

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2016/2214****2020/EØS/34/64****av 8. desember 2016****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen(\*)**

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 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») underrettet Kommisjonen om opplysninger som er relevante for ajourføringen av nevnte liste. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater og internasjonale organisasjoner. På grunnlag av disse opplysningene bør listen 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 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»)<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 Afghanistan, Benin, India, Indonesia, Iran, Kasakhstan, Republikken Kirgisistan, Libya, Mosambik og Thailand. Kommisjonen har også framlagt opplysninger for Flysikkerhetskomiteen om flysikkerhetssituasjonen i Kamerun, Den demokratiske republikk Kongo, Den dominikanske republikk, Irak, Libanon, Nepal, Filippinene og Sudan 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. I den forbindelse ble medlemsstatene oppfordret til å prioritere inspeksjoner på bakken av 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 samrådene 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.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 334 av 9.12.2016, s. 6, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 98/2017 av 5. mai 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 11 av 7.2.2019, s. 69.

(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 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).

- 7) EASA har også underrettet Kommissjonen 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) I tillegg har EASA underrettet Kommissjonen 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. Medlemsstatene ble oppfordret til å svare bilateralt på nevnte anmodninger og samordne med Kommissjonen og EASA. I den forbindelse understreket Kommissjonen 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 Kommissjonen 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 Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse. Hellas har underrettet Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen om tiltak som er truffet overfor luftfartsselskapet Olympus Airways.
- 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 Afghanistan**

- 12) Ved brev av 10. januar 2016 underrettet myndigheten for sivil luftfart i Den islamske republikk Afghanistan («ACAA») Kommissjonen om framdriften i gjennomføringen av afghansk luftfartsrett, Afghanistans regler for sivil luftfart, organiseringen av ACAA, herunder personell og opplæring av inspektører, framgangsmåten for sertifisering av luftfartsselskaper, resultatene av tilsynet med luftfartsselskaper sertifisert i Afghanistan for årene 2014 og 2015, rapporterte sikkerhetshendelser og opplysninger om granskinger av nylige ulykker.
- 13) Disse opplysningene viser at det er innført en grunnleggende sikkerhetstilsynsordning i Afghanistan, men at det er behov for ytterligere utvikling i den faktiske gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder for sivil luftfart. Opplysningene om sikkerhetstilsynsvirksomheten som ACAA framla, er overfladiske. ACAA viste at det ved tilsyn og inspeksjoner påvises mangler og gjøres observasjoner, men myndigheten har ikke framlagt dokumentasjon på noen utbedring av disse manglene, deriblant en årsaksanalyse og egnet oppfølging fra de berørte luftfartsselskapenes side.
- 14) ACAA har opplyst at luftfartsselskapet Pamir Airlines ikke lenger innehar et godkjenningssertifikat, og at luftfartsselskapene Afghan Airlines Jet International Airlines (AOC-nr. 008) og Eastern Horizon Airlines (AOC-nr. 1013) er blitt sertifisert av ACAA. ACAA framla ikke dokumentasjon på at sikkerhetstilsynet med disse to luftfartsselskapene sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 15) 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 luftfartsselskapet Pamir Airlines fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 og føre opp luftfartsselskapene Afghan Jet International Airlines og East Horizon Airlines i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

<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 Benin**

- 16) Ved brev av 20. juli 2016 underrettet Agence Nationale de l'Aviation Civile i Benin («ANAC Benin») Kommisjonen om at godkjenningssertifikatet for luftfartsselskapene Aero Benin, Benin Golf Air, Cotair, Royal Air Limited, Trans Air Benin, Alafia Jet, Benin Littoral Airways og Africa Airways hadde blitt tilbakekalt.
- 17) Ved brev av 18. november 2016 underrettet ANAC Benin Kommisjonen om at et nytt luftfartsselskap, nemlig Air Taxi Benin (AOC-nr. BEN 004 ATB-5), var blitt sertifisert siden de forrige ajourførte opplysningene myndigheten framla for Kommisjonen. ANAC Benin framla imidlertid ikke dokumentasjon på at sikkerhetstilsynet med dette luftfartsselskapet sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 18) 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 Air Taxi Benin i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 og ved å fjerne Aero Benin, Benin Golf Air, Cotair, Royal Air Limited, Trans Air Benin, Alafia Jet, Benin Littoral Airways og Africa Airways fra nevnte vedlegg.

**Luftfartsselskaper fra India**

- 19) Den 8. november 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. Disse samrådene fant sted innenfor rammen av den tidligere avtalen med DGCA India, i henhold til artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006, om å ha regelmessige faglige samråd med Kommisjonen for å drøfte DGCA Indias forpliktelser med hensyn til sertifisering og overvåking av de luftfartsselskapene det har sertifisert.
- 20) Under disse samrådene framla DGCA India opplysninger, blant annet analyser fra deres enhet for inspeksjoner på bakken, om indiske luftfartsselskapers ytelse innenfor rammen av SAFA-programmet, herunder Air Indias ytelse. DGCA India framla særlig nærmere opplysninger om samspillet med Air India og andre luftfartsselskaper som er sertifisert i India, innenfor rammen av direktoratets sertifiserings- og tilsynsforpliktelser. I denne forbindelse ga DGCA India en oversikt over tilsynsvirksomheten, herunder et sammendrag av data for 2015 og 2016. DGCA India ga dessuten ajourførte opplysninger om sitt program for utvikling av databaseforvaltning.
- 21) Air India framla ajourførte opplysninger om sitt SAFA-program, herunder særlige opplysninger om hvordan selskapet håndterer opplysninger om tilbakevendende trender innenfor SAFA. Når det gjelder Air Indias sikkerhets- og kvalitetsstyringssystem, rapporterte selskapet om sin interne møte- og organisasjonsstruktur, om hvordan opplysninger om flysikkerhet formidles og om sine forbindelser med interne og eksterne berørte parter.
- 22) Under disse samrådene gjentok Kommisjonen en rekke punkter overfor DGCA India i forbindelse med selskapets sertifiserings- og tilsynsforpliktelser. Særlig, idet det tas hensyn til den åpne måten som DGCA India har framlagt sikkerhetsrelaterte opplysninger for Kommisjonen på, at det fortsatt er behov for en proaktiv tilnærming fra DGCA Indias side for å videreutvikle selskapets interne prosesser for sertifisering og overvåking, herunder sporing og overvåking av sikkerhetstilsynet samt oppfølging av merknader.
- 23) Når det gjelder Air India, gjentok Kommisjonen at holdbare forbedringer innenfor rammen av SAFA-programmet fortsatt må prioriteres, samtidig som den noterte selskapets detaljrike opplysninger og den gjennomsiktede måten disse ble framlagt på.
- 24) Kommisjonen merker seg opplysningene fra DGCA India og Air India. På grunnlag av alle opplysninger som er tilgjengelige nå, herunder de nærmere opplysningene framlagt av DGCA India og Air India på det faglige samrådsmøtet 8. november 2016, samt EASAs tildeling av godkjenninger som tredjestatsoperatør («TCO» – Third Country Operator) i henhold til kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014<sup>(1)</sup> til flere luftfartsselskaper sertifisert i India, herunder Air India, er vurderingen at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å pålegge et driftsforbud eller driftsbegrensninger for luftfartsselskaper sertifisert i India.

<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).

- 25) 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 listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra India.
- 26) Kommisjonen vil fortsette sine offisielle samråd med DGCA India, etter bestemmelsene fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006, særlig for å drøfte de sikkerhetstiltakene som DGCA India og luftfartsselskaper sertifisert i India, herunder Air India, gjennomfører fortløpende.
- 27) 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.
- 28) 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 Indonesia**

- 29) Samrådene med generaldirektoratet for sivil luftfart i Indonesia («DGCA Indonesia») fortsetter med sikte på å overvåke DGCA Indonesias framskritt i arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet i Indonesia bringes i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. I den forbindelse framla DGCA Indonesia tilleggsopplysninger ved brev av 15. november 2016.
- 30) Brevet inneholder informasjon om De forente staters føderale luftfartsmyndighets («FAA» – Federal Aviation Administration) beslutning av 15. august 2016 om å oppgradere Indonesias status til kategori 1 i FAAs program for vurdering av den internasjonale flysikkerheten. DGCA Indonesia venter et samordnet valideringsbesøk fra ICAO i 2017 for kontroller av framdriften. Kommisjonens vurdering av opplysningene framlagt av DGCA Indonesia er at den faktiske gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder fortsatt er på et lavt nivå, og DGCA Indonesia må fortsette å arbeide med gjennomføringen av korrigerende tiltak.
- 31) Gjennom brevet underrettet DGCA Indonesia dessuten Kommisjonen om at fire nye luftfartsselskaper var blitt sertifisert siden de forrige ajourførte opplysningene DGCA Indonesia framla for Kommisjonen, det vil si AOC-nr. 135-037 utstedt til Tri M.G. Intra Asia Airlines 11. november 2015, AOC-nr. 135-054 utstedt til AMA 29. desember 2015, AOC-nr. 135-057 utstedt til Indo Star Aviation 29. juni 2016 og AOC-nr. 135-058 utstedt til Spirit Aviation Sentosa 7. mars 2016. DGCA Indonesia framla imidlertid ikke dokumentasjon på at sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 32) I samsvar med de felles kriteriene 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 Intra Asia Airlines, AMA, Indo Star Aviation og Spirit Aviation Sentosa i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 33) 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.

#### **Luftfartsselskaper fra Iran**

- 34) EASA skrev ved fem anledninger mellom 8. oktober 2014 og 16. desember 2015 til organisasjonen for sivil luftfart i Den islamske republikk Iran («CAO-IRI») om sikkerhetsspørsmål i forbindelse med resultater fra inspeksjoner på bakken av luftfartsselskapet Iran Aseman Airlines innenfor rammen av SAFA-programmet. SAFA-opplysningene tyder på et høyt antall tilbakevendende mangler som påvirker Iran Aseman Airlines' sikkerhetsnivå.
- 35) Den 15. oktober 2014 innga Iran Aseman Airlines en søknad til EASA om en TCO-godkjenning. EASA vurderte søknaden i samsvar med kravene i kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014.

- 36) I sin sikkerhetsvurdering med henblikk på en TCO-godkjenning til Iran Aseman Airlines uttrykte EASA sterk bekymring for Iran Aseman Airlines' manglende evne til å påvise samsvar med gjeldende krav. EASA konkluderte derfor med at en ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en TCO-godkjenning til Iran Aseman Airlines og at selskapet ikke oppfyller de gjeldende kravene i kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014. Den 3. august 2016 avviste følgelig EASA TCO-søknaden av sikkerhetsmessige årsaker.
- 37) Den 8. november 2016 anmodet Kommisjonen om opplysninger fra CAO-IRI om de tiltakene som var truffet etter avslaget på TCO-søknaden fra Iran Airs Aseman Airlines. Ettersom sikkerhetsproblemene ikke var løst, fikk både CAO-IRI og Iran Aseman Airlines 22. november 2016 muligheten til å bli hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 38) Ved den anledningen framla CAO-IRI opplysninger for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om utviklingen av sin organisasjon, gjennomføringen av nye bestemmelser, sikkerhetstilsynsvirksomheten og tvangstiltak som var truffet med hensyn til manglene som ble påpekt hos iranske luftfartsselskaper generelt og Iran Aseman Airlines spesielt. Organisasjonen framla også opplysninger om sikkerhetsfremmende tiltak den har truffet.
- 39) Iran Aseman Airlines har framlagt opplysninger for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om de korrigerende tiltakene som var iverksatt siden TCO-sikkerhetsvurderingen, herunder opplysninger om korrigerende tiltak på området flygebesetningens opplæring og kvalifikasjoner, flyge- og tjenestetidsbegrensninger, luftdyktighets- og vedlikeholdskontroll, sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemet, opplæring av personell og håndtering av SAFA-merknader. De framlagte opplysningene omfattet imidlertid ikke tilstrekkelig detaljert dokumentasjon på forbedringer på disse områdene, særlig med hensyn til Iran Airs Aseman Airlines' sikring av kontinuerlig luftdyktighet og sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemets virkemåte.
- 40) Det framgår av opplysningene som foreligger, og som er basert på merknader fra SAFA-inspeksjonen og TCO-sikkerhetsvurderingen, sammenholdt med opplysningene framlagt av Irans Aseman Airlines, at det finnes dokumentasjon på alvorlige sikkerhetsmangler hos Iran Airs Aseman Airlines og at Iran Aseman Airlines ikke er i stand til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, noe som blant annet framgår av selskapets uegnede og utilstrekkelige plan for korrigerende tiltak framlagt som svar på de manglene som ble påpekt under TCO-sikkerhetsvurderingen.
- 41) 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 luftfartsselskapet Iran Aseman Airlines i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 42) 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.
- 43) 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**

- 44) Siden juli 2009 er alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, unntatt ett, Air Astana, 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. Air Astana ble fjernet fra vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006 i desember 2015 og har driftstillatelse i Unionen.
- 45) ICAO foretok et samordnet valideringsbesøk i Kasakhstan i april 2016. På dette besøket kunne ICAO fastslå at den faktiske gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder er forbedret til 74 %. Den 20. april 2016 opphevet ICAO det utestående alvorlige sikkerhetsproblemet knyttet til sertifisering av luftfartsselskaper.
- 46) Fra 19. til 23. september 2016 ble det gjennomført et EU-besøk med vurdering på stedet i Kasakhstan. Sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene deltok på dette besøket. Under besøket påviste CAC at den har gjort betydelige framskritt i de senere årene. CAC har hatt fokus på gjennomføringen av ICAO-standarder og anbefalt

praksis. CAC har en tradisjonell tilnærming til luftfartssikkerhet basert på overholdelse av bestemmelser, og den begynte nylig å innføre moderne metoder for håndtering av flysikkerheten, herunder et statlig sikkerhetsprogram. Den også gjort en innsats for å rekruttere og utdanne flere inspektører som skal føre tilsyn med luftfartsindustrien i Kasakhstan. Ledelsen i CAC har et meget høyt erfaringsnivå, og de ansatte i CAC er generelt kunnskapsrike. CACs sikkerhetstilsynsordning bygger på kontroll av samsvar med gjeldende regler i Kasakhstan, men bruker en forholdsvis lite fleksibel sjekklistermetode.

- 47) Dokumentasjon viser at den overordnede gjennomføringen av CACs oppgaver er i samsvar med ICAO-standardene, at CAC har en tilsyns- og overvåkingsplan for gjennomføring av sikkerhetstilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, at CAC gjennomfører nevnte plan og utfører inspeksjoner på bakken.
- 48) Som et relevant utvalg av luftfartsselskaper sertifisert i Kasakhstan ble to luftfartsselskaper besøkt under EU-besøket med vurdering på stedet. Dette utvalget omfattet de to største luftfartsselskapene som på tidspunktet for besøket fortsatt var oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006. Besøket hadde til hensikt å kontrollere i hvor stor grad de overholdt internasjonale sikkerhetsstandarder. I tillegg var hensikten med besøket, i samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005, å vurdere disse luftfartsselskapenes vilje og evne til å utbedre sikkerhetsmangler. Hovedkonklusjonen av besøkene hos disse luftfartsselskapene er at det ikke manglet verken vilje eller evne til å utbedre sikkerhetsmangler.
- 49) Den 23. november 2016 framla CAC for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen de tiltakene som var truffet i Kasakhstan for å bedre flysikkerheten. De viktigste tiltakene er endringen av statens regelverk for sivil luftfart og avledet regelverk, forbedringer av CACs oppbygning og personell, økningen i antallet inspektører, ajourføringen av systemet for håndtering av inspektørenes kvalifikasjoner og opplæring, herunder ytterligere grunnopplæring, periodisk opplæring og opplæring på arbeidsplassen for inspektører. CAC forklarte videre at det er utviklet ytterligere framgangsmåter og sjekklister samt et utkast til program for sikkerhetstilsyn, utført tilsynsvirksomhet og innført en ordning for å utbedre sikkerhetsproblemer. Forbedringene av sikkerhetstilsynsordningen ble illustrert av de tvangstiltakene som CAC tok i 2015 og 2016.
- 50) CAC ga et sammendrag av sin plan for korrigerende tiltak som følge av merknadene som ble framsatt under EU-besøket med vurdering på stedet. De korrigerende tiltakene som ble fremlagt, omfattet ajourføring av flere framgangsmåter og sjekklister for å forbedre sikkerhetstilsynsvirksomheten, innføringen av en elektronisk database til støtte for overvåking, innføring av en frivillig rapportering av hendelser, utarbeiding av et nytt opplæringsprogram for 2017 og ytterligere opplæring slik at flere inspektører blir kvalifisert til å utføre inspeksjoner på bakken av farlig gods.
- 51) Den 23. november 2016 ga luftfartsselskapet Aircompany SCAT, som et relevant utvalg, en redegjørelse for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om sin utvikling, herunder luftfartsselskapets historikk, nettverk, flåte samt perspektiver og planer for framtiden. Aircompany SCAT framla også opplysninger om sin organisasjon for vedlikehold og opplæring. Det framla nærmere opplysninger om sitt sikkerhetsstyringssystem og om de inspeksjoner og tilsyn selskapet er underkastet. Aircompany SCAT viste at selskapet er IOSA-registrert (IATA Operational Safety Audit Program) og at vedlikeholdsorganisasjonen innehar et EASA-godkjenningssertifikat for vedlikeholdsorganisasjoner.
- 52) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet og de opplysningene som ble gitt på høringen 23. november 2016, er vurdering at CAC har gjort vedvarende forbedringer over et lenger tidsrom. Det er også anerkjent at CAC har vist seg villig til å samarbeide fortløpende med Kommisjonen, og at CAC åpent anerkjenner at overvåkingsforpliktelsene og utbedringen av sikkerhetsproblemer må utvikles videre. Vurderingen er at CAC har evnen til å oppfylle sitt ansvar for tilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan. Ved høringen forpliktet CAC seg fullt ut til å gå i en kontinuerlig sikkerhetsdialog med Kommisjonen, herunder gjennom tilleggs møter dersom og når Kommisjonen mener at det er nødvendig.
- 53) Når det gjelder Aircompany SCAT, luftfartsselskapet som er sertifisert i Kasakhstan og som ved et relevant utvalg ble invitert til høringen, anses opplysningene som ble gitt 23. november 2016 som tilfredsstillende. Selskapet framla særlig nærmere opplysninger om sikkerhetsstyringssystemet det hadde opprettet.

- 54) På grunnlag av resultatene av EU-besøket på stedet i Kasakhstan, som omfattet besøk hos CAC og to luftfartsselskaper samt en redegjørelse fra CAC og luftfartsselskapet Aircompany SCAT, er det tilstrekkelig dokumentasjon på at CAC og luftfartsselskaper sertifisert i Kasakhstan overholder gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder og anbefalt praksis.
- 55) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at EU-listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Republikken Kasakhstan fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 56) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan faktisk overholder gjeldende sikkerhetsstandarder, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 57) 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 Republikken Kirgisistan**

- 58) Et tilsyn etter ICAOS program for sikkerhetstilsyn ble foretatt med det sivile luftfartssystemet i Kirgisistan 25. januar til 5. februar 2016. På grunnlag av resultatene av tilsynet konkluderte ICAO med et alvorlig sikkerhetsproblem på området sertifisering og opplæring av personell, utstedelse av flygersertifikater og rettigheter i Republikken Kirgisistan. Den 30. juni 2016 kunngjorde ICAO at Republikken Kirgisistan hadde gjennomført korrigerende tiltak og at det alvorlige sikkerhetsproblemet i forbindelse med sertifisering av personell var løst. Det alvorlige sikkerhetsproblemet i forbindelse med sertifiseringsprosessen for utstedelse av godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper, påvist av ICAO 16. juli 2015, gjenstår imidlertid fortsatt.
- 59) Den 8. juli 2016 ble det holdt samråd mellom Kommisjonen og representanter for den sivile luftfartsmyndigheten i Republikken Kirgisistan. Under disse samrådene opplyste disse representantene at Republikken Kirgisistan ønsker å samarbeide med Kommisjonen og gi tekniske oppdateringer om framdriften når det gjelder statens internasjonale forpliktelser innenfor flysikkerhet
- 60) Basert på de begrensede opplysningene fra den sivile luftfartsmyndigheten i Republikken Kirgisistan ser det ut til, til tross for at Republikken Kirgisistan vilje til samarbeid med Kommisjonen fortjener honnør, at det er utilstrekkelig framdrift i forbedringen av gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder i forbindelse med sertifiserings- og overvåkingsforpliktelsene til den sivile luftfartsmyndigheten i Republikken Kirgisistan.
- 61) 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 EU-listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Republikken Kirgisistan.

#### **Luftfartsselskaper fra Libya**

- 62) Den 27. juli 2016 ble det holdt faglige samråd mellom Kommisjonen og den sivile luftfartsmyndigheten i Libya («LYCAA»), særlig om det gjeldende driftsforbudet som er pålagt alle luftfartsselskaper fra Libya i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 63) Under disse samrådene framla LYCAA nærmere opplysninger om sine utviklingsplaner i forbindelse med sine sertifiserings- og overvåkingsforpliktelser overfor luftfartsselskaper i Libya. LYCAA rapporterte at den i den grad det utfordrende operasjonelle miljøet tillater det, etter beste evne vil utføre sine internasjonale forpliktelser innenfor luftfartssikkerhet.
- 64) Kommisjonen anerkjenner innsatsen til ledelsen i LYCAA og det faktum at LYCAA har vist vilje til å samarbeide med Kommisjonen for å kunne framlegge ajourførte opplysninger om statusen for sine sertifiserings- og overvåkingsforpliktelser.

- 65) Kommissjonen merker seg imidlertid at det utfordrende operasjonelle miljøet i Libya og følgene for LYCAA med hensyn til dens evne til å ivareta sitt ansvar for sikkerhetstilsyn, fortsatt er en viktig grunn til bekymring, ettersom det hindrer begrensningen av de luftfartssikkerhetsrisikoene som førte til beslutningen om føre opp alle luftfartsselskaper sertifisert i Libya på EU-listen. På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger er vurderingen at Libya på det nåværende tidspunkt ikke oppfyller sine internasjonale forpliktelser i forbindelse med luftfartssikkerhet.
- 66) 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 EU-listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Libya.

#### **Luftfartsselskaper fra Mosambik**

- 67) Kommissjonen og EASA har i den seneste tiden fortsatt å yte faglig bistand til vedkommende myndigheter i Mosambik. Den 10. november 2016 underrettet de sivile luftfartsmyndighetene i Mosambik, Instituto de Aviação Civil de Moçambique («IACM»), Kommissjonen om at IACM har truffet en rekke tiltak for å bedre sine bestemmelser, infrastruktur og organisasjon samt sin tilsynskapasitet på området flygestandarder og flyplasser. IACM bekreftet dessuten at det er ansatt personell, og at det er gitt periodisk opplæring innenfor alle fagområder.
- 68) 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.
- 69) 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.
- 70) Ifølge listen framlagt av IACM 16. november 2016 er to nye luftfartsselskaper sertifisert i Mosambik, nemlig Archipelago Charters Lda (AOC MOZ-25), som utfører kommersiell lufttransport med helikoptre, og Solenta Aviation Mozambique SA (AOC MOZ-23), som er utfører kommersiell lufttransport med fly. IACM underrettet dessuten Kommissjonen om at godkjenningssertifikatet til luftfartsselskapet SAM – Solenta Aviation Mozambique SA (AOC MOZ-10), som utførte forretningsflyginger med fly, er blitt tilbakekalt.
- 71) 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 Archipelago Charters Lda og Solenta Aviation Mozambique SA i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006 og fjerne luftfartsselskapet SAM – Solenta Aviation Mozambique SA fra nevnte vedlegg.

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

- 72) Kommissjonen, EASA og vedkommende myndigheter i 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.
- 73) Kommissjonen hadde 28. oktober 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 om SAFAs inspeksjoner på bakken i tidsrommet mellom 18. oktober 2015 og 17. oktober 2016, og identifisere saker som krever særlig oppmerksomhet.
- 74) På møtet gjennomgikk Kommissjonen SAFA-resultatene grundigere for seks luftfartsselskaper sertifisert i Den russiske føderasjon. FATA underrettet Kommissjonen om at den har truffet tvangstiltak mot ett av disse luftfartsselskapene ved å pålegge det driftsforbud i Unionen.



- 75) 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.
- 76) 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 listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon.
- 77) 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.
- 78) 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 Thailand**

- 79) Den 13. september 2016 ble det holdt et fagmøte mellom Kommisjonen, EASA og den sivile luftfartsmyndigheten i Thailand («CAAT»). På dette møtet framla CAAT ajourførte opplysninger for Kommisjonen om gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak som CAAT har utarbeidet for å utbedre manglene og de alvorlige sikkerhetsproblemene som ble påvist av ICAO etter ICAOS tilsyn i januar 2015. CAAT framla særlig opplysninger om forbedringene vedtatt siden 2016 med hensyn til sin finansieringsordning, utvikling av organisasjonen, herunder antallet tilgjengelige inspektører, nyutnevnte ledere, innføringen av et informasjonsforvaltningssystem, forbedring av primær luftfartslovgivning, ajourføringen av driftsbestemmelser og interne håndbøker, opplæringen av inspektører og en ny start for sikkerhetstilsynsvirksomheten i Thailand.
- 80) CAAT jobber for tiden med fornyet sertifisering av luftfartsselskaper som er sertifisert i Thailand, ved bruk av prosessen i fem faser. Dette prosjektet startet 12. september 2016, og for de 25 luftfartsselskapene som utfører internasjonale flyginger, skal prosjektet etter planen avsluttes i september 2017. I henhold til CAAT finnes det tilstrekkelig mange inspektører og støtte fra tilbydere av faglig bistand til å gjennomføre prosjektet. I den forbindelse er det viktig å merke seg at CAAT fremdeles ikke godtar søknader om godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper fra nye luftfartsselskaper, og de eksisterende luftfartsselskapene er begrenset når det gjelder å øke sin virksomhet. Dette bidrar til at arbeidsbyrden i forbindelse med sertifiseringsprosjektet blir håndterlig, og sikrer at ingen nye sikkerhetsrisikoeer innføres.
- 81) På grunnlag av opplysningene framlagt på møtet ble det klart at det daglige arbeidet med tilsyn og overvåking av luftfartsvirksomhet ligger etter, til tross for at CAAT hadde opplyst at dette ble prioritert. Inspeksjonsvirksomheten omfatter hovedsakelig luftdyktighet og ikke luftfartsoperasjoner. I henhold til CAAT vil det daglige arbeidet med tilsyn og overvåking av luftfartsvirksomhet gradvis forbedres når nye inspektører ansettes og gjennomgår opplæring, og når det automatiske overvåkingsutstyret er innført fullt ut.
- 82) Den 14. november 2016 framla CAAT ytterligere opplysninger om framdriften i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak og opplysninger om nylig tilsyns- og overvåkingsvirksomhet. Disse opplysningene viser at CAAT foretar operasjonelle inspeksjoner, at mangler påpekes og at de berørte luftfartsselskapene har innført en framgangsmåte for å utbedre slike mangler og iverksette korrigerende tiltak, som i sin tur godtas av CAAT.
- 83) 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 løpet av de foregående seks månedene. 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.

- 84) 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 listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Thailand.
- 85) 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.
- 86) 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.
- 87) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 88) 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 8. desember 2016.

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

[Vedlegget er kunngjort i EUT L 334 av 9.12.2016, s. 16-28.]