

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 390/2011

2016/EØS/8/47

av 19. april 2011

om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006⁽²⁾ ble fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005, opprettet.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har noen medlemsstater oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante i forbindelse med ajourføring av fellesskapslisten. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater. På dette grunnlag bør fellesskapslisten ajourføres.
- 3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper enten direkte eller, dersom dette ikke var praktisk mulig, gjennom tilsynsmyndighetene, om de vesentlige fakta og årsaker som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Unionen eller endre vilkårene i et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på fellesskapslisten.
- 4) Kommisjonen har gitt berørte luftfartsselskaper mulighet til å gjennomgå dokumenter som medlemsstatene har framlagt, til å framlegge skriftlige kommentarer og til å komme med en muntlig redegjørelse for Kommisjonen innen 10 virkedager og for Flysikkerhetskomiteen opprettet ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart⁽³⁾.

- 5) Kommisjonen, og i særlige tilfeller enkelte medlemsstater, har rådført seg med de ansvarlige tilsynsmyndighetene for de berørte luftfartsselskapene.
- 6) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) og Kommisjonen om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i stater som berøres av forordning (EF) nr. 2111/2005. Komiteen er blitt underrettet om at det foreligger ytterligere anmodninger om faglig bistand og samarbeid for å forbedre de sivile luftfartsmyndighetenes administrative og faglige kapasitet med sikte på å løse saker der internasjonale standarder ikke er overholdt.
- 7) Flysikkerhetskomiteen er også blitt underrettet om håndhevingstiltak som EASA og medlemsstatene har truffet for å sikre kontinuerlig luftdyktighet for og vedlikehold av luftfartøyer som er registrert i Unionen, og som drives av luftfartsselskaper som er sertifisert av sivile luftfartsmyndigheter i tredjestater.
- 8) Flysikkerhetskomiteen har også hørt redegjørelser fra EASA om kategoriseringen av merknader når det utføres inspeksjoner på bakken innenfor rammen av EUs program for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer (SAFA), og har godkjent byråets forslag til ny kategorisering av manglende overholdelse av ICAOs krav om språkferdigheter i engelsk (ELP) for flygere for så raskt som mulig å kunne garantere full overholdelse av ELP-krav. I samsvar med forslaget bør en merknad i kategori 2 framsettes i tilfeller av manglende ELP-overholdelse, men der lisensstaten har levert en tiltaksplan til ICAO for å oppnå overholdelse. Videre bør en merknad i kategori 3 framsettes i tilfeller av ingen ELP-overholdelse og der lisensstaten ikke har levert en tiltaksplan til ICAO eller har meddelt full overholdelse uten reelt å oppfylle dette krav. Endelig bør en generell merknad (kategori G) registreres dersom formell ELP-overholdelse kan dokumenteres, selv om den faktiske kommunikasjonen under inspeksjonen på bakken er svært vanskelig på grunn av flygernes klare mangel på engelskferdigheter. Flysikkerhetskomiteen ble enig om å tilstrebe en harmonisert bruk av disse forslag. EASA påtok seg snarlig å offentliggjøre relevant veiledende informasjon.
- 9) Flysikkerhetskomiteen godkjente også Byråets forslag om at medlemsstatene skal opprette arbeidsforbindelser med relevante ytere av flysikkerhetstjenester for å rapportere kommunikasjonsproblemer med luftfartøybesetninger som følge av pilotenes utilstrekkelig engelskkunnska-

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 104 av 20.4.2011, s. 10, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 120/2011 av 21. oktober 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 70 av 22.12.2011, s. 21.

⁽¹⁾ EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14.

⁽³⁾ EUT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

per. Endelig anmodet Flysikkerhetskomiteen EASA om på neste komitemøte å rapportere om SAFA-resultatene vedrørende gjennomføringen av ELP-kravene for flygere samt gjennomføringen av den foreslåtte kategoriseringen.

- 10) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.

Luftfartsselskaper i Den europeiske union

- 11) På bakgrunn av Det europeiske flysikkerhetsbyrås analyse av opplysninger som fulgte av SAFA-inspeksjoner på bakken, utført på luftfartøyer fra visse luftfartsselskaper i Den europeiske union, samt områdespesifikke inspeksjoner og revisjoner utført av nasjonale luftfartsmyndigheter har noen medlemsstater truffet særlige håndhevingstiltak. Nevnte medlemsstater underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse tiltak: Kypros besluttet 26. november 2010 å oppheve Eurocypria Airlines' godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) som følge av at selskapet innstilte driften og manglet finansielle midler til å drive virksomhet på en sikker måte. Italia besluttet å oppheve lisensen til luftfartsselskapet Livingston 24. oktober 2010 og lisensen til ItaliAirlines 11. mars 2011. Litauen besluttet å tilbakekalle luftfartsselskapet Star 1 Airlines' AOC 11. november 2010. På bakgrunn av konkursen i luftfartsselskapet Blue Line og den etterfølgende opphevingen av dets lisens besluttet Frankrike å oppheve selskapets AOC 6. oktober 2010. Videre besluttet Frankrike 16. september 2010 ikke å fornye Strategic Airlines' AOC. Hellas besluttet i november 2010 å tilbakekalle Hellas Jets AOC, opphevet Athens Airways' AOC i januar 2011 og forsterket tilsynet av Hellenic Imperial Airways. Sverige besluttet 31. desember 2010 ikke å fornye luftfartsselskapet Viking Airlines ABs AOC, og Det forente kongerike styrket overvåkingen av luftfartsselskapene Jet2.com, Oasis og Titan Airways.

Portugal

- 12) Som oppfølging av gjennomgåelsen av situasjonen til visse luftfartsselskaper registrert i Portugal på Flysikkerhetskomiteens møte i november 2010⁽¹⁾ opplyste vedkommende myndigheter i Portugal (INAC) om resultatene av det styrkede tilsynet med luftfartsselskapene Luzair og White. Når det gjelder Luzair, rapporterte INAC at Luzairs AOC ble opphevet 11. februar 2011 som følge av endring av flåten. Når det gjelder White, rapporterte INAC at det hadde gjennomført 29 inspeksjoner på området drift og fem inspeksjoner på området luftdyktighet som ikke avdekket betydelige mangler. I tillegg rapporterte EASA at luftfartsselskapene ble inspisert i november 2010, og at ingen av inspeksjonene avdekket betydelige

mangler. Innenfor rammen av en generell praksisendring i selskapet ble to luftfartøyer av typen A320 med registreringsmerke CS-TQO og CS-TQK faset ut henholdsvis 12. november 2010 og 22. februar 2011.

Tyskland

- 13) På bakgrunn av EASAs analyse av opplysninger fra SAFA-inspeksjoner og det at SAFA-inspeksjonene viste et økt antall av visse tyske luftfartsselskaper med mer enn én betydelig mangel per inspeksjon, innledet Kommisjonen formelle samtaler med vedkommende myndigheter i Tyskland (Luftfahrtbundesamt — LBA) og holdt et møte 10. mars 2011.
- 14) Analysen av de grunnleggende årsakene til disse luftfartsselskapenes ytelse avdekket særlige svakheter knyttet til tilsynet med luftfartsselskapene, hvilket også ble avdekket i en standardiseringsinspeksjon på området drift som ble utført av EASA 26.-29. mai 2009, der det ble påpekt utilstrekkelig antall kvalifisert personell i LBA, noe som påvirker Tysklands evne til å sikre kontinuerlig tilsyn og begrenser LBAs evne til å øke tilsynsnivået der det er nødvendig.
- 15) Den særlige situasjonen til luftfartsselskapet BinAir, som er sertifisert i Tyskland, ble diskutert på møtet 10. mars, der luftfartsselskapet deltok og redegjorde for de tiltak som var truffet for å utbedre sikkerhetsmangler som var påvist ved SAFA-inspeksjoner. I tillegg underrettet vedkommende myndigheter i Tyskland Kommisjonen om opphevingen av luftfartsselskapet ACH Hamburg GmbHs AOC.
- 16) Tyskland bekreftet overfor Flysikkerhetskomiteen at ACH Hamburg GmbHs AOC fortsatt var opphevet, at situasjonen ville bli vurdert på nytt i mai 2011, og at luftfartsselskapets AOC ville bli tilbakekalt dersom det ikke var noen framskritt innen denne dato. Tyskland opplyste også at tilsynet med luftfartsselskapet BinAir var blitt styrket, at luftfartøyet av typen Cessna C550 med registreringsmerke D-IJJJ var fjernet fra luftfartsselskapet Advance Air Luftfahrtgesellschafts AOC og at LBA hadde styrket tilsynet med andre luftfartsselskaper der dårlige resultater fra inspeksjoner på bakken hadde avslørt sikkerhetsmangler. LBA erklærte at det hadde gjort det klart overfor disse luftfartsselskapene at deres AOC kunne bli opphevet dersom ingen framskritt ble registrert.
- 17) Med hensyn til mangelen på kvalifisert personell opplyste Tyskland Flysikkerhetskomiteen om at situasjonen ikke ville bli bedre i 2011. En vurdering av LBAs personalressurser var imidlertid iverksatt og skulle avsluttes våren

⁽¹⁾ Betraktning 13 i forordning (EF) nr. 1071/2010 av 23.11.2010 (EUT L 306 av 23.11.2010, s. 45).

2011, og derfor kunne en forbedring i personalsituasjonen forventes fra 2012.

- 18) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen noterte seg vedkommende myndigheter i Tysklands innsats for å utbedre påviste mangler hos visse luftfartsselskaper og arbeidet som er igangsatt for å møte LBAs mangel på personalressurser. Uten at det berører den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen i henhold til traktaten, understreket den imidlertid at dersom slike tiltak ikke bedrer ytelsen til luftfartsselskaper som er sertifisert i Tyskland, vil det bli nødvendig å treffe tiltak for å sikre at påviste sikkerhetsmangler er tilstrekkelig kontrollert.

Spania

- 19) På bakgrunn av EASAs analyse av opplysninger fra SAFA-inspeksjoner og det at SAFA-inspeksjonene viste et økt antall av spanske luftfartsselskaper med mer enn én betydelig mangel per inspeksjon, innledet Kommisjonen formelle samtaler med vedkommende myndigheter i Spania (AESA) og holdt et møte 14. mars 2011.
- 20) Den særlige situasjonen til luftfartsselskapet Flightline, som er sertifisert i Spania, ble diskutert på møtet. Luftfartsselskapet deltok og redegjorde for de tiltak som var truffet for å utbedre sikkerhetsmanglene som var påvist ved SAFA-inspeksjoner. I tillegg beskrev luftfartsselskapet i detalj de tiltak som var truffet etter ulykken med et luftfartøy av typen Fairchild Metro 3 med registreringsmerke EC-ITP. Flightline forklarte at selskapet hadde inngått et forretningssamarbeid med selskapet Air Lada, som ikke er et sertifisert luftfartsselskap, om drift av to luftfartøyer av typen Fairchild Metro med registreringsmerke EC-GPS og EC-ITP, med bruk av flygere fra Air Lada. Kommisjonen påpekte overfor Flightline at samme luftfartøy tidligere hadde vært benyttet innenfor AOC-et til Eurocontinental, et annet luftfartsselskap som er sertifisert i Spania, og at AESA hadde opphevet Eurocontinentals AOC på bakgrunn av resultatene av SAFA-inspeksjoner og alvorlige hendelser knyttet til driften av disse luftfartøyene.
- 21) Flightline erklærte at selskapet hadde utført all nødvendig omstillingsopplæring for flygerne samt utført kvalitetskontroller for drift av luftfartøyet på Isle of Man. Kommisjonen ba om ytterligere detaljer knyttet til luftfartsselskapets plan for korrigerende tiltak og kopier av de interne revisjonsrapportene for driften av Fairchild Metro 3. Etter å ha mottatt opplysningene 22. mars oppfordret Kommisjonen luftfartsselskapet Flightline til å komme med en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen.
- 22) På møtet 14. mars 2011 meddelte AESA Kommisjonen at selskapet hadde besluttet å begrense Flightlines AOC for

å unngå flyginger med Fairchild Metro 3, og at det hadde startet arbeidet med å oppheve selskapets AOC.

- 23) Kommisjonen oppfordret AESA til å framlegge ytterligere avklarende opplysninger om håndhevingstiltak for fire andre luftfartsselskaper som er sertifisert i Spania, og der EASA hadde påvist dårlige SAFA-resultater. AESA meddelte deretter Kommisjonen 28. mars 2011 at det etter nylige revisjoner av Air Taxi and Charter International og Zorex var påvist betydelige sikkerhetsmangler, og at framgangsmåten for å oppheve luftfartsselskapenes AOC var iverksatt. Når det gjelder luftfartsselskapet Jetnova, avventet AESA luftfartsselskapets svar på særlige mangler som var påvist av AESA, og vil iverksette framgangsmåten for oppheving dersom svaret er utilfredsstillende. Med hensyn til luftfartsselskapene Aeronova, Tag Aviation og Alba Star fortsatte AESA sitt tilsyn, men vurderte at særlige tiltak ikke var nødvendig på dette tidspunkt. Luftfartsselskapet Flightline ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 5. april 2011. Selskapet opplyste at det hadde endret sine framgangsmåter for å styrke driftskontrollen av Flightlines flyginger, særlig flyginger som gjennomføres fra andre flyplasser enn hovedbasen, endret driftshåndboken slik at den inneholder retningslinjer for bruk av alternative lufthavner, endret opplæringsprogrammet for å styrke flygernes kunnskap om driftsprosedyrer og endret metodene for utvelging av piloter.
- 24) Spania meddelte Flysikkerhetskomiteen at AESA etter å ha påvist mangler ved inspeksjoner utført 14. mars 2011 hadde iverksatt en framgangsmåte for å oppheve Flightlines AOC og innført sikkerhetstiltak for å utbedre den umiddelbare sikkerhetsrisikoen. AESA bekreftet at Flightline deretter hadde truffet tiltak for å utbedre den umiddelbare sikkerhetsrisikoen samt framlagt en plan for korrigerende tiltak som ble vurdert av AESA.
- 25) På bakgrunn av tiltakene truffet av vedkommende myndigheter i Spania for å utbedre sikkerhetsmangler påvist hos Flightline og andre spanske luftfartsselskaper vurderes det at ytterligere tiltak ikke er nødvendig på nåværende tidspunkt. Kommisjonen understreket imidlertid at dersom slike tiltak ikke forbedrer ytelsen til luftfartsselskaper sertifisert i Spania, vil det bli nødvendig å sikre at påviste sikkerhetsmangler er tilstrekkelig kontrollert. I mellomtiden vil Kommisjonen i samarbeid med EASA fortsette å overvåke sikkerheten til spanske luftfartsselskaper.

Luftfartsselskaper fra Angola

- 26) INAVIC rapporterte om ytterligere framskritt innen utbedringen av mangler påvist av ICAO under dets besøk på stedet i januar 2010. Særlig arbeider INAVIC videre med å ajourføre angolanske flysikkerhetsforskrifter slik at

de gjenspeiler de seneste endringene i ICAO-standardene, styrke sin kapasitet ytterligere, gjøre framskritt med hensyn til fornyet sertifisering av luftfartsselskaper i samsvar med nevnte forskrifter og ytterligere konsolidere sitt overvåkingsprogram.

- 27) Med hensyn til tilsynet av TAAG Angoland Airlines bekreftet INAVIC opplysningene som ble framlagt for Kommisjonen 3. mars 2011 om at to luftfartøyer av typen B777 som flys av TAAG, hadde vært involvert i to alvorlige hendelser i desember 2010 i Portugal og Angola med skader som ikke var begrenset til motoren. Foreløpige resultater av undersøkelsen utført av vedkommende myndigheter i Portugal tyder inntil videre på at både luftfartsselskapet og vedkommende myndigheter hadde truffet nødvendige tiltak for å utbedre årsakene til hendelsene overfor produsenten og forebygge nye hendelser. Flygingene er nå gjenopptatt, herunder til EU, innenfor rammen av et styrket tilsynsprogram i samarbeid med produsenten.
- 28) INAVIC opplyste at det ved tilsynet som er foretatt med visse luftfartsselskaper i løpet av prosessen med fornyet sertifisering, er avdekket sikkerhetsproblemer og brudd på gjeldende sikkerhetsregler, og dette har ført til at INAVIC har truffet egnede håndhevingstiltak. Det ble konstatert at seks luftfartsselskaper ikke tilfredsstilte angolanske flysikkerhetsforskrifter: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA og SAL. INAVIC framla særlig dokumentasjon på at deres AOC hadde utløpt og ikke hadde blitt fornyet eller tilbakekalt. På grunnlag av de felles kriterier bør disse luftfartsselskapene derfor fjernes fra vedlegg A.
- 29) INAVIC opplyste også at de to luftfartsselskapene ANGOLA AIR SERVICES og GIRA GLOBOS AOC er blitt opphevet. I påvente av bevis for at det finnes teknisk kapasitet til å fullføre sertifiseringsprosessen på en tilfredsstillende måte innen 15. april 2011, vurderes det på grunnlag av de felles kriterier at disse luftfartsselskaper fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- 30) INAVIC meddelte at fem luftfartsselskaper var blitt sertifisert på nytt i samsvar med angolanske flysikkerhetsforskrifter: SONAIR Air Services i desember 2010, AIR26 31. januar 2011, HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET og HELIANG 15. februar 2011. På nåværende tidspunkt finnes det imidlertid ikke bevis for at tilstrekkelige undersøkelser er blitt utført før disse nye AOC-ene ble utstedt eller at de betydelige sikkerhetsproblemene påvist av ICAO med hensyn til sertifisering av luftfartsselskaper i Angola faktisk er utbedret. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- 31) INAVIC opplyste videre at det hadde sertifisert et nytt luftfartsselskap: FLY540 31. januar 2011. Det finnes imidlertid ikke bevis for at tilstrekkelige undersøkelser

ble utført før disse nye AOC-ene ble utstedt, eller at de betydelige sikkerhetsproblemene påvist av ICAO med hensyn til sertifisering av luftfartsselskaper i Angola faktisk er utbedret. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene bør være oppført i vedlegg A.

- 32) Endelig rapporterte INAVIC at det fortsatt pågår arbeid for å gi fire luftfartsselskaper fornyet sertifisering: DI-EXIM, AIRNAVE, GUICANGO og MAVEWA. Arbeidet, som etter planen skulle vært avsluttet innen utgangen av 2010, ble forsinket til 15. april 2011, som er den frist INAVIC har satt for å innstille luftfartsselskapenes flyginger dersom de ikke har fått fornyet sertifisering i samsvar med angolanske flysikkerhetsforskrifter. I påvente av resultatet av dette arbeidet vurderes det på grunnlag av de felles kriterier at nevnte luftfartsselskaper og andre luftfartsselskaper som faller under INAVICs ansvarsområde, fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- 33) Kommisjonen oppfordrer INAVIC til å slutføre arbeidet med fornyet sertifisering av angolanske luftfartsselskaper med beslutsomhet, og til å ta behørig hensyn til mulige sikkerhetsproblemer som påvises i den forbindelse. Kommisjonen oppfordrer også INAVIC til å samarbeide fullt ut med ICAO for å bekrefte progresjonen i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak i form av et samordnet bekreftelsesbesøk på stedet (ICVM) om mulig.

Luftfartsselskaper fra Kambodsja

- 34) Etter den seneste rapporten om situasjonen i Kongeriket Kambodsja⁽¹⁾ meddelte vedkommende myndigheter i Kambodsja (SSCA) at de håndhevingstiltak som ble truffet for å utbedre manglene påvist ved ICAO-revisjonene, har ført til tilbakekalling av alle AOC-er som var utstedt til luftfartsselskaper registrert i Kongeriket Kambodsja på det tidspunkt ICAO-revisjonen ble gjennomført.
- 35) Det ble særlig bekreftet at Siem Reap International Airways' AOC ble tilbakekalt 10. oktober 2010. På grunnlag av de felles kriteriene er vurderingen at dette luftfartsselskapet bør fjernes fra vedlegg A.
- 36) EASA rapporterte om besøket for å yte faglig bistand som ble gjennomført i januar 2011 til støtte for kapasitetsoppbyggingen til vedkommende myndigheter i Kongeriket Kambodsja. EASA bekreftet at vedkommende myndigheter i Kambodsja har gjort betydelige framskritt for å utbedre manglene som er påvist av ICAO. Særlig har de fullstendig omstrukturert luftfartslovgivningen og de interne framgangsmåtene for innledende og vedvarende tilsyn med foretak, noe som baner veien for et tilsyn som er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Kommisjonen anerkjenner SSCAs betydelige innsats for å overholde internasjonale sikkerhetsstandarder og erkjenner viktigheten av håndhevingstiltakene truffet i den

(¹) Forordning (EU) nr. 590/2010 av 5. juli 2010 (EUT L 170 av 6.7.2010, s. 12).

forbindelse.

Luftfartsselskaper fra Den demokratiske republikk Kongo

- 37) Alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Den demokratiske republikk Kongo, er underlagt driftsforbud i Fellesskapet og er oppført i vedlegg A. Det finnes bevis for at vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo utstedte en lisens til luftfartsselskapet Korongo Airlines 7. januar 2011.
- 38) Kommisjonen innledet samtaler med vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo for å avklare situasjonen til nevnte luftfartsselskap og vilkårene for tilsyn av selskapet. Vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo har ikke besvart spørsmålene.
- 39) Siden det ikke foreligger bevis for endringer i kapasiteten til vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo når det gjelder å sikre tilsyn med luftfartsselskaper som er lisensiert i staten i samsvar med relevante sikkerhetsstandarder, og på grunnlag av de felles kriteriene er Kommisjonens vurdering at Korongo Airlines bør føres opp i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Georgia

- 40) Det foreligger bevis fra SAFA-inspeksjoner på bakken⁽¹⁾ for ulike betydelige mangler på luftfartøyer hos visse luftfartsselskaper registrert i Georgia. Vedkommende myndigheter i Georgia (United Transport Administration – UTA) framla opplysninger om de håndhevingstiltak som er truffet overfor disse og andre luftfartsselskapers AOC. I henhold til disse opplysningene ble følgende AOC-er tilbakekalt: LTD Eurex Airline og JSC Tam Air tilbakekalt 24. november 2010, LTD Sky Way og LTD Sakaviaservice tilbakekalt 29. november 2010, LTD Jav Avia tilbakekalt 18. januar 2011, LTD Carre Aviation Georgia tilbakekalt 8. februar 2011, LTD Air Batumi tilbakekalt 17. mars 2011 og LTD Air Iberia tilbakekalt 4. april 2011. LTD Sun Ways AOC utløp 3. februar 2011 og ble ikke fornyet.
- 41) Det foreligger bevis for at flere georgiske luftfartsselskaper har vært involvert i ulykker og hendelser. Dette omfatter ulykken med et luftfartøy av typen Ilyushin 76TD med registreringsmerke 4L-GNI, som drives av Sun Way, og som fant sted i Karachi i Pakistan 28. november 2010, og den seneste ulykken med et luftfartøy av typen Canadair CL 600 med registreringsmerke 4L-GAE, som drives av Georgian Airways og som fant sted i Kinshasa i Den demokratiske republikken Kongo 4. april 2011. Det fore-

ligger også bevis for sikkerhetsmangler knyttet til luftfartøyer som er registrert i Georgia, men importert fra stater hvis luftfartsselskaper har vært underlagt driftsforbud i Den europeiske union.

- 42) Kommisjonen hadde, under henvisning til ovennevnte bevismateriale, et møte med vedkommende myndigheter i Georgia 22. mars 2011. UTA framla ytterligere dokumentasjon 22., 25., 28., og 29. mars 2011. Ifølge denne dokumentasjonen skal en ny, uavhengig sivil luftfartsmyndighet opprettes 15. april 2011, og en rekke luftfartøyer er blitt avregistrert⁽²⁾ som følge av revisjonen av reglene for statlig registrering og utstedelse av luftdyktighetsbevis til georgiske sivile luftfartøyer, som trådte i kraft 1. januar 2011.
- 43) UTA gav en muntlig redegjørelse til Flysikkerhetskomiteen 5. april 2011. Under redegjørelsen bekreftet UTA at flere godkjenningssertifikater var tilbakekalt, og at 29 av 79 luftfartøyer i det statlige registeret var fjernet. Videre orienterte UTA om de korrigerende tiltakene som var gjennomført som følge av ICAO USOAP-revisjonen som ble utført i 2007, og framla et reformprogram for å harmonisere luftfartslovgivningen med EUs regelverk på bakgrunn av avtalen om det felles luftfartsområde. Denne innsatsen støttes av ulike initiativer som for eksempel et samarbeidsprosjekt og faglig bistand til UTA innenfor rammen av TRACECA-programmet (transportkorridor mellom Europa, Kaukasus og Asia).
- 44) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg framskrittene til UTA, dets vilje til å framlegge fullstendige og oversiktlige opplysninger og samarbeide tett for å fjerne hull, og det faktum at ytterligere reformer planlegges i nær framtid. Kommisjonen vil fortsatt arbeide tett med vedkommende myndigheter i Georgia i deres innsats

⁽¹⁾ SAFA-inspeksjonsnummer: AESA-E-2010-255, AESA-E-2010-328, BCAA-2010-134, CAA-NL-2010-20, DGAC/F-2010-1024, DGAC/F-2010-1708, MOTLUX-2010-19.

⁽²⁾ Følgende luftfartøyer ble avregistrert i perioden 13.8.2010—23.3.2011: to AN-12 med registreringsmerke 4L-GLU og 4L-FFD og fire IL-76 med registreringsmerke 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE, drevet av Sky Way. To IL-76 med registreringsmerke 4L-GLR og 4L-GLK og to AN-12 med registreringsmerke 4L-GLT og 4L-GLN, drevet av Saqaviaservice. Tre IL-76 med registreringsmerke 4L-GLM, 4L-MGC og 4L-MGM, drevet av Sun Way. Ett IL-76 med registreringsmerke 4L-AWA, drevet av Air West. Tre AN-12 med registreringsmerke 4L-IRA, 4L-HUS, 4L-VAL, drevet av Air Victor Georgia. Ett AN-12 med registreringsmerke 4L-PAS, drevet av Transviaservice. Ett AS-350B3 med registreringsmerke 4L-GGG, drevet av Aviaservice. Ett AN-28 med registreringsmerke 4L-28001, drevet av Georgian Aviation University. Ett YAK-40 med registreringsmerke 4L-AAK, drevet av Tam Air. Ett B-737 med registreringsmerke 4L-TGM, drevet av Georgia Airways. Ett AN-26 med registreringsmerke 4L-JAV, drevet av Jav Avia. Ett AN-12 med registreringsmerke 4L-BKN, drevet av Fly Adjara. To AN-26 med registreringsmerke 4L-GST og 4L-GSS, drevet av Carre Aviation Georgia. Ett B-747 med registreringsmerke 4L-KMK, drevet av Eurex Airlines. Ett SAAB 340 med registreringsmerke 4L — EUI, drevet av Georgian International Airlines. Ett MI — 8T med registreringsmerke 4L — BGA, drevet av Tisheti.

for å modernisere sikkerhetssystemet for sivil luftfart.

- 45) Medlemsstatene skal sikre at det foretas en styrking av de inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som tilhører luftfartsselskaper registrert i Georgia for å kontrollere faktisk overholdelse av relevante sikkerhetsstandarder i henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 351/2008⁽¹⁾ og for å skape grunnlag for en ny vurdering av denne saken ved neste møte i Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Indonesia

- 46) I tråd med forordning nr. 590/2010⁽²⁾ har Kommisjonen aktivt fortsatt sine samtaler med vedkommende myndigheter i Indonesia om de tiltak disse har truffet for å bedre luftfartssikkerheten i Indonesia og overholde relevante sikkerhetsstandarder.
- 47) Vedkommende myndigheter i Indonesia (DGCA) deltok i en videokonferanse med Kommisjonen 11. mars 2011 og meddelte at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, med unntak av Wing Air, hadde gjennomgått fornyet sertifisering. DGCA meddelte videre at bare 9 % av flåten av luftfartøyer med flyginger i Indonesia fortsatt manglet påkrevd ICAO-utstyr, at DGCA hadde utstedt et unntak som tillot flyginger til utgangen av 2011, men at luftfartøyer som etter denne dato ikke har utstyret, ville få startforbud.
- 48) Flysikkerhetskomiteen merket seg denne utviklingen og oppfordret vedkommende myndigheter Indonesia til å fortsatte sin innsats for å øke tilsynet med luftfartsselskaper de har rettslig ansvar for.
- 49) DGCA anmodet om å fjerne frakluftfartsselskapene Cardig Air, Repulic Express, Asia Link og Air Maleo, og framla bevis for at luftfartsselskapenes flyginger var begrenset til fraktflyginger og utelukket frakt av passasjerer, og at disse myndigheter traff egnede håndhevingstiltak for å begrense deres AOC-er til å utelukke flyginger til og fra Den europeiske union.
- 50) På grunnlag av de felles kriterier vurderes det derfor at de indonesiske luftfartsselskapene Cardig Air, Republic Express, Asia Link og Air Maleo bør fjernes fra vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Israel

Sun D'Or

- 51) På bakgrunn av EASAs analyse av resultatene av inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som luftfartsselskapet Sun D'Or, som er sertifisert i Israel, har benyttet til flyginger til EU siden 2008, og som avdekket gjentatt og alvorlig manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, innledet Kommisjonen samtaler med vedkommende myndigheter i Israel, ettersom det hadde et AOC til tross for at det ikke kunne dokumentere at det garanterte sikker drift av luftdyktige luftfartøyer som det har ansvar for (vedlikehold- og driftskontroll utenfor selskapet). Videre kunne selskapet ikke dokumentere at det hadde fått på plass hensiktsmessige avhjelpende og korrigerende tiltak for å sikre varige løsninger for de ulike manglene påvist under SAFA-inspeksjoner på bakken. Samtalene kunne derfor ikke bringe på det rene at luftfartsselskapet overholder relevante sikkerhetsstandarder.

kerhetsstandarder, innledet Kommisjonen samtaler med vedkommende myndigheter i Israel og hørte luftfartsselskapet 16. mars 2010. Samtalene avdekket at luftfartsselskapet ikke var korrekt sertifisert av vedkommende myndigheter i Israel, ettersom det hadde et AOC til tross for at det ikke kunne dokumentere at det garanterte sikker drift av luftdyktige luftfartøyer som det har ansvar for (vedlikehold- og driftskontroll utenfor selskapet). Videre kunne selskapet ikke dokumentere at det hadde fått på plass hensiktsmessige avhjelpende og korrigerende tiltak for å sikre varige løsninger for de ulike manglene påvist under SAFA-inspeksjoner på bakken. Samtalene kunne derfor ikke bringe på det rene at luftfartsselskapet overholder relevante sikkerhetsstandarder.

- 52) Etter samtalene med Kommisjonen og EASA og ytterligere samtaler med luftfartsselskapet besluttet vedkommende myndigheter i Israel å tilbakekalle Sun D'Ors AOC fra 1. april 2011. Dette førte til at alle luftfartøyer ble ført på et annet israelsk luftfartsselskaps AOC, og Sun D'Ors virksomhet begrenses seg til billettsalg.
- 53) Vedkommende myndigheter i Israel ble oppfordret til å komme med en redegjørelse til Flysikkerhetskomiteen om tilsynet med nevnte luftfartsselskap, og gjorde det 6. april 2011. I redegjørelsen opplyste de at Sun D'Or ikke ville få fornyet sertifisering. I redegjørelsen opplyste vedkommende myndigheter i Israel også om den overordnede innsatsen for å øke tilsynskapasiteten og modernisere Israels sikkerhetssystem.
- 54) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at det ikke er behov for ytterligere tiltak.

Israir

- 55) På bakgrunn av EASAs analyse av resultatene av inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som luftfartsselskapet Israir, som er sertifisert i Israel, har benyttet til flyginger til EU siden 2008, og som avdekket gjentatt og alvorlig manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, innledet Kommisjonen samråd med vedkommende myndigheter i Israel og hørte luftfartsselskapet 16. mars 2010. Samrådet viste at luftfartsselskapet har iverksatt en rekke strukturelle tiltak for å sikre at det overholder relevante sikkerhetsstandarder på en varig måte. Luftfartsselskapet skiftet ut ledelsen for å innføre effektive retningslinjer for sikkerhet basert på et sikkerhetsstyringssystem. Det fjernet tre luftfartøyer av typen Airbus A-320 (registreringsmerke 4X-ABH, 4X-ABD og 4X-ABF) som stod for flertallet av de alvorlige manglene som ble påvist under SAFA-inspeksjoner på bakken. Selskapet styrket opplæringen av kvalifisert personell for å sikre at inspeksjoner før avgang utføres på en hensikts-

⁽¹⁾ EUT L 109 av 19.4.2008, s. 7.

⁽²⁾ EUT L 170 av 6.7.2010, s. 9.

messig måte, endret sine internasjonale driftsprosedyrer og innførte et nytt kvalitetssikringssystem i tillegg til et nytt revisjonssystem for kvalitetssikring, reviderte håndboken for bakke drift og vedlikeholdshåndboken og tok i bruk en moderne kontrollcenterhåndbok.

- 56) På bakgrunn av nevnte endringer og vedkommende myndigheter i Israels redegjørelse i Flysikkerhetskomiteen 6. april 2011 vurderes det at luftfartsselskapet er i stand til løpende å forbedre sin ytelse. Medlemsstatene skal fortsatt kontrollere om Israir overholder relevante sikkerhetsstandarder, ved en prioritering av inspeksjoner på bakken som skal utføres på luftfartøyer som tilhører dette luftfartsselskapet i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.

Luftfartsselskaper fra Kasakhstan

- 57) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan meddelte Kommisjonen at de gjør framskritt i en omfattende reform av luftfartssektoren som startet i 2009 med sikte på å øke flysikkerheten. Som følge av vedtakelsen av en ny lovgivning for sivil luftfart i juli 2010 arbeides det med å utarbeide mer enn 100 luftfartsforskrifter, der flesteparten allerede er vedtatt. Vedkommende myndigheter er også i ferd med å styrke kapasiteten ved å ansette flere kvalifiserte inspektører, noe man vil fortsette med de neste månedene.
- 58) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan meddelte at de løpende treffer håndhevingstiltak. De meddelte særlig at de tilbakekalte følgende luftfartsselskapers AOC: Air Flamingo, Almaty Aviation, Atyrau Aye Zholy, Arkhabay, Asia Continental Avialines, Centr Pankh, Kazavia National Airlines, Kokhshetau Airlines, Orlan 2000 og Zherzu Avia.
- 59) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan erklærte og framla bevis for at nevnte luftfartsselskaper ikke lenger er involvert i kommersiell flytransport og ikke lenger har gyldig lisens. De anses derfor ikke lenger som luftfartsselskaper i henhold til artikkel 2 bokstav a) i forordning (EF) nr. 2111/2005. På bakgrunn av dette og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at disse ti luftfartsselskaper bør fjernes fra vedlegg A.
- 60) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan meddelte også at de hadde vurdert på nytt saken til luftfartsselskapet KazAirWest, som tidligere fikk sitt AOC tilbakekalt, og har utstedt et nytt AOC til dette selskapet. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at luftfartsselskapet fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- 61) Kommisjonen støtter den omfattende reformen av systemet for sivil luftfart som myndighetene i Kasakhstan har påtatt seg, og oppfordrer nevnte myndigheter til fortsatt besluttsom innsats for å gjennomføre planen for korrigerende tiltak som er avtalt med ICAO, med særlig vekt på de betydelige sikkerhetsmanglene som ikke er utbedret, samt på fornyet sertifisering av alle operatører som de er ansvarlig for. Kommisjonen er rede til, på et passende tidspunkt og med bistand fra Det europeiske

flysikkerhetsbyrå og støtte fra medlemsstatene, å foreta en vurdering på stedet for å kontrollere framdriften i gjennomføringen av handlingsplanen.

Luftfartsselskaper fra Kirgisistan

- 62) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan meddelte at følgende fire luftfartsselskapers AOC var tilbakekalt av ICAO: Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) og Sky Gate International (SGD). Følgelig og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at disse luftfartsselskaper bør fjernes fra vedlegg A.
- 63) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan meddelte dessuten at tre andre luftfartsselskapers AOC hadde utløpt (Itek Air, Trast Aero og Asian Air), men framla ingen bevis for dette. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- 64) Gitt at Kommisjonen så langt ikke har mottatt bevis for fullstendig gjennomføring av egnede utbedringstiltak hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Kirgisistan eller hos tilsynsmyndighetene for nevnte luftfartsselskaper, er vurderingen på grunnlag av de felles kriterier at nevnte luftfartsselskaper fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- 65) Kommisjonen oppfordrer vedkommende myndigheter i Kirgisistan til fortsatt innsats for å utbedre alle mangler som ble påvist ved kontrollen utført av ICAO i april 2009 som ledd i det verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP). Europakommisjonen er rede til, med bistand fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå og med støtte fra medlemsstatene, å foreta en vurdering på stedet så snart gjennomføringen av handlingsplanene som er framlagt for ICAO, er tilstrekkelig i gang. Formålet med besøket vil være å kontrollere hvordan vedkommende myndigheter og foretakene som de har tilsyn med, anvender gjeldende sikkerhetskrav.

Air Madagascari

- 66) Det foreligger bevis for en rekke sikkerhetsmangler hos Air Madagascari, som er sertifisert i Madagaskari. Manglene er påvist ved inspeksjoner på bakken som vedkommende myndigheter i Frankrike har utført innenfor rammen av SAFA-programmet. Resultatene for luftfartøyer av typen B-767 er merkbart dårligere enn for luftfartsselskapets øvrige luftfartøyer. Antall mangler ved hver SAFA-inspeksjon, gjentatte sikkerhetsmangler og det faktum at situasjonen har blitt verre siden 2010, tyder på et alvorlig sikkerhetsproblem.
- 67) ICAO utførte i februar 2008 et verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (USOAP) og rapporterte et stort antall betydelige mangler når det gjelder sivile luftfartsmyndigheter i Madagaskars evne til å utøve

- sitt tilsynsansvar med hensyn til luftfartssikkerhet.
- 68) På bakgrunn av SAFA-inspeksjonene og resultatene av ICAOs revisjonsrapport innledet Kommissjonen formelle samtaler med vedkommende myndigheter i Madagaskar 28. februar 2011, uttrykte alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med dette luftfartsselskapets operasjoner og oppfordret selskapet og myndigheter til å treffe tiltak for på tilfredsstillende måte å utbedre de påviste sikkerhetsmanglene, i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 69) Kommissjonen hadde møte med Madagaskars sivile luftfartsmyndigheter og representanter for Air Madagascar 16. mars 2011 for å få en bekreftelse på at begge har truffet tiltak for å utbedre sikkerhetsmanglene som er påvist ved SAFA-inspeksjoner, eller i det minste at det er truffet egnede tiltak for å redusere de påviste sikkerhetsrisikoen. Dessverre kunne opplysningene som ble fremlagt på dette møtet, verken bevise at det er gjennomført en omfattende årsaksanalyse av sikkerhetsmanglene, at selskapet har gjennomført en solid plan for korrigerende tiltak, eller at myndighetene har et hensiktsmessig program for sikkerhetstilsyn. Vedkommende myndigheter i Madagaskar og Air Madagascar ble følgelig oppfordret til å avklare situasjonen under møtet i Flysikkerhetskomiteen i april 2011.
- 70) Air Madagascar og vedkommende myndigheter i Madagaskar ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 5. april 2011. Air Madagascar fremla en ytterligere forbedret plan for korrigerende og forebyggende tiltak basert på en solid årsaksanalyse, men kunne ikke framlegge bevis for at disse tiltakene har gitt resultater så langt.
- 71) Komiteen så med tilfredshet på tiltakene som er truffet av luftfartsselskapet, men uttalte sin bekymring for de vedvarende alvorlige manglene innen kontinuerlig luftdyktighet for alle luftfartøyer som Air Madagascar benytter til flyginger. Luftfartsselskapet godtok manglene med hensyn til luftfartøyer av typen Boeing B-767. Det erklærte at det anså tiltakene som er truffet, som tilstrekkelige for å redusere sikkerhetsrisikoen for resten av flåten på grunn av lavere flygehyppighet og/eller luftfartøyenes alder.
- 72) Komiteen anerkjente luftfartsselskapets innsats for å innføre varige løsninger for sikkerhetsmanglene som er påvist ved SAFA-inspeksjoner, og oppfordret vedkommende myndigheter i Madagaskar til å øke tilsynsvirksomheten for å kunne garantere en effektiv gjennomføring av operatørens plan for korrigerende og forebyggende tiltak uten forsinkelser.
- 73) Med hensyn til de mange og gjentatte sikkerhetsmangler som er påvist ved inspeksjoner på bakken av luftfartøyer av typen Boeing B-767, som Air Madagascar benytter til flyginger, selskapets hittil manglende evne til å gjennomføre egnede planer for korrigerende og forebyggende tiltak og vedkommende myndigheter i Madagaskars manglende evne til å utføre egnet sikkerhetstilsyn av nevnte luftfartsselskaps virksomhet, anser Kommissjonen, i tråd med Flysikkerhetskomiteens uttalelse, at nevnte luftfartsselskap ikke bør ha tillatelse til å fly til Den europeiske union med luftfartøyer av typen Boeing B-767. På grunnlag av de felles kriterier vurderes det derfor at Air Madagascar bør føres opp i vedlegg B, og at dets flyginger bør være underlagt begrensninger som utelukker alle luftfartøyer av typen Boeing B-767. Luftfartsselskapet bør tiltales å fly til Den europeiske union med andre luftfartøyer som er omfattet av selskapets AOC, jf. vedlegg B.
- 74) Medlemsstatene skal fortsatt kontrollere om Air Madagascar overholder relevante sikkerhetsstandarder, ved en prioritering av inspeksjoner på bakken som skal utføres på luftfartøyer som tilhører nevnte luftfartsselskap i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.

Luftfartsselskaper fra Mosambik

- 75) Det foreligger bevis for at myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med lisensierte luftfartsselskaper i Mosambik, har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve gjeldende sikkerhetsstandarder, slik det framgår av resultatene av revisjonen som ICAO har utført innenfor rammen av det verdensomspennende kontrollprogrammet for tilsyn med sikkerhet (USOAP) i januar 2010. Revisjonen avdekket et stort antall betydelige mangler når det gjelder de sivile luftfartsmyndigheter i Mosambiks evne til å utøve sitt ansvar for tilsynet med flysikkerheten. Da ICAO-rapporten forelå, var mer enn 77 % av ICAO-standardene ikke gjennomført på en tilfredsstillende måte. På visse kritiske punkter, for eksempel tilgang til kvalifisert teknisk personale, var over 98 % av ICAO-standardene ikke gjennomført på en effektiv måte. Med hensyn til utbedring av sikkerhetsproblemer var over 93 % av ICAO-standardene ikke gjennomført på en effektiv måte.
- 76) På bakgrunn av USOAP-revisjonen av Mosambik har ICAO meddelt alle stater som er parter i Chicago-konvensjonen, at det foreligger et betydelig sikkerhetsproblem som påvirker sikkerhetstilsynet av luftfartsselskaper som har lisens i Mosambik⁽¹⁾, og at Mosambiks sertifiseringsprosess for utstedelse av godkjenningssertifikater (AOC) ikke oppfyller de gjeldende bestemmelser i ICAO, vedlegg 6. Særlig 15 luftfartsselskaper i Mosambik, herunder internasjonale luftfartsselskaper, driver virksomhet med

(¹) ICAOs konstatering OPS/01.

godkjenningssertifikater som ble utstedt i samsvar med tidligere regler som er opphevet. Vedkommende myndigheter i Mosambik (IACM) hadde ikke vurdert alle spesifikke punkter som gjelder sertifiseringsprosessen før et AOC ble utstedt, og kan ikke garantere at alle de 15 AOC-innehaverne oppfyller bestemmelsene i vedlegg 6 og nasjonale regler før de utfører internasjonale flyginger. Videre har IACM ikke gjennomført kontrollinspeksjoner av luftfartsselskaper på mer enn to år.

- 77) Det foreligger bevis for manglende evne hos vedkommende myndigheter i Mosambik til å utbedre manglene påvist av ICAO, som det framgår av at en betydelig del av planene for korrigerende tiltak som er foreslått av nevnte myndigheter for å utbedre manglene påvist av ICAO, ikke anses som akseptable av ICAO. Dette er særlig tilfelle for de betydelige sikkerhetsproblemene påvist av ICAO som fortsatt ikke er utbedret. Vedkommende myndigheter i Mosambik meddelte videre at gjennomføringen av planene for korrigerende tiltak er forsinket.
- 78) Under henvisning til resultatene fra ICAO USOAP-revisjonen innledet Kommissjonen samtaler med vedkommende myndigheter i Mosambik (IACM) i mars 2010, uttrykte alvorlig bekymring for sikkerheten ved flyginger utført av luftfartsselskaper fra denne stat og anmodet om avklaringer med hensyn til de tiltak som er truffet av vedkommende myndigheter for å utbedre manglene påvist av ICAO.
- 79) IACM framla dokumentasjon mellom april 2010 og april 2011 og gav en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 6. april 2011. IACM opplyste at de, etter å ha framlagt for ICAO ovennevnte plan for korrigerende tiltak, hadde iverksatt gjennomføringen av nevnte plan. De opplyste særlig om at det er iverksatt en reform av IACM med sikte på en betydelig styrking av dets uavhengighet og tilsynskapasitet, og at det i påvente av rekruttering av et tilstrekkelig antall kvalifiserte inspektører er inngått kontrakter med eksterne konsulenter om bistand til tilsynsvirksomheten. Ifølge Flysikkerhetskomiteen framla IACM imidlertid ikke bevis for at IACM alene har tilstrekkelig med ressurser til å sikre tilsyn av alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mosambik. De opplyste at 13 luftfartsselskaper er sertifisert i Mosambik, og at de med bistand fra nevnte konsulenter har vært i stand til å sertifisere åtte av dem på nytt i 2010 i samsvar med Mosambiks regler for sivil luftfart, herunder tre luftfartsselskaper som utfører internasjonale flyginger: Mozambique Airlines, Mozambique Express og Trans Airways. Ifølge Flysikkerhetskomiteen framla de imidlertid ikke bevis for at nevnte luftfartsselskaper er underlagt kontinuerlig tilsyn i tråd med gjeldende sikkerhetsstandarder. De bekreftet endelig at fem luftfartsselskaper som angivelig bare utfører innenlandske flyginger, fortsatt har AOC-er som ble utstedt i samsvar med tidligere regler som er opphevet,

men IACM framla ikke disse. Det alvorlige sikkerhetsproblemet som ICAO har notert seg i denne forbindelse, er derfor ikke løst.

- 80) Mozambique Airlines (LAM) framla en skriftlig redegjørelse og gav en muntlig redegjørelse til Flysikkerhetskomiteen 6. april 2011. LAM bekreftet at det fikk fornyet sertifisering 6. april 2010 i samsvar med Mosambiks regler for sivil luftfart. Dette AOC-et, som utløp 5. april, ble imidlertid fornyet av IACM 6. april 2011 med en begrensning som utelukker innflyginger ved dårlig sikt i kategori III, ettersom det ble bekreftet at luftfartsselskapet ikke var godkjent for slike innflyginger. Mozambique Express (MEX) framla en skriftlig redegjørelse og gav en muntlig redegjørelse til Flysikkerhetskomiteen 6. april 2011. MEX bekreftet at det fikk fornyet sertifisering i april 2010 i samsvar med Mosambiks regler for sivil luftfart, selv om fire luftfartøyer av typen Embraer 120 utfører flyginger uten å være utstyrt med E-GPWS (TAWS).
- 81) Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen anerkjenner den innsats som gjøres for å reformere systemet for sivil luftfart i Mosambik, og de første tiltak som er truffet for å utbedre sikkerhetsmanglene som ICAO har påvist. På grunnlag av de felles kriterier og i påvente av at det iverksettes egnede korrigerende tiltak for å løse sikkerhetsproblemene som ICAO har påvist, og særlig de alvorlige sikkerhetsproblemene, er imidlertid vurderingen at vedkommende myndigheter i Mosambik på det nåværende tidspunkt ikke er i stand til å gjennomføre og håndheve gjeldende sikkerhetsstandarder når det gjelder alle luftfartsselskaper under deres tilsyn. Derfor bør alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mosambik, underlegges driftsforbud og oppføres i vedlegg A.
- 82) Vedkommende myndigheter i Portugal rapporterte at de har akseptert å yte faglig bistand til vedkommende myndigheter i Mosambik, og har iverksatt dette arbeidet. Den faglige bistanden vil særlig omfatte opplæring av kvalifisert personell og framgangsmåter for utøvelse av tilsyn.
- 83) Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen oppfordrer Mosambik til å fortsette å samarbeide fullt ut med ICAO for å fastsette en egnet plan for korrigerende tiltak for å utbedre manglene påvist av nevnte organisasjon og bekrefte de framskritt som gjøres i form av et samordnet bekreftebesøk på stedet (ICVM) på et egnet tidspunkt. Europakommisjonen vil, med støtte fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå og medlemsstatene, være beredt til å vurdere å yte faglig bistand ved behov i den forbindelse.
- 84) Kommissjonen vil, i tråd med Flysikkerhetskomiteens uttalelse, være beredt til å vurdere situasjonen på nytt på grunnlag av bevis for at det er gjort tilstrekkelig framskritt i gjennomføringen av tiltaksplanen som ble framlagt for ICAO.

Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

- 85) Etter at Kommissjonen besøkte Den russiske føderasjon i desember 2010, framla vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon opplysninger om AOC-ene til visse russiske luftfartsselskaper hvis resultater i SAFA-inspeksjoner på bakken avdekket ulike betydelige mangler per inspeksjon. I samtaler med nevnte myndigheter 8. mars framla vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon følgende opplysninger for Kommissjonen: a) opplysninger om resultatene av russiske myndigheters tilsynsvirksomhet overfor angitte russiske luftfartsselskaper, b) opplysninger om nevnte luftfartsselskapers gjennomføring av korrigerende tiltak for å utbedre problemer påvist under SAFA-inspeksjoner på bakken, og c) listen over AOC-er til visse russiske luftfartsselskaper som flyr til EU.
- 86) På grunnlag av opplysninger framlagt av vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon oppfylder følgende luftfartøyer oppført på AOC-ene til visse luftfartsselskaper ikke ICAO-standardene, og Flysikkerhetskomiteen oppfordrer Kommissjonen til å avklare den internasjonale virksomheten til disse luftfartøyer med vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon:
- a) Aircompany Yakutia: Luftfartøyer av typen Antonov AN-140 med registreringsmerke RA-41250, AN-24RV med registreringsmerke RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 og RA-47360, RA-47363AN-26 med registreringsmerke RA-26660. Luftfartøyer av typen Tupolev TU-154M med registreringsmerke RA-85007, RA-85707 og 85794.
 - b) Atlant Soyuz: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-154M med registreringsmerke RA-85672 og RA-85682, som tidligere utførte flyginger for Atlant Soyuz, men som på nåværende tidspunkt utfører flyginger for andre luftfartsselskaper sertifisert i Den russiske føderasjon.
 - c) Gazpromavia: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-154M med registreringsmerke RA-85625 og RA-85774, Yakovlev Yak-40 med registreringsmerke RA-87511, RA-88300 og RA-88186, Yak-40K med registreringsmerke RA-21505, RA-98109 og RA-8830., Yak-42D med registreringsmerke RA-42437. Alle (22) helikoptre av typen Kamov Ka-26 (registreringsmerke ukjent). Alle (49) helikoptre av typen Mi-8 (registreringsmerke ukjent). Alle (11) helikoptre av typen Mi-171 (registreringsmerke ukjent). Alle (8) helikoptre av typen Mi-2 (registreringsmerke ukjent). Alle (1) helikoptre av typen EC-120B med registreringsmerke RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-154B med registreringsmerke RA-85494 og RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartøyet av typen TU-154M RA-85682, som tidligere var oppført på Krasnoyarsky Airlines' AOC, som ble tilbakekalt i 2009, brukes nå av Atlant Soyuz. Luftfartøyet av samme type med registreringsmerke RA-85682 brukes for tiden av et annet luftfartsselskap sertifisert i Den russiske føderasjon.
 - f) Kuban Airlines: Luftfartøyer av typen Yakovlev Yak-42 med registreringsmerke RA-42331, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-154B med registreringsmerke RA-85602. Alle TU-134 (registreringsmerke ukjent). Alle Antonov An-24 (registreringsmerke ukjent). Alle An-2 (registreringsmerke ukjent). Alle helikoptre av typen Mi-2 (registreringsmerke ukjent). Alle helikoptre av typen Mi-8 (registreringsmerke ukjent).
 - h) Moscovia Airlines: Luftfartøyer av typen Antonov AN-12 RA-12193 og RA-12194.
 - i) Tatarstan Airlines: Luftfartøyer av typen Yakovlev Yak-42D med registreringsmerke RA-42374 og RA-42433.
 - j) Ural Airlines: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-154B med registreringsmerke RA-85508 (luftfartøyer med registreringsmerke RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 og RA-85432 er av finansielle årsaker ikke i bruk på det nåværende tidspunkt).
 - k) UTair: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-154M med registreringsmerke RA-85733, RA-85755, RA-85806 og RA-85820. Alle (24) TU-134 med registreringsmerke RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 og RA-65977. Luftfartøylene RA-65143 og RA-65916 brukes av et annet russisk luftfartsselskap. Alle (1) TU-134B med registreringsmerke RA-65726. Alle (10) luftfartøyer av typen Yakovlev Yak-40 med registreringsmerke RA-87348 (av finansielle årsaker ikke i bruk på det nåværende tidspunkt), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 og RA-88280. Luftfartøylene av samme type med registreringsmerke RA-87292 og RA-88244 er tatt ut av drift. Alle helikoptre av typen Mil-26 (registreringsmerke ukjent). Alle helikoptre av typen Mil-10 (registreringsmerke ukjent). Alle helikoptre av typen Mil-8 (registreringsmerke ukjent). Alle helikoptre av typen AS-355 (registreringsmerke ukjent). Alle helikoptre av typen BO-105 (registreringsmerke ukjent). Luftfartøyer av typen AN-24B med registreringsmerke RA-46388 og RA-87348 er av finansielle årsaker ikke i bruk. RA-46267 og RA-47289 og luftfartøyer av typen AN-24RV RA-46509, RA-46519 og RA-47800 brukes av et annet russisk luftfartsselskap.
 - l) Rossija (STC Russia): Luftfartøyet av typen Tupolev TU-134 med registreringsmerke RA-65979, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65555 drives av et annet russisk luftfartsselskap. Ilyushin IL-18 med registreringsmerke RA-75454 drives av et annet russisk luftfartsselskap. Luftfartøyer av typen Yakovlev Yak-40 med registreringsmerke RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 og RA-88200 drives av et annet russisk luftfartsselskap.

- m) Russair: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-134A med registreringsmerke RA 65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 og RA-65691.
- n) Kosmos: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-134-A3 med registreringsmerke R-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557, registreringsmerke RA-65566. TU-134-B med registreringsmerke RA-65574.
- o) The 224th-Flight Unit State Airlines: Luftfartøyer av typen Ilyushin IL-76MD med registreringsmerke RA-76638 og RA-78750.
- p) Daghestan Airlines: Luftfartøyet av typen Tupolev TU-134B med registreringsmerke RA-65569.
- q) Kogalymavia: Luftfartøyer av typen Tupolev TU-134A3 med registreringsmerke RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA65944 og RA-65944. Tupolev TU-154B2 med registreringsmerke RA-85522.
- 87) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen merker seg opplysningene til vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon og vil etterstrebe en varig utbedring av sikkerhetsmanglene gjennom ytterligere faglig samråd med vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon.
- 88) I mellomtiden vil medlemsstatene fortsette å kontrollere at russiske luftfartsselskaper faktisk overholder gjeldende sikkerhetsstandarder, gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008, og Kommisjonen vil fortsatt nøye overvåke de tiltak som treffes.
- Ukrainian Mediterranean Airlines**
- 89) Luftfartsselskapet Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) anmodet om å bli hørt av Flysikkerhetskomiteen og framla en skriftlig redegjørelse på forhånd. Det meddelte at det i tråd med selskapets planer for fornyelse av flåten ikke lenger benytter luftfartøyer av typen DC-9-51 i flyginger. Det opplyste videre at det hadde fått fornyet sertifisering av sivile luftfartsmyndigheter i Ukraina (UKR SAA) i januar 2011, og at det hadde mottatt et AOC med to års gyldighet.
- 90) UMAir framla også dokumentasjon for å vise at alle korrigerende tiltak fra EUs besøk i mai og oktober 2009 var utført. Videre framla selskapet dokumentasjon på bekrefteisen av status for gjennomføringen av korrigerende tiltak påvist av UKR SAA i forbindelse med tilsynsvirksomhet. Det har også framlagt en undersøkelsesrapport om en alvorlig hendelse som fant sted i Beirut 21. september 2010. I henhold til denne rapporten skyldtes nødlandingen til luftfartøyet DC-9-51 med registreringsmerke UR-CBY, som fant sted kort tid etter avgang, motorstans som følge av sammenstøt med fugler. Imidlertid viste rapporten også at det i UMAirs driftshåndbok ikke fantes noen instruks for flyginger med én motor ute av drift.
- 91) Etersom rapporten fra en inspeksjon på bakken utført i EU⁽¹⁾ 28. februar 2011 på luftfartøyet UR-CHN, som utfører flyginger for luftfartsselskapet, avdekket alvorlige mangler, anmodet Kommisjonen luftfartsselskapet om ytterligere opplysninger. Som svar på denne anmodningen framla luftfartsselskapet dokumentasjon på driftsspesifikasjoner og luftdyktighetsbevis for luftfartøyet MD83 med registreringsmerke UR-CHN som viser at det er utstyrt med utstyr som kreves av ICAO.
- 92) Luftfartsselskapet ble invitert til et teknisk møte 25. mars 2011 for å avklare utestående spørsmål. Under og etter møtet framla selskapet detaljer om resultatene av interne revisjoner, inspeksjoner og inspeksjoner på bakken samt tilhørende korrigerende tiltak som var truffet, og opplyste at dets nåværende driftshåndbok inneholder alle nødvendige, normale prosedyrer, unormale prosedyrer og nødprosedyrer samt bestemmelser for regelmessig trening i simulatorer.
- 93) UKR SAA anmodet om å få komme med en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen, gjorde det 6. april 2011, og framla rutinene for gjennomføring av inspeksjoner og kontroller samt rapportering av korrigerende tiltak utført av luftfartsselskaper de har tilsynsansvar for, herunder UMAir. UKR SAA bekreftet at UMAir hadde utbedret alle mangler som var påvist under EUs besøk i mai og oktober 2009. UKR SAA erklærte også at de fortsetter å ivareta sitt ansvar som registreringsstat og operatørstat med hensyn til UMAirs flyginger med luftfartøy som leies med besetning.
- 94) Flysikkerhetskomiteen så positivt på forbedringene til UMAir med hensyn til innføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder og oppheving av flyginger med luftfartøyer av typen DS-9-51 samt erklæringene fra UKR SAA, og mener at luftfartsselskapets flyginger ikke lenger bør være underlagt restriksjoner. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Ukrainian Mediterranean Airlines (UM Air) bør fjernes fra vedlegg B.
- 95) Medlemsstatene skal fortsatt kontrollere om UMAir overholder relevante sikkerhetsstandarder, ved en prioritering av inspeksjoner på bakken som skal utføres på luftfartøyer som tilhører dette luftfartsselskapet, i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.

(1) SCAA-2011-30.

Generelle betraktninger om de andre luftfartsselskaperne i vedlegg A og B

- 96) Til tross for uttrykkelige anmodninger fra Kommissjonen har det så langt ikke kommet inn noen bevis for fullstendig gjennomføring av egnede utbedringstiltak hos de øvrige luftfartsselskaperne som er oppført på fellesskapslisten som ble ajourført 22. november 2010, eller hos myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med disse luftfartsselskaperne. På grunnlag av de felles kriteriene er derfor vurderingen at disse luftfartsselskaperne fortsatt bør være underlagt enten et driftsforbud (vedlegg A) eller driftsbegrensninger (vedlegg B).
- 97) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

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

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

Artikkel 2

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

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

Utferdiget i Brussel, 19. april 2011.

For Kommissjonen

på vegne av presidenten

Siim KALLAS

Visepresident

[Vedlegget er kunngjort i EUT L 104 av 20.4.2011, s. 22-34.]