

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2017/2215****2019/EØS/55/48****av 30. november 2017****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen(\*)**

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 det opprettet en liste over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater samt Det europeiske flysikkerhetsbyrå («EASA») oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante for ajourføringen av nevnte liste. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater og internasjonale organisasjoner. 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. 3922/91 (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 kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006<sup>(4)</sup>, som pågår med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i Ekvatorial-Guinea, Nepal, Nigeria, Saint Vincent og Grenadinene, Thailand,

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 318 av 2.12.2017, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 97/2018 av 27. april 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

<sup>(1)</sup> EUT L 344 av 27.12.200, s. 15.

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

<sup>(3)</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart (EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4).

<sup>(4)</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006 av 22. mars 2006 om fastsettelse av gjennomføringsregler for fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 8).

Ukraina og Venezuela. Kommisjonen har også framlagt opplysninger for Flysikkerhetskomiteen om flysikkerhets-situasjonen i Afghanistan, Bolivia, India, Indonesia, Irak, Kasakhstan, Libya, Moldova, Mosambik og Zambia, og om faglig samråd med Russland.

- 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 er sertifisert i tredjestater 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 er sertifisert i nevnte tredjestater.
- 7) EASA har også underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om resultatene av analysen av inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer («SAFA») i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012<sup>(1)</sup>.
- 8) I tillegg har EASA underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i tredjestater som berøres av tiltak eller overvåking i samsvar med 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 Kommisjonen og EASA. I den forbindelse understreket Kommisjonen nytten av å gi opplysninger til det internasjonale luftfartsmiljøet, særlig gjennom ICAOs SCAN-database (Safety Collaborative Assistance Network), om den faglige bistanden som Unionen og dens medlemsstater yter for å forbedre flysikkerheten verden over.
- 9) Eurocontrol har gitt Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen ajourførte opplysninger om status for SAFAs alarmfunksjon og framlagt 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 og fra standardiseringsinspeksjoner utført av EASA, samt særlige inspeksjoner og tilsyn utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har flere medlemsstater truffet visse tvangstiltak og underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse.
- 11) Medlemsstatene gjentok at de er villige til å treffe nødvendige tiltak dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer fordi luftfartsselskaper i Unionen ikke overholder gjeldende sikkerhetsstandarder.

#### **Luftfartsselskaper fra Ekvatorial-Guinea**

- 12) Den 7. juni 2017 hadde representanter for Kommisjonen og EASA et møte med representanter for Ekvatorial-Guineas luftfartsmyndighet AAGE (Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial). Formålet med dette møtet var å fortsette samrådet etter forrige møte i 2013. AAGE underrettet Kommisjonen og EASA om tiltak som er truffet for å overholde ICAOs krav om en sikkerhetstilsynsordning, og framhevet også den politiske innsatsen for å gjennomføre reformer.
- 13) Under møtet 7. juni 2017 erkjente AAGE at luftfartsselskaper fra Ekvatorial-Guinea tidligere ikke var blitt sertifisert i samsvar med ICAO-kravene. AAGE tilbakekalte derfor sertifikatene til flere luftfartsselskaper som er sertifisert i staten, og gikk videre med den nye sertifiseringsprosessen i fem faser for de gjenværende luftfartsselskapene. AAGE framla også opplysninger om personalplanlegging og -rekruttering, et luftfartøyregister, et program for fornyelse av sertifisering for luftfartsselskaper og et program for sikkerhetstilsyn.

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

- 14) Som observert i forbindelse med ICAOs tilsyn i februar 2017 oppnådde AAGE en faktisk gjennomføringsgrad for internasjonale flysikkerhetsstandarder på 62,5 %, opp fra ca. 10 %.
- 15) Fra 16. til 20. oktober 2017 ble det gjennomført et EU-besøk med vurdering på stedet i Ekvatorial-Guinea. Sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene deltok på dette besøket. Under besøket ble arbeidet til AAGE vurdert og kontrollert gjennom besøk hos to aktive luftfartsselskaper som er sertifisert i Ekvatorial-Guinea. Det ble konstatert at organisasjonsstrukturen til AAGE, som er en nylig opprettet, uavhengig og selvstendig sivil luftfartsmyndighet som begynte sin sikkerhetstilsynsvirksomhet i 2012, er egnet for luftfartsvirksomheten i Ekvatorial-Guinea. Det ble også konstatert at AAGE dekker alle områder innen sivil luftfart og har et eget budsjett og egne ressurser. Det ble imidlertid påpekt at AAGE trenger tilstrekkelig kvalifiserte inspektører, særlig på området luftfartsoperasjoner og herunder med hensyn til kommersiell lufttransport, for å kunne føre tilstrekkelig og effektivt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Ekvatorial-Guinea.
- 16) Besøket viste at det er innført et omfattende regelverkssystem i Ekvatorial-Guinea. AAGE arbeider med å ajourføre reglene for å sikre fortsatt samsvar med den seneste utviklingen i internasjonale flysikkerhetsstandarder. AAGE er i stor grad avhengig av sertifikater, lisenser og tillatelser som andre myndigheter og organisasjoner har utstedt, uten at AAGE foretar egen kontroll, men en slik egen kontroll er en viktig del av AAGEs sikkerhetstilsynsoppgaver. Denne kontrollprosessen bør derfor inngå i AAGEs prosedyrer og gjennomføres korrekt.
- 17) AAGE viste under besøket at det for tiden bare er to luftfartsselskaper som er sertifisert i Ekvatorial-Guinea, nemlig *CEIBA Intercontinental* og *Cronos Airlines*. Godkjenningssertifikatene for luftfartsselskapene *Punto Azul* og *Tango Airways* er blitt tilbakekalt.
- 18) Under besøket hos *CEIBA Intercontinental*, som en del av EU-besøket med vurdering på stedet, ble det observert at luftfartsselskapet fortsatt drives på et gammelt godkjenningssertifikat, og bare har nådd fase to av fem i den nye sertifiseringsprosedyren for luftfartsselskaper. *CEIBA Intercontinental* gjennomgår for tiden mange endringer, noe som fører til manglende ajourføring og godkjenning av grunnleggende håndbøker og annen dokumentasjon om luftfartsoperasjoner og vedlikehold. Videre er håndbøkene og dokumentasjonen ennå ikke tilpasset luftfartsselskapets drift og luftfartøyer. Sikkerhetsstyringssystemet er under utvikling og luftfartsselskapet har ennå ikke innarbeidet en reell risikoanalyse. Retningslinjer for sikkerhet er blitt utarbeidet og fastlagt, men har ikke blitt formidlet tydelig og bredt i organisasjonen. Kvalitetssystemet må også videreutvikles.
- 19) Besøket hos luftfartsselskapet *Cronos Airlines* viste at de er klar over de gjeldende reglene i Ekvatorial-Guinea, og de treffer tiltak for å gjennomføre disse luftfartsstandardene. De har gjennomført den gjeldende prosedyren for sertifisering av luftfartsselskaper i fem faser med godkjent resultat. Godkjenningssertifikatet for luftfartsselskap ble fornyet i januar 2017. Det ble imidlertid påpekt at flere håndbøker ikke var blitt tilpasset de faktiske operasjonene, og at kvalitetssystemet ikke er fullt utviklet. Videre ble det konstatert at sikkerhetsstyringssystemet hos *Cronos Airlines* fortsatt er under utvikling og for øyeblikket er i fase to av de fire gjennomføringsfasene for et slikt sikkerhetsstyringssystem. Retningslinjer for sikkerhet er blitt utarbeidet og fastlagt og også formidlet tydelig og bredt i organisasjonen. De deltar frivillig i et program for overvåking av flygedata fra luftfartøyene.
- 20) AAGE, *CEIBA Intercontinental* og *Cronos Airlines* ble hørt 14. november 2017 av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005. Under høringen uttrykte representanten for regjeringen i Ekvatorial-Guinea sterk vilje fra regjeringens side til ytterligere å forbedre flysikkerheten i Ekvatorial-Guinea for å kunne sikre gode innenlandske og regionale flyforbindelser. Under høringen framla AAGE opplysninger om de korrigerende tiltakene som er truffet for å løse problemene som ble påpekt under EU-besøket på stedet. AAGE anslår en tidsramme på ett år for gjennomføring av de korrigerende tiltakene.
- 21) Opplysningene framlagt av *CEIBA Intercontinental* under høringen om planen for korrigerende tiltak for å løse de problemene som ble påpekt under EU-besøket på stedet, viste ikke at luftfartsselskapet hadde utført en årsaksanalyse, men at bare umiddelbare korrigerende tiltak var truffet, og ingen langsiktige forebyggende tiltak.

- 22) Under høringen framla *Cronos Airlines* på sin side opplysninger om de korrigerende tiltakene for å løse problemene som ble påpekt under EU-besøket på stedet, og om at det er utført en årsaksanalyse og truffet både umiddelbare korrigerende tiltak samt tiltak for å hindre at problemene som ble påpekt, oppstår på nytt.
- 23) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet og de opplysningene som ble gitt på høringen 14. november 2017, er vurderingen at selv om AAGE har oppnådd betydelige forbedringer, gjenstår vesentlige mangler i sikkerhetstilsynsordningen for luftfart i Ekvatorial-Guinea. Vurderingen er at AAGE ennå ikke har evnen til å utøve sitt fulle ansvar for tilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Ekvatorial-Guinea. Dette framgår av det faktum at luftfartsselskaper sertifiseres og sikkerhetstilsyn utføres uten at nødvendige, tilstrekkelig kvalifiserte inspektører er til stede, og av det faktum at en rekke av problemene som ble påpekt i forbindelse med EU-besøket med vurdering på stedet, ikke var identifisert av AAGE selv i forbindelse med myndighetens sertifiserings- og tilsynsvirksomhet. Det foreligger derfor ikke tilstrekkelig dokumentasjon som støtter en beslutning om å oppheve eller endre driftsforbudet for alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Ekvatorial-Guinea. Ettersom deres godkjenningssertifikater er blitt tilbakekalt, bør imidlertid luftfartsselskapene *Punto Azul* og *Tango Airways* fjernes fra listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud.
- 24) 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 fjerne luftfartsselskapene *Punto Azul* og *Tango Airways* fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

#### **Luftfartsselskaper fra Nepal**

- 25) Den 5. mars 2017 sendte den sivile luftfartsmyndigheten i Nepal («CAAN») et brev til Kommisjonen med opplysninger om nåværende status for sikkerhetstilsynsordningen i Nepal. Etter en fornyet sertifisering i 2015 av alle luftfartsselskaper i Nepal, gjentok CAAN denne prosessen i 2016 med bistand fra ICAO for å igjen forlenge gyldigheten til luftfartsselskapenes godkjenningssertifikater.
- 26) Den 13. mars 2017 framla utenriksdepartementet i Nepal tilleggsdokumentasjon for Unionens delegasjon i Katmandu med en oversikt over framdriften og et utdrag av rapporten fra besøket som ICAO-gruppen for kombinerte tiltak gjennomførte i Nepal. ICAO-gruppen hadde en rekke bemerkninger på områdene drift og luftdyktighet. Bemerkningene var de samme som ble gjort under tidligere besøk, herunder EU-besøket med vurdering på stedet i februar 2014 og et EU-besøk for å gi faglig bistand i oktober 2015. I lys av disse opplysningene anmodet Kommisjonen 4. juli 2017 om ytterligere opplysninger fra CAAN.
- 27) ICAO gjennomførte et samordnet valideringsbesøk i Nepal fra 4. til 11. juli 2017. På bakgrunn av resultatene av dette besøket kunngjorde ICAO 27. juli 2017 at det alvorlige sikkerhetsproblemet med sertifiseringen av luftfartsselskaper var blitt løst av vedkommende myndigheter i Nepal.
- 28) Den 3. august 2017 la CAAN fram opplysningene som Kommisjonen etterspurte. Her inngikk blant annet opplysninger om innehavere av godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper, resultater av sikkerhetstilsynsvirksomheten, luftfartøyer som er registrert i Nepal, ulykker og alvorlige hendelser, håndhevingstiltak, organisering og regler og teknisk bistandsvirksomhet i Nepal. CAAN fremla imidlertid ikke opplysninger om oppfølging av anbefalingene i de offentliggjorte ulykkesrapportene.
- 29) Den 7. november 2017 framla CAAN sluttrapporten fra ICAOs samordnede valideringsbesøk fra 4. til 11. juli 2017, der det angis at faktisk gjennomføringsgrad for internasjonale flysikkerhetsstandarder har økt til 66 %. Rapporten viser imidlertid også at det er nødvendig med ytterligere forbedringer med hensyn til kvalifisert teknisk personale og utbedring av sikkerhetsproblemer. Utstedelse av personsertifikater til flygebesetningsmedlemmer ble ikke gjennomgått av ICAO, men dette var et av områdene som ga grunn til bekymring etter EU-besøket med vurdering på stedet i februar 2014.

- 30) På grunnlag av opplysningene som foreligger, ser det ut til at selv om CAAN har gjort visse framskritt med hensyn til gjennomføringen av internasjonale flysikkerhetsstandarder, er sikkerhetstilsynsordningen for luftfart i Nepal fortsatt ikke tilfredsstillende, noe som også framgår av mangelen på effektive tiltak i etterkant av ulykker for å hindre at de inntreffer igjen, herunder dødsulykker som har inntruffet de senere årene.
- 31) 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 Nepal.

#### **Luftfartsselskaper fra Nigeria**

- 32) Med bistand fra EASA vil Kommisjonen fortsette å nøye overvåke sikkerhetsytelsen til luftfartsselskaper som er sertifisert i Nigeria. I sine brev av 15. mai og 20. juni 2017 understreket Kommisjonen nødvendigheten av at den sivile luftfartsmyndigheten i Nigeria («NCAA») følger nøye med på alle søknader til EASA fra luftfartsselskaper som er sertifisert i Nigeria, om godkjenning som tredjestatsoperatør («TCO» – Third Country Operator).
- 33) Ved brev av 30. mai 2017 underrettet NCAA Kommisjonen om at myndigheten har til hensikt å føre omfattende tilsyn med virksomheten til luftfartsselskapet *Med-View Airline*, som er registrert i Nigeria, samt om tiltak som NCAA har truffet med hensyn til andre nigerianske luftfartsselskaper.
- 34) Ved brev av 10. oktober 2017 understreket Kommisjonen at dette ikke er tilstrekkelig, tatt i betraktning de gjeldende kravene og den forventede veksten i luftfartsvirksomheten i Nigeria. Kommisjonen underrettet NCAA om at det ble innledet samråd i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 35) Den 30. oktober 2017 hadde representanter for Kommisjonen og EASA et faglig samrådsmøte med representanter på ledelsesnivå fra NCAA. Formålet med dette møtet var å gi NCAA mulighet til å forklare hvilke korrigerende og forebyggende tiltak som er truffet med hensyn til *Med-View Airline* og de øvrige luftfartsselskapene som er sertifisert i Nigeria. NCAAAs redegjørelse under dette møtet var underbygd av dokumentasjon som viste en viss forbedring av sikkerhetstilsynet med luftfartsselskapene som nigerianske myndigheter har ansvar for i henhold til gjeldende internasjonale regler.
- 36) Under møtet underrettet NCAA Kommisjonen og EASA om tiltak som er truffet for å forbedre overholdelsen av ICAOs krav om en sikkerhetstilsynsordning. Myndigheten la også fram opplysninger om tilsyn ført med *Med-View Airline* og andre luftfartsselskaper som er registrert i Nigeria, nemlig *Arik Air*, *Air Peace* og *Kabo Air*, samt om antall ansatte i NCAA, inspektørens opplæring og kvalifikasjoner og myndighetens program for sikkerhetstilsyn. NCAA har innført og gjennomfører et program for overvåking av luftfartsoperasjoner og luftdyktighet for å sikre fortsatt samsvar med gjeldende regler. Nigeria er i ferd med å gjennomføre sitt nasjonale flysikkerhetsprogram og planlegger å oppnå full gjennomføring innen utgangen av 2018.
- 37) Opplysningene som foreligger, herunder opplysninger framlagt av NCAA på møtet 30. oktober 2017, tyder på at det er satt i gang forbedringer av sikkerhetstilsynsordningen i Nigeria. Slike forbedringer er helt nødvendige. Dette er særlig tilfellet når det gjelder NCAAAs kjennskap til den planlagte virksomheten til luftfartsselskaper under sitt tilsyn og faktisk og effektiv gjennomføring av myndighetens program for sikkerhetstilsyn, herunder hvordan funnene håndteres. Den 1. november 2017 anmodet Kommisjonen om ytterligere opplysninger om dette. Kommisjonen oppfordret også NCAA til å fraråde nigerianske luftfartsselskaper å søke EASA om TCO-godkjenning før myndigheten er helt overbevist om at selskapene overholder gjeldende internasjonale flysikkerhetsstandarder.
- 38) 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 Nigeria.
- 39) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale flysikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaper fra Russland**

- 40) Kommisjonen, EASA og vedkommende myndigheter fortsetter å følge nøye med på sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland og har flyginger til Unionen, herunder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av visse russiske luftfartsselskaper i samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012.
- 41) Den 20. oktober 2017 hadde representanter fra Kommisjonen og EASA et møte med representanter fra den russiske føderale lufttransportmyndigheten («FATA»). Formålet med møtet var å gjennomgå sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland, på grunnlag av rapporter fra inspeksjoner på bakken i tidsrommet mellom 6. oktober 2016 og 5. oktober 2017, og å identifisere tilfeller der FATAs tilsynsvirksomhet kan styrkes.
- 42) På dette møtet foretok Kommisjonen en grundigere gjennomgåelse av resultatene av SAFA-inspeksjoner på bakken av fire luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland. Ingen sikkerhetsproblemer ble påvist, men FATA underrettet Kommisjonen om sitt sikkerhetstilsyn med disse luftfartsselskapene.
- 43) På grunnlag av opplysningene som foreligger, herunder opplysninger framlagt av FATA i forbindelse med det faglige samrådet 20. oktober 2017, er vurderingen at FATA verken mangler evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland. 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 Russland.
- 44) 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 Russland.
- 45) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper fra Russland faktisk overholder internasjonale flysikkerhetsstandarder, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 46) 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 Russland i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaper fra Saint Vincent og Grenadinene**

- 47) Den 2. februar 2017 søkte luftfartsselskapet *Mustique Airways*, som er sertifisert i Saint Vincent og Grenadinene, EASA på nytt om en TCO-godkjenning. Denne nye søknaden kom etter at en tidligere søknad om TCO-godkjenning hadde blitt avslått av EASA av sikkerhetsmessige årsaker. EASA vurderte den nye søknaden i samsvar med kravene i kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014<sup>(1)</sup>.
- 48) Planene for korrigerende tiltak for å utbedre manglene påvist av EASA i forbindelse med TCO-godkjenningssøknaden fra *Mustique Airways* ble godkjent av EASA, og byrået besluttet å fortsette behandlingen av søknaden fram til alle manglene var blitt utbedret. Den 11. september 2017 underrettet EASA Kommisjonen om at den siste av de ovennevnte manglene var utbedret, og at EASA dermed ville kunne utstede godkjenningen dersom luftfartsselskapet ble fjernet fra flysikkerhetslisten.
- 49) I lys av disse opplysningene inviterte Kommisjonen *Mustique Airways* til en høring for å gi *Mustique Airways* mulighet til å presentere de korrigerende tiltakene og framlegge opplysninger om tiltak som er truffet for å hindre at sikkerhetsmanglene som EASA påviste under vurderingen i forbindelse med en eventuell TCO-godkjenning, vil dukke opp igjen. Den 14. november 2017 presenterte *Mustique Airways* de korrigerende tiltakene for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen. De består av betydelige endringer i hvordan sikkerhetsstyringssystemet organiseres og gjennomføres, i tillegg til et nytt nettbasert verktøy og nye retningslinjer for sikkerhet, som gjør det mulig for *Mustique Airways* å fjerne de underliggende årsakene til manglene og hindre at de dukker opp på nytt.

<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).

- 50) Under høringen framla *Mustique Airways* også opplysninger om en rekke tiltak som var truffet for å bygge opp en flysikkerhetskultur i selskapets organisasjon. Tiltakene omfatter regelmessige sikkerhetsmøter på både ledelses- og personalnivå i *Mustique Airways* for å øke de ansattes sikkerhetsbevissthet og forbedre rapporteringen av sikkerhetshendelser.
- 51) På grunnlag av alle opplysninger som er tilgjengelige for øyeblikket, herunder vurderingen foretatt av EASA og opplysningene som ble gitt på høringen, bør det konkluderes med at *Mustique Airways* har utbedret de påviste sikkerhetsmanglene, og at *Mustique Airways* er i stand til å utbedre sikkerhetsmangler som vil kunne oppstå.
- 52) 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 fjerne luftfartsselskapet *Mustique Airways* fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 53) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere faktisk overholdelse 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.
- 54) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale flysikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Thailand**

- 55) Fra 20. til 27. september 2017 gjennomførte ICAO et samordnet valideringsbesøk i Thailand for å gjennomgå protokollspørsmålene som ga opphav til det alvorlige sikkerhetsproblemet i Thailand. De korrigerende tiltakene som ble truffet av den sivile luftfartsmyndigheten i Thailand («CAAT»), ble ansett som tilstrekkelige til å løse det alvorlige sikkerhetsproblemet, og den faktiske gjennomføringsgraden for internasjonale flysikkerhetsstandarder har økt til ca. 41 %. Arbeidet med ytterligere å øke den faktiske gjennomføringsgraden pågår imidlertid fortsatt, og CAAT venter et samordnet valideringsbesøk av ICAO i 2018 som dekker alle deler av sikkerhetstilsynsordningen for sivil luftfart.
- 56) CAAT ble invitert til en høring 13. november 2017 for å gi Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen en redegjørelse for de korrigerende tiltakene som er truffet for å bedre flysikkerhetssituasjonen i Thailand.
- 57) Under høringen framla CAAT opplysninger om den sivile luftfartsindustriens omfang og virksomhet i Thailand og resultatene av ICAOs samordnede valideringsbesøk, herunder det faktum at det alvorlige sikkerhetsproblemet var løst. CAAT rapporterte også om framdriften i gjennomføringen av bærekraftsplanen, som omfatter arbeidet med et strategisk plan for nærmeste framtid, ajourføringen av lover og forskrifter, myndighetens organisering og bemanning, finansieringen av myndighetens virksomhet og IT-systemene CAAT vil bruke i forbindelse med sin virksomhet. Myndigheten framla også opplysninger om sin tilsynsvirksomhet med hensyn til luftfartsselskaper som er sertifisert i Thailand. Kommisjonen oppfordret CAAT til å fortsette arbeidet med å sikre at flysikkerheten i Thailand forbedres på en bærekraftig måte.
- 58) De tilgjengelige opplysningene tyder på at sikkerhetstilsynsordningen i Thailand er forbedret. Særlig har CAAT framlagt bevis på at det er gjort framskritt i løpet av det siste året. Opplysningene som foreligger om luftfartsselskaper som er sertifisert i Thailand, gir ikke grunnlag for en beslutning om å pålegge et forbud eller visse driftsbegrensninger på disse luftfartsselskapene.
- 59) 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.
- 60) 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.
- 61) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere faktisk overholdelse av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Thailand, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

- 62) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale flysikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Ukraina**

- 63) Den 19. april 2017 søkte luftfartsselskapet *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*, som er sertifisert i Ukraina, EASA på nytt om en TCO-godkjenning. Etter å ha avslått den første søknaden om en TCO-godkjenning av sikkerhetsgrunner, vurderte EASA den nye søknaden i samsvar med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014.
- 64) Fra 28. til 29. juni 2017 gjennomførte EASA i den forbindelse en kontroll på stedet ved hovedkontoret til *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»*. Kontrollen gjorde det mulig å konstatere at selskapet hadde utbedret alle mangler som ble påvist under vurderingen av den første søknaden, men det ble påvist fem nye mangler, særlig knyttet til luftdyktighet. *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* framla deretter for EASA en plan for korrigerende tiltak for å utbedre disse manglene. På grunnlag av denne planen for korrigerende tiltak ble det 4. oktober 2017 konstatert at alle mangler er utbedret på en måte som EASA anser som tilfredsstillende. EASA underrettet Kommisjonen om dette og at EASA dermed ville kunne utstede godkjenningen dersom luftfartsselskapet ble fjernet fra flysikkerhetslisten.
- 65) På bakgrunn av dette ble *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* invitert til en høring av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen, som fant sted 13. november 2017. Under høringen framla selskapet nærmere opplysninger om gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak utarbeidet som svar på manglene som EASA påviste under kontrollen på stedet i juni 2017. De forklarte også at de har gjort større endringer i sin organisasjon og sine prosedyrer for å bli bedre i stand til å overholde internasjonale flysikkerhetsstandarder. For å sikre at tiltakene gir varige resultater, og for å muliggjøre faktisk kontroll av selskapets virksomhet, har *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* også omstrukturert sitt interne kvalitetssystem.
- 66) På grunnlag av alle opplysninger som er tilgjengelige for øyeblikket, herunder vurderingen foretatt av EASA og opplysningene som ble gitt på høringen, bør det konkluderes med at *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* har utbedret de påviste sikkerhetsmanglene, og at *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* er i stand til å utbedre sikkerhetsmangler som vil kunne oppstå.
- 67) 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 fjerne luftfartsselskapet *International Joint-Stock Aviation Company «URGA»* fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 68) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere faktisk overholdelse av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Ukraina, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 69) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale flysikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Venezuela**

- 70) Den 6. mars 2017 søkte luftfartsselskapet *Avior Airlines*, som er sertifisert i Venezuela, EASA om en TCO-godkjenning. EASA vurderte søknaden i samsvar med kravene i forordning (EU) nr. 452/2014.
- 71) I sin sikkerhetsvurdering av *Avior Airlines* med henblikk på en TCO-godkjenning uttrykte EASA bekymring for luftfartsselskapets manglende evne til å påvise samsvar med gjeldende krav. EASA konkluderte derfor med at ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en TCO-godkjenning til *Avior Airlines*, og at selskapet ikke oppfyller de gjeldende kravene i forordning (EU) nr. 452/2014. Den 4. oktober 2017 avslo derfor EASA TCO-søknaden til *Avior Airlines* av sikkerhetsmessige årsaker.



- 72) Den 10. oktober 2017 anmodet Kommisjonen om opplysninger fra den sivile luftfartsmyndigheten i Venezuela («INAC») om tiltakene som var truffet etter EASAs avslag på TCO-søknaden fra *Avior Airlines*. Brevet innledet samrådene med myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Venezuela, i henhold til kriteriene i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006. Ettersom sikkerhetsproblemene som ble påvist under EASAs TCO-sikkerhetsvurdering av *Avior Airlines*, ikke var løst, fikk både INAC og *Avior Airlines* muligheten til å bli hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 73) Den 13. november 2017 framla INAC opplysninger for Kommisjonen om de siste års tilsynsvirksomhet med hensyn til luftfartsselskaper som er sertifisert i Venezuela, samt en beskrivelse av tilsynet med luftfartsselskapet *Avior Airlines*.
- 74) Under høringen 14. november 2017 framla INAC opplysninger for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om sin struktur, sine funksjoner, sin kompetanse og sine ressurser, antall luftfartshendelser og -ulykker, faktisk gjennomføring av internasjonale flysikkerhetsstandarder, status i FAAs program for vurdering av internasjonal flysikkerhet og antall og type av organisasjoner under myndighetens tilsyn. Myndigheten gjorde også rede for sine tilsynsprosesser og framla resultatene av de siste års sikkerhetstilsyn med *Avior Airlines*. INAC opplyste at myndigheten hadde økt antallet inspeksjoner av *Avior Airlines*, ettersom dette luftfartsselskapet hadde utvidet flåten. Dette førte til at det ble avdekket en rekke sikkerhetsmangler hos *Avior Airlines*, særlig på områdene personalopplæring, endringshåndtering og dokumentstyring.
- 75) INAC opplyste at myndigheten ikke var klar over manglene som ble påvist hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Venezuela, ved inspeksjoner på bakken utført av medlemsstatene, og uttrykte at INAC hadde til hensikt å samarbeide med EASA for å sikre tilstrekkelig oppfølging av manglene.
- 76) De framlagte opplysningene tyder på at INAC bør øke sin kapasitet til å føre tilsyn med de luftfartsselskapene myndigheten er ansvarlig for.
- 77) Under høringen informerte *Avior Airlines* Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om de korrigerende tiltakene som var truffet for å løse de alvorlige problemene som ble påvist av EASA under vurderingen i forbindelse med en eventuell TCO-godkjenning, slik som kontroll av luftdyktighet og vedlikehold, gjennomføring og overvåking av luftdyktighetspåbud og sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemet. *Avior Airlines* viste imidlertid tydelig manglende bevissthet rundt og forståelse av alvoret i sikkerhetsproblemene som ble framsatt av EASA og påvist av medlemsstatene i forbindelse med inspeksjoner på bakken. Videre viser de tiltakene som *Avior Airlines* 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.
- 78) Det framgår av opplysningene som foreligger, som bygger på EASAs vurdering i forbindelse med en eventuell TCO-godkjenning, inspeksjoner på bakken utført av medlemsstatene og opplysninger framlagt av NCAA og *Avior Airlines*, at det er klare bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos *Avior Airlines*. Disse opplysningene viser også at *Avior Airlines* 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 er påvist av EASA, og at manglene som er påvist ved inspeksjoner på bakken utført av medlemsstatene, ikke er fulgt opp på en hensiktsmessige måte.
- 79) 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 luftfartsselskapet *Avior Airlines* i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 80) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere faktisk overholdelse av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Venezuela, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 81) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale flysikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 82) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.

83) 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 30. november 2017.

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

\_\_\_\_\_

[Vedlegget er kunngjort i EUT L 318 av 2.12.2017, s. 11–20].