhetstilsynet.
- 114) ZCAA framla dessuten et sammendrag av sine korrigerende tiltak med hensyn til de observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet i april 2016.
- 115) *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* framla nærmere opplysninger om sin organisasjonsstruktur, sine utviklingsplaner og spesifikke opplysninger om sine sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemer, herunder prosessen med og nærmere opplysninger om sin behandling og vurdering av sikkerhetsrapporter. I tillegg rapporterte selskapet om sine korrigerende tiltak med hensyn til de observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet i april 2016.

- 116) Kommisjonen konstaterte at *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* framla en tilfredsstillende redegjørelse under høringen og kunne framlegge spesifikke opplysninger om sikker drift.
- 117) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet og opplysningene som ble gitt under høringen, mener Kommisjonen at det er tilstrekkelig dokumentasjon på at gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder og anbefalt praksis overholdes av luftfartsselskaper som er sertifisert i Zambia.
- 118) På grunnlag av alle opplysninger som er tilgjengelige for øyeblikket, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet og de opplysningene som ble gitt under høringen, er Kommisjonens vurdering at ZCAA har gjort varige forbedringer. Kommisjonen anerkjenner også at ZCAA ikke har manglet vilje til å samarbeide fortløpende med Kommisjonen, og at ZCAA åpent anerkjenner at den bør fortsette videreutviklingen av sine prosedyrer for sikkerhetstilsyn og overvåking. Vurderingen er at ZCAA har evne til å oppfylle sitt ansvar for tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Zambia. Under høringen samtykket ZCAA i å fortsette sikkerhetsdialogen med Kommisjonen, herunder gjennom ytterligere møter eller besøk dersom og når Kommisjonen mener det er nødvendig.
- 119) I samsvar med de felles kriterier fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Zambia, fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 120) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Zambia, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 121) 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.
- 122) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 123) 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 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, 16. juni 2016.

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

[Vedlegget er kunngjort i EUT L 160 av 17.6.2016, s. 65–78]