

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2017/830**2019/EØS/4/78****av 15. mai 2017****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger 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⁽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, 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 listene i vedlegg A og B til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 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 ajourførte opplysninger om de felles samrådene, innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og (EF) nr. 473/2006⁽⁴⁾, som pågår med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i Benin, Bolivia, India, Indonesia, Libya, Mosambik, Nigeria, Pakistan, Saint Vincent og Grenadinene, Thailand, Ukraina og Zimbabwe. Kommisjonen har også framlagt opplysninger for Flysikkerhetskomiteen om flysikkerhetssituasjonen i Afghanistan, Angola, Ekvatorial-Guinea, Georgia, Kasakhstan, Libanon og Nepal og om de faglige samrådene med Den russiske føderasjon.
- 6) EASA framla resultatene av analysen av tilsynsrapportene, utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO), for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 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 samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005, vil prioritering av inspeksjoner på bakken gjøre det mulig å framskaffe ytterligere opplysninger om sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som har lisens i nevnte stater.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 124 av 17.5.2017, s. 3, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 184/2017 av 22. september 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT L 344 av 24.12.2005, 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⁽¹⁾.
- 8) I tillegg har EASA underrettet Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i stater som berøres av tiltak eller overvåkingskrav fastsatt i 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 (SCAN – 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 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 særlige inspeksjoner og tilsyn utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har flere medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak og underrettet Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse. Det forente kongerike har underrettet Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen om tiltak som er truffet overfor luftfartsselskapet Blue Halkin Ltd.
- 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 gjeldende sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskaper fra Benin

- 12) Fra 29. til 31. mars 2017 ble det gjennomført et EU-besøk med vurdering på stedet i Benin. Sakkyndige fra Kommissjonen, EASA og én medlemsstat deltok på dette besøket. Under besøket påviste Agence Nationale de l'Aviation Civile Benin (ANAC Benin) at det har gjort store framskritt i de seneste årene i gjennomføringen av ICAOs standarder og anbefalt praksis.
- 13) ANAC Benin ble ved vedtakelsen av Benins luftfartslov i 2013 fastsatt som en sivil luftfartsmyndighet med økonomisk og funksjonell handlefrihet. Det er dokumentasjon på at ANAC Benin er i stand til å opprettholde og håndheve et sterkt regelverk, og etter alt å dømme ajourføres den nasjonale lovgivningen fortløpende når det vedtas nye endringer av ICAOs standarder og anbefalt praksis. Under besøket ble det imidlertid påvist at visse områder kan forbedres, særlig med hensyn til tiden som kreves for å fullføre endringen av nasjonale regler. ANAC Benin har framlagt bevis på at det har innført en solid framgangsmåte for rekruttering og opplæring av personell. Ettersom antallet fullt kvalifiserte inspektører overstiger kravene i lys av den nåværende luftfartsvirksomheten i Benin, har ANAC Benin inngått utvekslingsprogrammer for sine inspektører med nabostater.
- 14) Under besøket framla ANAC Benin bevis på at sertifiseringen av luftfartsselskaper er utført i samsvar med ICAOs prosess og at all virksomhet er godt dokumentert. Selv om det er bevis på at ANAC Benin har kapasitet til å føre tilsyn med luftfartsvirksomheten i Benin, kunne tilsynsvirksomheten bli enda mer effektiv dersom den bygget på resultatene av en grundig sikkerhetsrisikovurdering.

⁽¹⁾ 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).

- 15) Den 26. april 2017 framla ANAC Benin for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen de korrigerende tiltakene som var truffet for å utbedre manglene som ble påpekt under EU-besøket med vurdering på stedet. ANAC Benins informerte også om en rekke tiltak som var truffet for ytterligere å forbedre flysikkerheten i Benin. Disse tiltakene omfatter en styrking av gjennomføringen av kritiske elementer i sikkerhetstilsynet samt inngåelse av en rekke samarbeidsavtaler med myndigheter i andre stater for å øke antallet inspektører dersom trafikknivået skulle krever det.
- 16) På grunnlag av alle opplysninger som er tilgjengelige for øyeblikket, herunder resultatene av besøket i mars 2017, er Kommisjonens vurdering at ANAC Benin har gjort varige forbedringer i et sammenhengende tidsrom. Det anerkjennes også at ANAC Benin ikke mangler vilje til å ha et løpende samarbeid med Kommisjonen. På bakgrunn av de opplysningene som foreligger, er vurderingen at ANAC Benin har evnen til å utøve sitt ansvar for tilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Benin.
- 17) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Benin fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 18) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Benin, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 19) 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.

Luffartsselskaper fra Bolivia

- 20) Ingen betydelige sikkerhetsproblemer med luftfartsselskaper registrert i Bolivia er blitt påvist de seneste årene. Dødsulykken med luftfartsselskapet LaMia 29. november 2016 reiste imidlertid tvil om den måten bolivianske myndigheter utfører sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper det har ansvar for.
- 21) Den 23. mars 2017 ble det holdt faglig samråd mellom representanter for Kommisjonen, EASA og en medlemsstat samt representanter på ledelsesnivå fra direktoratet for sivil luftfart i Bolivia (DGAC). På dette møtet gjorde DGAC rede for endringene når det gjelder omorganisering og sine planer for å gjennomføre en solid sikkerhetskultur, opprette et helhetlig og sektorovergripende sikkerhetssystem, opprette en overgripende sikkerhetsdatabase for å fokusere på risikoer og forbedre tilsynsprosedurene og opplæringen av personellet.
- 22) DGAC forklarte at den bolivianske regjering allerede før LaMia-ulykken inntraff hadde truffet beslutninger om forbedring av DGACs ledelsesstruktur for å styrke DGACs sivile karakter i forhold til den tidligere militære tilnærmingen. Regjeringen investerer dessuten for tiden i ordninger for å forbedre sikkerhetstilsynet og endre den nasjonale rettslige rammen slik at DGAC bedre kan treffe effektive håndhevingstiltak når det er nødvendig. Disse tiltakene viser bolivianske myndigheters vilje til å styrke tilsynskapasiteten, selv om deres effektivitet er avhengig av at de gjennomføres, og det er fremdeles betydelig rom for at bolivianske myndigheter ytterligere styrker DGACs evne til å føre sikkerhetstilsyn.
- 23) På anmodning fra Kommisjonen og etter det faglige samrådet framla DGAC nyttige opplysninger om sin godkjennings-, sertifiserings- og tilsynsvirksomhet og om kvalifikasjonene til og opplæringen av personell med ansvar for sikkerhetstilsyn. DGAC framla dessuten opplysninger om ulykker og alvorlige hendelser som fant sted i 2016 og 2017.
- 24) På grunnlag av opplysningene som foreligger, herunder opplysninger framlagt på og etter det faglige samrådet 23. mars 2017, er vurderingen at DGAC i Bolivia for tiden verken mangler evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler.
- 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 Bolivia.

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

- 28) Den 28. mars 2017 ble det holdt faglig samråd mellom Kommisjonen, EASA og en medlemsstat samt representanter fra direktoratet for sivil luftfart i India (DGCA India). Dette samrådet 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 holde regelmessige faglige samråd med Kommisjonen for å drøfte DGCA Indias forpliktelser med hensyn til sertifisering og overvåking av de luftfartsselskapene det har sertifisert.
- 29) På dette møtet framla DGCA India opplysninger om sin analyse av resultatene innenfor rammen av SAFA-programmet for luftfartsselskaper som er sertifisert i India, herunder en sammenligning av resultatene fra 2016 og 2017 og spesifikke opplysninger om overvåkingen av luftfartsselskapet Air India, som er sertifisert i India. DGCA India framla dessuten opplysninger om utviklingen i dets overvåkingskapasitet, herunder utviklingen av en database over inspeksjoner på bakken.
- 30) På dette møtet gjentok Kommisjonen en rekke punkter overfor DGCA India i forbindelse med dets sertifiserings- og tilsynsforpliktelser. Samtidig som Kommisjonen merket seg at DGCA India har framlagt sikkerhetsrelaterte opplysninger på en åpen måte for Kommisjonen, ble betydningen av en kontinuerlig utvikling av DGCA Indias sertifiserings- og overvåkingskapasitet understreket, herunder rekruttering og opplæring av teknisk personell samt behovet for å utvikle verktøyer for systematisk sporing og overvåking av sikkerhetstilsynet.
- 31) På grunnlag av opplysningene som foreligger, herunder opplysninger framlagt av DGCA India på det faglige samrådet 28. mars 2017, er vurderingen at DGCA India for tiden verken mangler evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler.
- 32) 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.
- 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 India, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 34) 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

- 35) Samrådene mellom Kommisjonen og 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 ved brev av 16. mars 2017 tilleggsopplysninger for Kommisjonen og en oppdatering om status for Indonesias luftfarts- og sikkerhetstilsynsvirksomhet.
- 36) DGCA Indonesia framla opplysninger for perioden fra november 2016 til mars 2017 om luftfartsselskaper sertifisert i Indonesia, sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene, håndhevingstiltakene truffet av DGCA Indonesia, utviklingen i Indonesias luftfartslovgivning, en liste over alvorlige hendelser som skjedde i løpet av nevnte periode og den faglige bistanden som DGCA Indonesia har fått.

- 37) I perioden fra november 2016 til mars 2017 ble ingen nye luftfartsselskaper sertifisert og ingen godkjenningssertifikater ble tilbakekalt av DGCA Indonesia. DGCA Indonesia anga i brevet av 16. mars 2017 at dens viktigste prioritering er forberedelsen til det samordnede valideringsbesøket av ICAO (ICVM) som vil finne sted i oktober 2017. Resultatet av dette ICVM forventes å gi en god indikasjon på utviklingen i sikkerhetstilsynsordningen i Indonesia. DGCA Indonesia framla imidlertid ikke bevis på at sikkerhetstilsynet med luftfartsselskapene som for tiden er oppført på listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, utføres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 38) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp eller fjerne luftfartsselskaper fra Indonesia.
- 39) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaper fra Libya

- 40) Den 6. mars 2017 ble det holdt faglig samråd mellom Kommisjonen, EASA, en medlemsstat og den sivile luftfartsmyndigheten i Libya (LYCAA).
- 41) På dette møtet framla LYCAA opplysninger om sin overvåkingsvirksomhet, herunder sine planer for rekruttering og opplæring av teknisk personell, og sin strategi for den tekniske utviklingen i forbindelse med kapasitetsoppbygging innenfor flysikkerhet. LYCAA understreket at den i den grad det utfordrende operasjonelle miljøet tillater det, etter beste evne vil utføre sine internasjonale forpliktelser innenfor flysikkerhet.
- 42) 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 overvåkingsforpliktelser.
- 43) Kommisjonen merker seg imidlertid det kontinuerlig utfordrende operasjonelle miljøet i Libya og konsekvensene for LYCAA med hensyn til dens evne til å ivareta sine tilsynsforpliktelser. På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger er Kommisjonens vurdering derfor at Libya på det nåværende tidspunkt ikke oppfyller sine internasjonale forpliktelser i forbindelse med flysikkerhet.
- 44) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre EU-listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Libya.

Luftfartsselskaper fra Mosambik

- 45) Fra 6. til 10. februar 2017 ble det gjennomført et EU-besøk med vurdering på stedet i Mosambik. Sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene deltok på dette besøket. Under besøket påviste Instituttet for sivil luftfart i Mosambik (IACM) at det har gjort betydelige framskritt i de senere årene. IACM har hatt fokus på gjennomføringen av ICAOs standarder og anbefalt praksis. IACM har en tradisjonell tilnærming til flysikkerhet basert på overholdelse av bestemmelser, men har begynt å gjennomføre og bruke moderne metoder for håndtering av flysikkerheten, herunder et statlig sikkerhetsprogram.
- 46) Siden det forrige EU-besøket på stedet i april 2015 er det gjort betydelige framskritt med innføringen av den nye luftfartsloven i Mosambik og nye vedtekter for IACM. Etter vedtakelsen av den nye luftfartsloven oppdateres nå mange ytterligere bestemmelser og krav samt håndbøker og prosedyrer slik at de er i samsvar med den nye luftfartsloven og de siste endringene av internasjonale sikkerhetsstandarder. IACMs personell er forbedret og det er flere fullt kvalifiserte inspektører til rådighet til å føre tilsyn med luftfartsvirksomheten i Mosambik. Flere inspektører er under opplæring og den nåværende personalplanen er tilstrekkelig for luftfartsvirksomheten i Mosambik. IACMs anlegg er også forbedret. IACM er fastsatt som myndighet for sivil luftfart med administrativ, økonomisk og funksjonell handlefrihet.

- 47) Dokumentasjon viser at IACM har kapasitet til å føre tilsyn med luftfartsvirksomheten i Mosambik og opprettholde et forsvarlig regelverk, og at IACM gjennomfører og håndhever eksisterende luftfartslovgivning med henblikk på å utbedre eventuelle sikkerhetsmangler. Det er en godt etablert sikkerhetstilsynsordning i Mosambik, selv om det fortsatt pågår virksomhet for å forbedre ordningen ytterligere og sikre at den er i samsvar med de seneste endringene i internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 48) Som et relevant utvalg ble tre luftfartsselskaper sertifisert i Mosambik avlagt et EU-besøk på stedet, det vil si de to største luftfartsselskapene i Mosambik og et luftfartsselskap som driver helikoptervirksomhet. Som følge av besøkene hos disse luftfartsselskapene ble det observert at de har utviklet kvalitets- og sikkerhetsstyringssystemer, har kontroll på vedlikehold og kontinuerlig luftdyktighet og utfører operasjoner i samsvar med gjeldende bestemmelser i Mosambik. Luftfartsselskapene gjennomfører internasjonale sikkerhetsstandarder, og har evnen og viste vilje til å utbedre sikkerhetsmangler.
- 49) Den 17. mars 2017 ble det holdt faglig samråd mellom Kommisjonen, EASA og IACM. IACM oppdaterte Kommisjonen på de framskritt som er gjort siden EU-besøket på stedet, og det ble besluttet at IACM skal gi ytterligere opplysninger om korrigerende tiltak som er truffet med hensyn til de observasjonene som ble gjort under besøket. IACM forklarte at den på grunnlag av disse observasjonene har påpekt mangler overfor de berørte luftfartsselskapene og oppfordret operatørene til å treffe korrigerende tiltak.
- 50) Den 21. april 2017 framla IACM opplysninger om sin plan for korrigerende tiltak samt planen til de tre luftfartsselskapene som ble avlagt et EU-besøk på stedet, herunder om utbedring av manglene påpekt av IACM. Planen for korrigerende tiltak håndterer observasjonene som ble gjort under besøket på en tilfredsstillende måte, og inneholder realistiske frister. Underlagsdokumentasjonen er relevant for å utbedre manglene.
- 51) IACM og det største luftfartsselskapet registrert i Mosambik, Linhas Aéreas de Moçambique, ble gitt mulighet til å bli hørt 26. april 2017 av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 52) Under høringen uttrykte representanten for regjeringen i Mosambik sterk vilje til å forbedre transportsikkerheten i Mosambik generelt, og særlig kontinuerlig forbedre gjennomføringen av internasjonale flysikkerhetsstandarder.
- 53) Under høringen framla IACM opplysninger om luftfartssektoren i Mosambik og om IACMs kapasitet som en uavhengig sivil luftfartsmyndighet. Opplysningene omfattet nærmere informasjon om organisasjonsstrukturen, finansieringsordningene, antallet sikkerhetstilsynsinspektører, utviklingen av lovgivning og forskrifter og den framtidige planleggingen for IACM.
- 54) Under høringen framla Linhas Aéreas de Moçambique opplysninger om sin nåværende flåte og målene for kommende år. Selskapet forklarte at det konsentrerer seg om utviklingen av ruter på det nasjonale og regionale markedet. Linhas Aéreas de Moçambique framla også opplysninger om sitt sikkerhetsstyringssystem.
- 55) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet og de opplysningene som ble gitt på høringen 26. april 2017, er vurdering at IACM har gjort varige forbedringer i et sammenhengende tidsrom. Det er også anerkjent at IACM har vist vilje til å samarbeide fortløpende med Kommisjonen. Vurderingen er at IACM har evnen til å utøve sitt ansvar for tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Mosambik. Ved høringen forpliktet regjeringen i Mosambik seg til fullt ut å gå i en kontinuerlig sikkerhetsdialog med Kommisjonen, herunder gjennom tilleggs møter dersom og når Kommisjonen mener at det er nødvendig.
- 56) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mosambik fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 57) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Mosambik, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

- 58) 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 Nigeria

- 59) Den 25. november 2015 søkte luftfartsselskapet Med-View Airline, som er sertifisert i Nigeria, EASA om en godkjenning som tredjestatsoperatør (Third Country Operator – TCO). EASA vurderte søknaden i samsvar med kravene fastsatt i kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014, og uttrykte sterk bekymring for Med-View Airlines manglende evne til å påvise samsvar med gjeldende krav fastsatt i artikkel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA konkluderte derfor med at en ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en TCO-godkjenning til Med-View Airline ettersom selskapet ikke oppfylte disse kravene. Den 17. november 2016 avslo derfor EASA søknaden av sikkerhetsmessige årsaker.
- 60) Den 24. februar 2017 anmodet Kommisjonen om opplysninger fra den sivile luftfartsmyndigheten i Nigeria (NCAA) om de tiltakene som var truffet etter EASAs avslag på TCO-søknaden fra Med View Airline. I sitt brev til Kommisjonen 22. mars 2017 framla ikke NCAA de opplysningene som var nødvendige for å påvise at de tiltakene som var truffet, fra NCAAs side var egnet til å utbedre de problemene EASA påpekte ved vurderingen av TCO-søknaden fra Med-View Airline.
- 61) Den 10. og 24. april 2017 framla Med-View Airline opplysninger for Kommisjonen om de korrigerende tiltakene som var truffet for å utbedre de problemene EASA hadde påpekt.
- 62) Både NCAA og Med-View Airline ble gitt mulighet til å bli hørt 25. april 2017 av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 63) Under høringen framla NCAA bare begrensede opplysninger om elementer som selskapets opprettelsesdato, resultatene fra ICAO-tilsynene i 2006 og mars 2016, dets status i FAAs program for vurdering av den internasjonale flysikkerheten, antall flyginger og luftdyktighetsinspektører samt antallet innehavere av godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper i Nigeria. NCAAs svar på spørsmål om dens evne til å identifisere og overvåke sikkerhetsmangler tyder på at denne evnen ikke er tilstrekkelig. Det anses at NCAA må treffe tiltak for å forbedre den kvaliteten som kreves med hensyn til sikkerhetstilsynet med de luftfartsselskapene den er ansvarlig for.
- 64) Under høringen utdypet Med-View Airline opplysningene som det tidligere hadde framlagt, og informerte Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om de korrigerende tiltakene som var truffet for å utbedre de alvorlige problemene som ble påvist av EASA som en del av TCO-sikkerhetsvurderingen, slik som flyginger utenfor virkeområdet for godkjenningssertifikatet for luftfartsselskaper og tilknyttede driftsspesifikasjoner, kontroll av luftdyktighet og vedlikehold, gjennomføringen og overvåking av luftdyktighetspåbud og sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemet. Med-View Airline viste imidlertid tydelig manglende bevissthet rundt og forståelse av hvor alvorlige sikkerhetsproblemer EASA påviste, er. Videre viser de tiltakene som Med-View Airline har truffet, at det mangler en grundig årsaksanalyse og en plan for egnede korrigerende tiltak for å forhindre at de samme eller lignende tilfeller av manglende overholdelse inntreffer igjen.
- 65) Det framgår av opplysningene som foreligger, som bygger på EASAs TCO-sikkerhetsvurdering, sammenholdt med opplysningene framlagt av NCAA og Med-View Airline, at det er bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Med-View Airline. Disse opplysningene viser også at Med-View Airline ikke er i stand til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, noe som blant annet framgår av den uhensiktsmessige og utilstrekkelige planen for korrigerende tiltak som selskapet framla som oppfølging av manglene som ble påpekt i TCO-sikkerhetsvurderingen.
- 66) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp luftfartsselskapet Med-View Airline i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 67) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Nigeria, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

- 68) 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 Pakistan

- 69) Ved brev av 23. januar 2017 anmodet Kommisjonen den sivile luftfartsmyndigheten i Pakistan (PCAA) om å framlegge opplysninger om de oppfølgingstiltakene som treffes med hensyn til ulykken 7. desember 2016 med ATR-luftfartøyet som tilhører luftfartsselskapet Pakistan International Airlines Corporation Ltd, som er sertifisert i Pakistan. I brevet minnet Kommisjonen også om at EASA 13. januar 2016 av sikkerhetsmessige årsaker avsto TCO-søknaden fra luftfraktselskapet AHS International (Pvt) Ltd, som også er sertifisert i Pakistan. I tillegg anga Kommisjonen i dette brevet at den innleder offisielle samråd med PCAA etter bestemmelsene fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 70) Den 18. april 2017 ble det holdt faglig samråd mellom Kommisjonen, EASA, en medlemsstat og representanter fra PCAA. På dette møtet framla PCAA opplysninger, herunder en oversikt over dets sertifisering- og tilsynsforpliktelser samt et sammendrag av inspeksjonsdata for tidsrommet fra 2011 til 2016. Særlig ble PCAAs ansvar for sikkerhetstilsynet med Pakistan International Airlines Corporation Ltd diskutert på møtet.
- 71) På dette møtet opplyste Kommisjonen PCAA om en rekke punkter med hensyn til PCAAs sertifiserings- og tilsynsforpliktelser. Samtidig som Kommisjonen merker seg at PCAA på en åpen måte har framlagt sikkerhetsopplysninger for Kommisjonen, la den vekt på at PCAA må ta behørig hensyn til løpende forbedringer av sine sikkerhetssystemer. I tillegg har Kommisjonen underrettet PCAA om at det forventes at myndigheten er helt innforstått med kravene i kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014 og med de tilhørende følgene for luftfartsselskaper som er sertifisert i Pakistan.
- 72) På grunnlag av opplysningene som foreligger, herunder opplysninger framlagt av PCAA på det faglige samrådet 18. april 2017, er vurderingen at PCAA for tiden verken mangler evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler.
- 73) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Pakistan.
- 74) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Pakistan, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 75) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

- 76) Kommisjonen, EASA og vedkommende myndigheter i medlemsstatene har de siste seks månedene 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.
- 77) Den 17. mars 2017 hadde representanter fra Kommisjonen, EASA og en medlemsstat møte med representanter fra vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon (FATA). Formålet med møtet var å gjennomgå sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper sertifisert i Den russiske føderasjon på grunnlag av rapporter om SAFAs inspeksjoner på bakken i tidsrommet mellom 11. mars 2016 og 10. mars 2017, og identifisere tilfeller der FATAs tilsynsvirksomhet må styrkes.

- 78) På dette møtet foretok Kommisjonen en grundigere gjennomgåelse av resultatene av SAFA-inspeksjonen på bakken av seks luftfartsselskaper sertifisert i Russland. Ingen sikkerhetsproblemer ble påvist, men FATA informerte Kommisjonen om at det på grunn av det begrensede antallet inspeksjoner av visse luftfartsselskaper, må foretas ytterligere inspeksjoner av to av disse luftfartsselskapene i løpet av det neste kvartalet.
- 79) På grunnlag av opplysningene som foreligger, herunder opplysninger framlagt av FATA på det faglige samrådet 17. mars 2017, er vurderingen at FATA for tiden verken mangler evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler. Av den grunn konkluderte Kommisjonen 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.
- 80) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon.
- 81) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Den russiske føderasjon, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 82) 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 Saint Vincent og Grenadinene

- 83) Den 16. april 2015 søkte luftfartsselskapet Mustique Airways, som er registrert i Saint Vincent og Grenadinene, EASA om en TCO-godkjenning. EASA vurderte søknaden i samsvar med kravene fastsatt i forordning (EU) nr. 452/2014, og uttrykte sterk bekymring for Mustique Airways' manglende evne til å påvise samsvar med gjeldende krav fastsatt i artikkel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA konkluderte derfor med at en ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en TCO-godkjenning for Mustique Airways ettersom selskapet ikke oppfylte disse kravene. Den 4. oktober 2016 avslo derfor EASA søknaden av sikkerhetsmessige årsaker.
- 84) Den 30. januar 2017 anmodet Kommisjonen om opplysninger fra vedkommende myndighet i Saint Vincent og Grenadinene (ECCAA) om tiltakene som var truffet etter EASAs avslag på TCO-søknaden fra Mustique Airways. Den 24. februar 2017 underrettet ECCAA Kommisjonen om at Mustique Airways 2. februar 2017 på nytt hadde søkt EASA om en TCO-godkjenning, med den begrunnelse at de sikkerhetsproblemene som førte til EASAs avslag ifølge Mustique Airways var løst på en tilfredsstillende måte.
- 85) Ettersom verken Mustique Airways eller ECCAA har framlagt bevis på at sikkerhetsproblemene som ble påvist i EASAs TCO-sikkerhetsvurdering faktisk er utbedret, fikk både ECCAA og Mustique Airways mulighet til å bli hørt 26. april 2017 av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 86) Myndigheten svarte ikke på invitasjonen til å bli hørt og deltok ikke på høringen. ECCAA har heller ikke framlagt opplysninger om de tiltak som på bakgrunn av TCO-merknadene er truffet overfor Mustique Airways eller om dens tilsynsvirksomhet.
- 87) Den 24. april 2017 holdt EASA et fagmøte med Mustique Airways for å diskutere selskapets nye søknad. Med tanke på det korte tidsrommet mellom dette møtet og høringen var det ikke mulig for EASA å gjennomføre en fullstendig vurdering av den nye søknaden. EASA kunne imidlertid bekrefte overfor Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen at de viktigste underliggende årsakene som førte til de alvorlige og gjentatte sikkerhetsmanglene som EASA hadde påvist under den første TCO-vurderingen, fortsatt er til stede.

- 88) Under høringen 26. april 2017 framla Mustique Airways opplysninger om selskapets forretningsvirksomhet og anlegg og bare i begrenset grad om sikkerhetsrelaterte forhold. Mustique Airways' opplysninger om de framskritt selskapet har gjort når det gjelder utviklingen av sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemene, tydet på at disse ikke er tilstrekkelig utviklet. Samtidig som Mustique Airways' vilje til å inngå i en mer effektiv dialog med EASA om selskapets nye søknad om TCO-godkjenning er gledelig, ble det fastslått at vesentlige sikkerhetslementer, slik som et grunnleggende sikkerhetsstyringssystem, ikke er til stede. Mustique Airways viste dessuten manglende bevissthet rundt og forståelse av hvor alvorlige problemene som EASA påviste, er. Avslutningsvis ble det klart at sikkerhetskulturen i luftfartsselskapet snarere er reaktiv enn proaktiv.
- 89) Det framgår av opplysningene som foreligger, herunder opplysninger fra EASA innenfor rammen av den avslåtte TCO-søknaden fra Mustique Airways og innenfor rammen av den pågående nye søknaden, samt alle opplysninger som luftfartsselskapet Mustique Airways har framlagt, at det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos Mustique Airways. Mustique Airways har for tiden ikke tilstrekkelig kapasitet til å utbedre sikkerhetsmanglene. Selskapets pågående sikkerhetstiltak er hovedsakelig i utviklingsstadiet, og planen for korrigerende tiltak som Mustique Airways har framlagt for å utbedre manglene som ble påvist under TCO-sikkerhetsvurderingen, er ikke omfattende nok, særlig med hensyn til den nødvendige årsaksanalysen.
- 90) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonen vurdering derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp luftfartsselskapet Mustique Airways i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 91) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Saint Vincent og Grenadinene, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 92) 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 Thailand

- 93) Den 17. mars 2017 ble det holdt et fagmøte mellom Kommisjonen, EASA og den sivile luftfartsmyndigheten i Thailand (CAAT). Under dette møtet ga CAAT Kommisjonen ajourførte opplysninger om de framskritt som er gjort siden september 2016, særlig når det gjelder lufttransportssystemet i Thailand, CAATs veikart for samsvar og aktuell status for gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak.
- 94) Det viktigste framskrittet er Thailands nye lov om sivil luftfart som forventes å tre i kraft i det siste kvartalet av 2017, endringen av CAATs bestemmelser, den oppdaterte organisasjonen, bærekraftige finansieringsordninger og det forbedrede programmet for rekruttering og opplæring av inspektører. CAATs inspeksjonsprosesser, -håndbøker og -verktøyer, herunder IT-systemet, er blitt forbedret, og dets program for sikkerhetstilsyn er ajourført for å sikre fullstendig og løpende tilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Thailand. CAAT har også opprettet en kvalitets-sikringsavdeling som har ansvaret for å kontrollere at CAAT overholder internasjonale og nasjonale flysikkerhetsstandarder.
- 95) CAAT framla dessuten opplysninger om utviklingen av sitt statlige sikkerhetsprogram og situasjonen når det gjelder manglene som ble påvist under ICAO-tilsynet i januar 2015, herunder det alvorlige sikkerhetsproblemet med sertifiseringen av luftfartsselskaper på grunnlag av disse manglene. CAAT framla også opplysninger om framskrittene som er gjort når det gjelder dens bærekraftplan og det internasjonale samarbeidet som CAAT deltar i.
- 96) En viktig del av CAATs plan for korrigerende tiltak er fornyet sertifisering av luftfartsselskaper i Thailand, etter ICAOs strukturerte prosess i fem faser for sertifisering av luftfartsselskaper. I februar 2017 fikk det første av disse luftfartsselskapene som driver internasjonal trafikk fornyet sertifisering, og fram til utgangen av juni 2017 forventer CAAT å fornye sertifiseringen av 12 luftfartsselskaper som driver internasjonal lufttransport. I løpet av prosessen med fornyet sertifisering har CAAT truffet håndhevingstiltak overfor visse luftfartsselskaper som har søkt om fornyet sertifisering.

- 97) Regjeringen i Thailand og CAAT har vist en tydelig vilje til å forbedre sikkerhetstilsynsordningen i Thailand. CAAT har framlagt bevis på at det er oppnådd relevante framskritt i løpet av de siste seks månedene. De sikkerhetsopplysningene som foreligger om luftfartsselskaper som er sertifisert i Thailand, gir 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.
- 98) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Thailand.
- 99) 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.
- 100) 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 Ukraina

- 101) Den 29. august 2014 søkte luftfartsselskapet International Joint-Stock Aviation Company «URGA», som er sertifisert i Ukraina, EASA om en TCO-godkjenning. EASA vurderte søknaden i samsvar med kravene fastsatt i forordning (EU) nr. 452/2014, og uttrykte sterk bekymring for International Joint-Stock Aviation Company «URGA» sin manglende evne til å påvise samsvar med gjeldende krav fastsatt i artikkel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA konkluderte derfor med at en ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en TCO-godkjenning for International Joint-Stock Aviation Company «URGA» ettersom selskapet ikke oppfylte disse kravene. Den 15. september 2016 avslo derfor EASA søknaden av sikkerhetsmessige årsaker.
- 102) Den 15. februar 2016 søkte luftfartsselskapet Air Company «Black Sea Airlines» LLC, som er registrert i Ukraina, EASA om en TCO-godkjenning. EASA vurderte søknaden i samsvar med kravene fastsatt i forordning (EU) nr. 452/2014, og uttrykte sterk bekymring for Air Company «Black Sea Airlines» LLCs manglende evne til å påvise samsvar med gjeldende krav fastsatt i artikkel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA konkluderte derfor med at en ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en TCO-godkjenning for Air Company «Black Sea Airlines» LLC ettersom de ikke oppfylte disse kravene. Den 13. oktober 2016 avslo derfor EASA søknaden av sikkerhetsmessige årsaker.
- 103) Den 6. mars 2017 anmodet Kommisjonen Ukrainas statlige luftfartsmyndighet (SAAU) om opplysninger om tiltak som er truffet etter EASAs avslag på TCO-søknadene fra International Joint-Stock Aviation Company «URGA» og Air Company «Black Sea Airlines» LLC. Ved dette brevet ble det innledet offisielle samråd med SAAU, etter bestemmelsene fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006. Ettersom sikkerhetsproblemene som ble påvist under EASAs TCO-sikkerhetsvurdering, ikke var løst, fikk SAAU, International Joint-Stock Aviation Company «URGA» og Air Company «Black Sea Airlines» LLC muligheten til å bli hørt 25. april 2017 av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 104) Den 3. april 2017 tilbakekalte SAAU godkjenningssertifikatet til Air Company «Black Sea Airlines» LLC. Med denne beslutningen ble det offisielle samrådet, som ble innledet 6. mars 2017, vedrørende dette luftfartsselskapet, avsluttet.
- 105) SAAU og International Joint-Stock Aviation Company «URGA» ble hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 25. april 2017. SAAU rapporterte blant annet at tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Ukraina, tilpasses i henhold til SAFA-resultatene og alle opplysninger som stammer fra TCO-godkjenningsprosessen. SAAU framla dessuten opplysninger om vedtakelse av mulige kortsiktige tiltak slik som midlertidig oppheving, begrensning eller tilbakekalling av godkjenningssertifikat for luftfartsselskaper som svar på et avslag fra EASA på en søknad om en TCO-godkjenning. I tillegg framla SAAU opplysninger om langsiktige tiltak med sikte på å forbedre sine interne prosesser knyttet til sertifisering av og tilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Ukraina.

- 106) Under høringen utdypet International Joint-Stock Aviation Company «URGA» de tidligere framlagte opplysningene om korrigerende tiltak som var truffet for å utbedre de alvorlige sikkerhetsproblemene som EASA påviste som en del av TCO-sikkerhetsvurderingen, for eksempel sikring av kontinuerlig luftdyktighet og utførelse av vedlikeholdstjenester. Luftfartsselskapet rapporterte også om ytterligere tilsyn som ble gjennomført i mars 2017 av et privat foretak for å fastslå aktuell status for oppfyllelse av internasjonale flysikkerhetsstandarder. Dette tilsynet bekreftet manglene i luftfartsselskapets eksisterende dokumentasjonssystem som tidligere er påvist av EASA.
- 107) Under høringen forklarte International Joint-Stock Aviation Company «URGA» også at selskapet på nytt hadde søkt om en TCO-godkjenning 19. april 2017. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg dette og var tilfredse med bekreftelsen fra både luftfartsselskapet og EASA på at denne nye TCO-søknaden vil bli behørig behandlet innenfor rammen av forordning (EU) nr. 452/2014.
- 108) Det framgår av de opplysningene som foreligger, som bygger på EASAs TCO-sikkerhetsvurdering av International Joint-Stock Aviation Company «URGA», sammenholdt med opplysninger fra SAAU og International Joint-Stock Aviation Company «URGA», at gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak for å utbedre sikkerhetsproblemene påvist av EASA ennå ikke er fullført. Disse opplysningene viser også at luftfartsselskapet for tiden ikke er i stand til selv å fastslå manglende overholdelse av alle sine prosesser og all sin virksomhet.
- 109) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp luftfartsselskapet International Joint-Stock Aviation Company «URGA» i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 110) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Ukraina, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 111) 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 Zimbabwe

- 112) Den 12. april 2016 søkte luftfartsselskapet Air Zimbabwe (Pvt) Ltd, som er registrert i Zimbabwe, EASA om en TCO-godkjenning. EASA vurderte søknaden i samsvar med kravene fastsatt i forordning (EU) nr. 452/2014, og uttrykte sterk bekymring for Air Zimbabwe (Pvt) Ltd's manglende evne til å påvise samsvar med gjeldende krav fastsatt i artikkel 3 i forordning (EU) nr. 452/2014. EASA konkluderte derfor med at en ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en TCO-godkjenning for Zimbabwe (Pvt) Ltd ettersom selskapet ikke oppfylte disse kravene. Den 7. november 2016 avslo derfor EASA søknaden av sikkerhetsmessige årsaker.
- 113) Den 3. mars 2017 anmodet Kommisjonen den sivile luftfartsmyndigheten i Zimbabwe (CAAZ) om opplysninger om tiltak som er truffet etter EASAs avslag på TCO-søknaden fra Zimbabwe (Pvt) Ltd. Dette brevet innledet offisielle samråd med CAAZ, etter bestemmelsene fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006. Ettersom sikkerhetsproblemene som ble påvist under EASAs TCO-sikkerhetsvurdering av Zimbabwe (Pvt) Ltd, ikke var løst, fikk både CAAZ og Zimbabwe (Pvt) Ltd muligheten til å bli hørt 26. april 2017 av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 114) Under høringen framla CAAZ blant annet opplysninger om sitt tilsynsansvar for Zimbabwe (Pvt) Ltd. CAAZ ga et sammendrag av tiltakene som er truffet i forbindelse med at EASA av sikkerhetsmessige årsaker avslo Zimbabwe (Pvt) Ltd's søknad om en TCO-godkjenning. EASA framla opplysninger om de alvorlige sikkerhetsproblemene som lå til grunn for den negative TCO-beslutningen.

- 115) Under høringen framla Zimbabwe (Pvt) Ltd opplysninger om de korrigerende tiltakene som var iverksatt, og som har pågått siden EASA avslo luftfartsselskapets TCO-søknad. Opplysningene framlagt av Zimbabwe (Pvt) Ltd, herunder elementene om de begrensede framskrittene som er gjort med hensyn til utviklingen av selskapets sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemer, var ikke tilstrekkelige til å utbedre problemene som ble påpekt.
- 116) Det framgår tydelig av de opplysningene som foreligger, herunder opplysningene om EASAs TCO-sikkerhetsvurdering av Zimbabwe (Pvt) Ltd, sammenholdt med opplysningene fra CAAZ og Zimbabwe (Pvt) Ltd, at det finnes alvorlige sikkerhetsmangler hos Air Zimbabwe (Pvt) Ltd. Det anses at Zimbabwe (Pvt) Ltd for tiden ikke er i stand til å utbedre disse sikkerhetsmanglene. Zimbabwe (Pvt) Ltd's pågående sikkerhetstiltak er stort sett bare på utviklingsstadiet, og planen for korrigerende tiltak som Air Zimbabwe (Pvt) Ltd har framlagt for å utbedre manglene som ble påvist under TCO-sikkerhetsvurderingen, er ikke omfattende nok, særlig med hensyn til den nødvendige årsaksanalysen.
- 117) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å føre opp luftfartsselskapet Air Zimbabwe (Pvt) Ltd i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 118) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Zimbabwe, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 119) 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.
- 120) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 121) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

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

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

Artikkel 2

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

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

Utferdiget i Brussel 15. mai 2017.

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

[Vedlegget er kunngjort i EUT L 124 av 17.5.2017, s. 16-26.]