

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING  
(EU) nr. 1197/2011****2016/EØS/47/100****av 21. november 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<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 4<sup>(2)</sup>, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 ble fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005, opprettet.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har noen medlemsstater samt Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt «EASA») oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante for ajourføringen av fellesskapslisten. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater. På grunnlag av dette 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 de berørte luftfartsselskapene mulighet til å gjennomgå dokumentene framlagt av

medlemsstatene, framlegge skriftlige merknader og innen ti virkedager gi Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart<sup>(3)</sup> en muntlig redegjørelse.

- 5) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) og Kommisjonen om resultatene av analysen av tilsynsrapportene som er utarbeidet innenfor rammen av ICAOs program for sikkerhetstilsyn (USOAP), og 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 gjeldende internasjonale standarder ikke er overholdt.
- 6) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 7) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen.

**Luftfartsselskaper i Den europeiske union**

- 8) På bakgrunn av resultater fra SAFA-inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra visse luftfartsselskaper i Unionen eller fra standardiseringsinspeksjoner fra EASA, samt inspeksjoner og undersøkelser foretatt av selskapenes nasjonale luftfartsmyndigheter på særlige områder, har noen medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak. De har underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse tiltakene: Kypros besluttet 5. august 2011 å oppheve Eurocypria Airlines' godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC). Italia meddelte at lufttransportlisensen til luftfartsselskapene Livingston og ItaliAirlines forblir opphevet. Frankrike besluttet å tilbakekalle luftfartsselskapet Blue Lines AOC 6. oktober 2010. Hellas besluttet å tilbakekalle First Airways' AOC 21. oktober 2010, Athens Airways' AOC 20. juli 2011, Air Go Airlines' AOC 2. september 2011 og Argo Airways' AOC 9. september 2011 samt å begrense

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 303 av 22.11.2011, s. 14, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 65/2012 av 30. mars 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 43 av 2.8.2012, s. 55.

<sup>(1)</sup> EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> EUT L 143 av 30.4.2004, s. 76.

<sup>(3)</sup> EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

gyldigheten av lisensen til luftfartsselskapet Hellenic Imperial Airways til fem måneder fram til 2. februar 2012 som følge av den pågående styrkede overvåkingen av selskapets luftfartsoperasjoner og vedlikehold. Det forente kongerike bekreftet at den styrkede overvåkingen av luftfartsselskapene Jet2.com, Oasis og Titan Airways ikke har avdekket ytterligere sikkerhetsproblemer. Nederland besluttet midlertidig å oppheve Solid-air's AOC 28. september og Amsterdam Airlines' AOC 4. november 2011. Tyskland besluttet å tilbakekalle ACH Hamburg GmbHs AOC 29. juni 2011. I påvente av den forventede styrkingen av LBAs personale i 2012 vil LBA fortsatt legge vekt på å føre tilsyn med de luftfartsselskapene der risikoen anses for å være høyest. Portugal meddelte at luftfartsselskapet Luzair's AOC utløp 19. september 2011 og er i ferd med å fornye sertifiseringen, og at den styrkede overvåkingen av White Airways ikke har avdekket sikkerhetsproblemer, og luftfartsselskapet har gått tilbake til normal overvåking. Til sist besluttet Sverige å midlertidig oppheve luftfartsselskapene Flyg Centrum ABs AOC-er 16. september 2011, og luftfartsselskapene Nova Air og AirSweden Aviation AB har framlagt planer for korrigerende tiltak som nå undersøkes av Sveriges vedkommende myndigheter. I mellomtiden er disse luftfartsselskapene fortsatt under styrket overvåking.

#### *Luftfartsselskaper fra Spania*

- 9) Etter at Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2011 av 19. april 2011<sup>(1)</sup> ble vedtatt, har EASA utført to etterfølgende analyser av data fra SAFA-inspeksjoner, og disse viser at flere luftfartsselskaper som er godkjent i Spania, fremdeles har mer enn én betydelig mangel per inspeksjon. Som følge av dette har Kommissjonen fortsatt sitt formelle samråd med vedkommende myndigheter i Spania (AESA), som ble innledet 14. mars 2011.
- 10) Under et møte 19. oktober 2011 underrettet AESA Kommissjonen om de tiltakene som hittil er truffet med sikte på en bærekraftig behandling av de sikkerhetsproblemene som er påvist hos spanske luftfartsselskaper. AESA har meddelt Kommissjonen at luftfartsselskapet Flightline, etter at selskapet har gjennomført korrigerende tiltak, har fått fornyet sitt AOC, men at dette ikke omfatter luftfartøyer av typen Metro III. Når det gjelder luftfartsselskapet Zorex S.A., har AESA i mai 2011 iverksatt tiltak for midlertidig oppheving samt midlertidige tiltak for å forhindre drift. Disse ble opphevet etter at selskapet gjennomførte utbedringstiltak. Ytterligere dokumentasjon har imidlertid vist at luftfartsselskapets håndtering av sikkerhetsproblemene ikke var tilfredsstillende, og en ny framgangsmåte for oppheving ble derfor innledet 7. oktober 2011. Når det gjelder luftfartsselskapet Alba Star, hadde AESA allerede oppdaget problemer ved dette

selskapets sikkerhetsresultat og styrket sitt tilsyn. Ut fra sine egne revisjoner og inspeksjoner fastslo AESA at de andre spanske luftfartsselskapene som viste enkelte dårlige resultater etter SAFA-inspeksjoner, ikke utgjorde noen umiddelbar sikkerhetsrisiko, men at de fortsatt vil bli underlagt styrket tilsyn.

- 11) AESA opplyste også at Balears Link Express' og Eurocontinentals AOC-er ble tilbakekalt 27. juni 2011.
- 12) Under møtet i Flysikkerhetskomiteen orienterte AESA komiteen om ytterligere tiltak som er truffet. AESA meddelte at Zorex S.A.s AOC var blitt midlertidig opphevet 7. november 2011, at det var foretatt spesifikke inspeksjoner av luftfartsselskapet Alba Star 24. oktober 2011 uten at betydelige avvik ble påvist, og at det ikke ble påvist mangler ved de to siste SAFA-inspeksjonene. I tillegg ble det gjennomført en rekke inspeksjoner hos luftfartsselskapet IMD Airways S.L. 20. og 24. oktober og 3.-4. november 2011, uten at betydelige mangler ble påvist.
- 13) På bakgrunn av tiltakene truffet av AESA med hensyn til å rette opp de påviste sikkerhetsmanglene hos spanske luftfartsselskaper anses det at driften av disse luftfartsselskapene for tiden er under tilstrekkelig kontroll fra nevnte myndighet til at all alvorlig sikkerhetsrisiko unngås, og at ytterligere tiltak derfor ikke er nødvendige. I mellomtiden vil Kommissjonen, i samarbeid med EASA, fortsette å overvåke sikkerheten til spanske luftfartsselskaper.

#### **Luftfartsselskaper fra Albania**

- 14) ICAO gjennomførte et omfattende sikkerhetstilsyn av Albania innenfor rammen av det verdensomspennende kontrollprogrammet for tilsyn med sikkerhet (USOAP) i desember 2009. Tilsynet avdekket et stort antall alvorlige mangler når det gjelder Albanias vedkommende luftfartsmyndigheters evne til å ivareta sitt ansvar for tilsynet med flysikkerheten. Da sluttrapporten fra denne revisjonen forelå, var mer enn 59 % av ICAO-standardene ansett for ikke å være gjennomført på en effektiv måte. På visse kritiske punkter, for eksempel utbedring av sikkerhetsproblemer, var over 80 % av ICAO-standardene ikke gjennomført på en effektiv måte. Vedkommende myndigheter i Albania har heller ikke framlagt egnede planer for korrigerende tiltak, noe som framgår av det faktum at over 90 % av de korrigerende tiltakene som ble framlagt for ICAO av nevnte myndigheter i august 2010 på området lovgivning, organisasjon, lisenser, drift, luftdyktighet samt gransking av ulykker/hendelser, ikke ble ansett som akseptable av ICAO. Vedkommende myndigheter i Albania har heller ikke avgitt rapport om gjennomføringen av de førnevnte planene for korrigerende tiltak.

<sup>(1)</sup> EUT L 104 av 20.4.2011, s. 10.

- 15) EASA gjennomførte en omfattende standardiseringsinspeksjon i Albania i januar 2010. Sluttrapporten fra denne inspeksjonen avslørte betydelige mangler på alle de reviderte områdene, med behov for umiddelbar utbedring. EASA meddelte imidlertid at vedkommende myndigheter i Albania (ACAA) hadde framlagt en omfattende handlingsplan som ble funnet å være akseptabel og ble vedtatt 29. april 2010, og en rekke utbedringstiltak som skal gjennomføres gradvis fram til utgangen av 2011, herunder umiddelbare tiltak for å rette opp sikkerhetsmanglene. Etter høringene av ACAA, gjennomført av Flysikkerhetskomiteen i henholdsvis mars<sup>(1)</sup> og juni 2010<sup>(2)</sup>, ble ACAA sterkt oppfordret til å treffe de nødvendige tiltak for en fortsatt effektiv og rask gjennomføring av tiltaksplanene som var avtalt med EASA, og å prioritere utbedringen av de mangler som ble påvist, og som innebærer sikkerhetsproblemer dersom de ikke korrigeres raskt. Det ble særlig påpekt at det er av største betydning at myndigheten øker tempoet i kapasitetsoppbyggingen for å sikre at det løpende tilsynet med sikkerheten hos alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Albania, gjennomføres i samsvar med gjeldende sikkerhetsstandarder, og at det treffes nødvendige håndhevingstiltak.
- 16) EASA har aktivt opprettholdt sine samråd med vedkommende myndigheter i Albania for å følge opp de planene for korrigerende tiltak som myndighetene har framlagt for å utbedre de betydelige manglene som EASA har påvist under den omfattende standardiseringsinspeksjonen av Albania, foretatt i januar 2010. EASA foretok derfor i juli 2011 oppfølgingsinspeksjoner av luftdyktighet og luftfartsoperasjoner. Sluttrapportene fra disse inspeksjonene, som ble oversendt ACAA henholdsvis 10. august og 2. september 2011, viser at de avtalte planene for korrigerende tiltak ikke er blitt gjennomført til rett tid, og i tillegg er det meldt om nye mangler. Når det gjelder luftdyktighet, konkluderer EASA med at tre tilfeller av manglende overholdelse som var påvist ved inspeksjonen i januar 2010, ikke var blitt tilstrekkelig utbedret av vedkommende myndigheter i Albania, og at ytterligere tre tilfeller ikke var blitt løst på tilfredsstillende måte av vedkommende myndigheter i Albania<sup>(3)</sup>, samt at fire av disse manglene ble klassifisert av EASA som sikkerhetsproblemer. ACAA har derfor ikke vært i stand til å ivareta sitt ansvar med hensyn til tilsynet med luftdyktighet, ettersom ACAA ikke har kvalifisert personale til å utføre dette, og tidligere inngåtte avtaler med innleid personale for å avhjelpe situasjonen gikk ut i januar 2011. Derfor ble det ikke foretatt tilsyn verken av gjeldende luftdyktighetslovgivning i Albania eller av innehavere av sertifikater på tidspunktet for inspeksjonen. Når det gjelder luftfartsoperasjoner, konkluderer EASA

med at fire tilfeller av manglende overholdelse som var påvist ved inspeksjonen i januar 2010, ikke var blitt tilstrekkelig utbedret av vedkommende myndigheter i Albania, og at ytterligere to tilfeller ikke var blitt løst på tilfredsstillende måte av nevnte myndigheter<sup>(4)</sup>, samt at fem av disse funnene ble klassifisert av EASA som sikkerhetsproblemer. Vedkommende myndigheter i Albania har derfor ikke vært i stand til å ivareta sitt ansvar på en effektiv måte med hensyn til tilsynet med luftfartsoperasjoner, ettersom ACAA ikke har tilstrekkelig med kvalifisert personale til å utføre dette, og tidligere inngåtte avtaler med innleid personale for å avhjelpe situasjonen er ugyldige. Følgelig er både gjennomføringen av gjeldende lovgivning for luftfartsoperasjoner i Albania og tilsynet med innehavere av sertifikater utilstrekkelig, og mange elementer som er viktige for sikkerheten, overvåkes ikke.

- 17) Vedkommende myndigheter i Italia, som i september 2010 innledet et omfattende samarbeidsprosjekt med vedkommende myndigheter i Albania, har meddelt at de albanske myndighetene hittil, på grunn av mangel på faglært personale, har hatt liten nytte av den tilbudte bistanden for å bygge opp sin faglige og administrative kompetanse.
- 18) I lys av ovenstående har Kommissjonen fortsatt aktivt med sine samråd med ACAA og anmodet om at opplysninger om sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper som har sertifikater fra Albania, framlegges skriftlig innen 11. oktober 2011. Ytterligere samråd ble holdt 21. oktober 2011 med vedkommende myndigheter i Frankrike og Italia, med støtte fra EASA. ACAA ble også anmodet om å framlegge sine merknader for Flysikkerhetskomiteen, og ble hørt 9. november 2011. ACAA har ikke gitt ytterligere opplysninger om tiltak som er truffet for å utbedre de mangler som ble rapportert av ICAO, og har heller ikke framlagt beviser på at alle de manglene som EASA har avdekket i sine standardiseringsinspeksjoner, var blitt utbedret til rett tid eller omfattet av korrigerende tiltak som EASA kunne godta. EASA bekreftet at bare et lite antall tiltak ble ansett som akseptable, og bare på området luftfartsoperasjoner. Vedkommende myndigheter i Albania bekreftet at de ikke har kvalifiserte inspektører, og fremdeles er helt avhengig av tre innleide, deltidsansatte konsulenter med korttidskontrakt fram til desember 2011 for å ivareta tilsynsansvaret på deres vegne. ACAA kunne imidlertid ikke dokumentere noen kontinuitet i tilsynet eller at det ikke fantes interessekonflikter mellom de kontraktsansatte konsulentene. ACAA har heller ikke gitt opplysninger om omfanget av den overvåkingsvirksomhet

<sup>(1)</sup> Betraktning 55-58 i forordning (EF) nr. 273/2010 av 30. mars 2010 (EUT L 84 av 31.3.2010, s. 30).

<sup>(2)</sup> Betraktning 24-30 i forordning (EF) nr. 590/2010 av 5. juli 2010 (EUT L 170 av 6.7.2010, s. 9).

<sup>(3)</sup> EASAs standardiseringsinspeksjon AIR.AL.06.2011, seks påviste mangler, ikke avsluttet, henvisninger: AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

<sup>(4)</sup> EASAs standardiseringsinspeksjon OPS.AL.06.2011, fire påviste mangler, ikke avsluttet, henvisninger: F3(d) med hensyn til opplæringsprogrammer, F4(d) med hensyn til inspeksjonshåndbok, F7(c) med hensyn til SSP, F9(d) med hensyn til løpende tilsyn.

som er utført med hensyn til luftdyktighet, og erkjente at tilsynet med sikkerheten var avbrutt i flere måneder i 2010/2011 på grunn av vanskeligheter knyttet til avtalene med disse konsulentene.

- 19) Vedkommende myndigheter i Albania har imidlertid erklært at de grunnleggende bestemmelsene om etableringen av ACAA ble endret 10. november 2011 for å gjøre myndigheten mer finansielt uavhengig samt forbedre personalets ansettelsesvilkår, og at det derfor blir arrangert en internasjonal anbudsinnbydelse for faglig bistand over en femårsperiode, med sikte på at det inngås avtaler om dette tidlig i 2012. De har erkjent at bruken av innleid, kontraktsansatt personale ikke erstatter behovet for å rekruttere heltidsansatte, kvalifiserte inspektører, slik at myndighetene selv blir i stand til å utføre tilsynet med luftfartssikkerheten, og de har forpliktet seg til å rekruttere dette personalet så snart det er praktisk mulig.
- 20) Luftfartsselskapet Albanian Airlines, som er sertifisert i Albania, ble anmodet om å framlegge sine merknader for Flysikkerhetskomiteen, og ble hørt 9. november 2011 i ACAAs nærvær. AOC-et ble utvidet 17. juni 2011 med et tredje luftfartøy av typen BAE-146 med registreringsmerke ZA-MAN, men det ble ikke framlagt dokumentasjon på at vedkommende myndigheter i Albania hadde gjennomført forhåndskontroller før luftdyktighetsbeviser ble utstedt og luftfartøyet tilføyd i AOC-et. Selv om AOC-et ble fornyet 27. juli 2011 av vedkommende myndigheter i Albania, kunne det ikke framlegges dokumentasjon på at det var utført forhåndskontroller av luftdyktighet før fornyelsen. Forhåndskontrollene av luftfartsoperasjoner var også begrenset. Til tross for at Albanian Airlines har innført et fungerende kvalitetsstyringssystem, ble det ikke framlagt dokumentasjon på at alle manglene som ble påvist av ACAA og EASA i 2011, var blitt korrigert til rett tid, særlig med hensyn til driftshåndboken og opplæringen av fly- og kabinbesetning. ACAA har 10. november meddelt og framlagt skriftlig dokumentasjon på at luftfartsselskapet Albanian Airlines' AOC er tilbakekalt med umiddelbar virkning. Flysikkerhetskomiteen har merket seg denne beslutningen fra vedkommende myndigheter i Albania.
- 21) Luftfartsselskapet Belle Air, som er sertifisert i Albania, ble anmodet om å framlegge sine merknader for Flysikkerhetskomiteen, og ble hørt 9. november 2011 i ACAAs nærvær. Belle Air har opplyst at av fem luftfartøyer i drift er det bare ett luftfartøy av typen Boeing DC-9-82 som er registrert i Albania, mens de øvrige luftfartøyene av typen Airbus A318/319/320/321 og ATR72 er registrert i Frankrike med registreringsmerke F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE og F-ORAG. Belle Air har dokumentert at luftfartøyene som er registrert i Frankrike, forvaltes av en organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet som det er inngått avtale med, og som er godkjent av vedkommende myndigheter i Frankrike, og sistnevnte har bekreftet at fartøyenes luftdyktighet samt besetningens sertifikater er underlagt deres sikkerhetstilsyn. Belle Air har også dokumentert at selskapet har innført intern kontroll av sin virksomhet,

særlig i form av sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemer. ACAA har 10. november 2011 meddelt og framlagt skriftlig dokumentasjon på at luftdyktighetsbeviset for luftfartøyet med registreringsmerke ZA-ARD, som ble drevet av Belle Air fram til nevnte dato, er tilbakekalt med umiddelbar virkning, og luftfartøyet har fått flygeforbud med umiddelbar virkning inntil sertifiseringsprosessen er fullført. Flysikkerhetskomiteen har merket seg denne beslutning fra vedkommende myndigheter i Albania.

- 22) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen anerkjenner den innsats som gjøres for å reformere systemet for sivil luftfart i Albania, særlig innføringen av ny lovgivning som er i samsvar med internasjonale og europeiske sikkerhetsstandarder, og den innsats som gjøres for å utbedre de sikkerhetsmanglene som ICAO og EASA har rapportert, samt de mangler som er påvist gjennom samrådene, i tillegg til håndhevingstiltakene vedtatt av ACAA og forpliktelsen til umiddelbart å ansette kvalifiserte inspektører på fast basis.
- 23) ACAA har også sendt en formell anmodning om bistand fra vedkommende myndigheter i Italia innenfor rammen av en etablert samarbeidsordning mellom disse myndighetene, for å styrke ACAAs administrative og tekniske kapasitet med hensyn til sikkerhetstilsyn, særlig når det gjelder luftfartsoperasjoner. Vedkommende myndigheter i Italia har meddelt Flysikkerhetskomiteen at de var villige til å iverksette dette programmet umiddelbart, slik at ACAA blir i stand til å utøve effektivt tilsyn med de luftfartsselskaper som er underlagt deres ansvarsområde, inntil ACAA selv kan gjøre dette med et tilstrekkelig kvalifisert personale.
- 24) I lys av denne utviklingen er vurderingen derfor, på grunnlag av de felles kriterier, at ytterligere tiltak ikke er nødvendige på dette stadiet. Medlemsstatene vil imidlertid kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer som er sertifisert i Albania i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.
- 25) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen oppfordrer Albania til å gjøre betydelige framskritt når det gjelder oppbyggingen av ACAAs faglige og administrative kompetanse, og anmoder ACAA om å samarbeide fullt ut og åpent med ICAO og EASA for å vise at det er raske og betydelige framskritt i gjennomføringen av egnede planer for korrigerende tiltak for å utbedre alle de påviste manglene. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen vil på et passende tidspunkt vurdere situasjonen på nytt.

#### **TAAG Angolan Airlines**

- 26) I henhold til forordning (EF) nr. 273/2010<sup>(1)</sup> er TAAG Angolan Airlines sertifisert i Angola til å fly i EU bare med fire luftfartøyer av typen Boeing 737-700 med registreringsmerke D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-

<sup>(1)</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 273/2010 av 30. mars 2010 (EUT L 84 av 31.3.2010, s. 25), se særlig betraktning 29-68.

TBJ, og med tre luftfartøyer av typen Boeing 777-200 med registreringsmerke D2-TED, D2-TEE, D2-TEF. TAAG har meddelt at etter fornyelse av flåten ble luftfartøyer av typen Boeing B747 faset helt ut og erstattet i juni/juli 2011 med to luftfartøyer av typen Boeing 777-300 med registreringsmerke D2-TEG og D2-TEH. TAAG anmodet om at disse luftfartøyene også får tillatelse til å fly i EU.

- 27) TAAG Angolan Airlines framla skriftlige redegjørelser og ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 9. november 2011. TAAG har vist evne til å sikre at luftfartøyer av typen Boeing B777-200 og 777-300 drives på en trygg, sikker og punktlig måte.
- 28) Vedkommende myndigheter i Angola (INAVIC) har bekreftet overfor Flysikkerhetskomiteen og dokumentert at utvidelsen av TAAGs flåte av luftfartøyer av typen B777-300 er behørig godkjent. INAVIC har også meddelt at luftfartsselskapet er underlagt kontinuerlig tilsyn, og at det ikke er påvist noen sikkerhetsproblemer under denne overvåkingen. Med hensyn til hendelsen i desember 2010 over Lisboa og Lunad har ikke de igangværende undersøkelsene foretatt av vedkommende myndigheter avdekket mangler når det gjelder drift eller vedlikehold av TAAG, og det er heller ikke utstedt særskilte anbefalinger til selskapet.
- 29) Vedkommende myndigheter i Portugal har meddelt at det ikke er påvist sikkerhetsmangler etter inspeksjoner på bakken som er foretatt i Portugal, av luftfartøyer som drives av TAAG.
- 30) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at TAAG bør få tillatelse til å utføre flyginger til EU med ytterligere to luftfartøyer av typen Boeing B777-300ER med registreringsmerke D2-TEG og D2-TEH, som derfor bør oppføres i vedlegg B. Dette luftfartsselskaps flyginger til Den europeiske union bør imidlertid fortsatt være underlagt en passende kontroll av den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder gjennom en prioritering av inspeksjoner som foretas på bakken av luftfartsselskaps luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.

#### **Al Wafeer Air**

- 31) På bakgrunn av EASAs analyse av resultatene av SAFA-inspeksjoner på bakken<sup>(1)</sup> av luftfartøyer som luftfartsselskapet Al Wafeer Air, som er sertifisert i Saudi-Arabia, har benyttet til flyginger til EU, og som avdekket gjentatt og alvorlig manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, innledet Kommisjonen samråd med vedkommende myndigheter i Saudi-Arabia og hørte luftfartsselskapet 5. august 2011. Myndigheten meddelte 14. september at Al Wafeer Airs AOF var blitt midlertidig opphevet, og forsikret at driften vil bli gjenopptatt først når det foreligger garantier for at

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

de manglene som ble påvist under SAFA-programmet, er blitt utbedret. Kommisjonen vil fortsette sine samråd med vedkommende myndigheter i Saudi-Arabia for å følge opp denne saken.

#### **Pakistan International Airways**

- 32) Kommisjonen innledet samråd med vedkommende myndigheter i Pakistan 8. september 2011 for å finne en løsning på de mangler som ble påvist på området luftdyktighet under flere inspeksjoner på bakken<sup>(2)</sup> av luftfartøyer som Pakistan International Airways (PIA) har utført flyginger med til Unionen siden september 2010. Disse samrådene ble innledet som et resultat av en analyse av disse SAFA-inspeksjonene foretatt av EASA, særlig en SAFA-inspeksjon som ble ledet av vedkommende myndigheter i Frankrike<sup>(3)</sup>, av et luftfartøy av typen Airbus A310 med registreringsmerke AP-BGO, noe som førte til at luftfartøyet måtte foreta en overføringsflyging til Pakistan med sikte på utbedringstiltak og vedlikehold.
- 33) I sitt svar av 17. september 2011 framla vedkommende myndigheter i Pakistan (PCAA) opplysninger om tiltak som de har truffet med sikte på utbedring av de påviste tilfellene av manglende overholdelse. Svaret inneholdt detaljer fra en plan for korrigerende tiltak, framlagt av PIA, der det er oppført 15 spesifikke tiltak som luftfartsselskapet planla å treffe, og de fleste av disse skulle ha vært gjennomført innen 30. oktober 2011.
- 34) 31. oktober 2011 gav PCAA Kommisjonen en ajourført meddelelse om framdriften i PIAs arbeid med å fullføre sin plan for korrigerende tiltak, og om tiltak gjennomført av PCAA. Av de 15 tiltakene i PIAs plan var åtte gjennomført, og de gjenværende var forventet gjennomført innen 15. desember 2011. PCAA hadde innført en plan med 13 punkter for å forbedre sikkerhetskulturen i PIA, luftfartøyenes luftdyktighetsstatus og tiltak for å oppnå systemforbedringer hos luftfartsselskapet.
- 35) Medlemsstatene oppfordrer Kommisjonen til å fortsette sitt samråd med vedkommende myndigheter i Pakistan og med luftfartsselskapet, for å sikre at alle korrigerende tiltak og utbedringstiltak blir bærekraftige på lang sikt. Medlemsstatene skal derfor fortsette å kontrollere at PIA faktisk overholder de gjeldende sikkerhetsstandardene,

<sup>(2)</sup> AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-24, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003.

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2011-1811.

ved å prioritere inspeksjoner på bakken av dette selskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008, for å bekrefte om PIAs utbedringstiltak fungerer eller ikke fungerer. Dersom det ved disse inspeksjonene viser seg at PIAs tiltak ikke fører til utbedring av de påviste sikkerhetsmanglene, blir Kommisjonen nødt til å handle for å begrense eventuelle sikkerhetsrisikoer.

#### Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

36) Etter to påfølgende analyser av data fra SAFA-inspeksjoner, utført av EASA, der det framgår at forskjellige luftfartsselskaper godkjent i Den russiske føderasjon fremdeles har flere alvorlige mangler per inspeksjon, samt at enkelte av disse luftfartsselskapene også var innblandet i dødsulykker i 2011, holdt Kommisjonen samråd med vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon (FATA) innenfor rammen av toppmøtet mellom EU og Russland om luftfart, som ble avholdt i St. Petersburg 12. og 13. oktober 2011.

37) For å få fram detaljerte opplysninger om sikkerhetsresultatene til luftfartsselskaper som utfører flyginger til Unionen, og om sikkerheten knyttet til flyginger foretatt av visse typer russiske luftfartøyer som var innblandet i dødsulykker i Den russiske føderasjon i 2010 og 2011, ble det holdt ytterligere samråd med disse myndighetene 27. oktober. Under disse samrådene ble også to luftfartsselskaper som er sertifisert av de nevnte myndighetene, VIM AVIA (VIM AIRLINES) og TATARSTAN AIRLINES, hørt av Kommisjonen, EASA, Eurocontrol og en medlemsstat.

38) Under disse samrådene meddelte FATA at visse typer luftfartøyer – Tupolev TU-134 og Tupolev TU-154B-2 og TU-154M – som benyttes av visse russiske luftfartsselskaper, var underlagt forskjellige tiltak som omfatter fartøyenes kontinuerlige luftdyktighet, obligatoriske opplysninger om luftdyktigheten til utstyr påmontert fartøyene samt framgangsmåter for driften av dem. FATA meddelte også Kommisjonen at visse typer utstyr som kreves for internasjonale flyginger (GPWS/TAWS), var gjort obligatorisk også for innenriksflyginger i Den russiske føderasjon fra 1. januar 2012.

39) Under Flysikkerhetskomiteens møte 8. november 2011 ble FATA underrettet om følgende håndhevingstiltak som er truffet for luftfartøyer underlagt deres ansvarsområde:

a) Følgende tolv luftfartsselskaper som driver kommersiell lufttransport til Unionen, fikk sine AOC-er tilbakekalt:

- 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (ICAO-kode UKU) tilbakekalt 2.3.2011, MOSKVA (ICAO-kode MOA) tilbakekalt 23.3.2011, AVIAL NB (ICAO-kode NVI), tilbakekalt 15.7.2011,

AVIAENERGO (ICAO-kode ERG), tilbakekalt 18.7.2011, CONTINENT (ICAO-kode CNE), tilbakekalt 2.8.2011 i forbindelse med erklæringer fra de berørte selskaper,

– RUSAIR (ICAO-kode CGI), tilbakekalt 13.7.2011 på grunnlag av opplysninger som følge av ulykken 20.6.2011 med luftfartøyet av typen TU-134, drevet av luftfartsselskapet,

– YAK SERVICE (ICAO-kode AKY), tilbakekalt 23.9.2011 på grunnlag av opplysninger som følge av ulykken 7. september 2011 med luftfartøyet av typen YAK-42, drevet av luftfartsselskapet, og resultatene av en inspeksjon av luftfartsselskapet, foretatt av FATA 22.9.2011,

– AEROSTARZ (ICAO-kode ASE), tilbakekalt 28.10.2011, AVIANOVA (ICAO-kode VNV), tilbakekalt 10.10.2011, KAVMINVODYAVIA (ICAO-kode MVD), tilbakekalt 27.9.2011 etter resultatene av inspeksjoner av disse luftfartsselskapene, foretatt av FATA henholdsvis 20.10.2011, 4.10.2011 og 27.9.2011,

– SKY EXPRESS (ICAO-kode SXR), tilbakekalt 31.10.2011 som følge av bransjeindikatorer, luftfartsselskapets finansielle forhold samt resultatene av en inspeksjon av dette luftfartsselskapet, foretatt av FATA 6.10.2011,

– AERORENT (ICAO-kode NRO), tilbakekalt 7.11.2011 etter manglende overholdelse av sertifiseringskravene samt resultatene av en inspeksjon foretatt av FATA 27.9.2011.

b) Følgende seks luftfartsselskaper som driver kommersiell lufttransport til Unionen, fikk sine AOC-er endret ved at det ble innført driftsbegrensninger pålagt av FATA 2. november 2011:

– AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA og VIM AVIA (VIM AIRLINES).

40) Med hensyn til resultatene til visse selskaper – Yakutia og Tatarstan Airlines – hvis drift er blitt kontinuerlig overvåket siden 2007, og som ble hørt av Kommisjonen og medlemmer av Flysikkerhetskomiteen i april 2008, gjorde Kommisjonen FATA oppmerksom på resultatene

av EASAs analyse av SAFAs kontroller på bakken, som viser at visse svakheter ved luftdyktigheten og driften ikke er blitt utbedret på en effektiv måte gjennom tidligere korrigerende tiltak og utbedringstiltak. FATA meddelte at vedkommende regionale myndigheter som var ansvarlige for tilsynet med disse luftfartsselskapene, var blitt anmodet om å undersøke resultatene av SAFA-inspeksjonene og sikre at disse luftfartsselskapene gjennomfører egnede korrigerende tiltak for å utbedre alle påviste mangler.

- 41) Begge luftfartsselskapene ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 8. november 2011, der de kom med redegjørelser som viste at de hadde utbedret de manglene som var påvist under tidligere SAFA-inspeksjoner på bakken. Begge luftfartsselskapene erklærte at de hadde innstilt sine flyginger til Unionen som følge av FATAs beslutning av 2. november 2011.
- 42) Når det gjelder luftfartsselskapet VIM AVIA (VIM AIRLINES), gjorde Kommisjonen FATA oppmerksom på to spørsmål om selskapets faktiske overholdelse av gjeldende sikkerhetsstandarder, nemlig korrespondansen mellom vedkommende myndigheter i Frankrike og FATA etter en inspeksjon i en fransk lufthavn<sup>(1)</sup>, som avdekket flere betydelige og alvorlige mangler med innvirkning på driftssikkerheten, og som førte til at luftfartøyet fikk flygeforbud og ble pålagt av myndigheten å foreta returflygingen som overføringsflyging, samt tilbakekallingen 24. mai 2011 av vedlikeholdsgodkjenningen som EASA hadde utstedt til dette luftfartsselskapet (EASA 145.0410), etter at den ble midlertidig opphevet 24. september 2010 på grunn av at VIM AVIA (VIM AIRLINES) ikke på en egnet måte hadde utbedret mangler i samsvar med gjeldende regelverk<sup>(2)</sup>. De manglende utbedringene som førte til tilbakekalling av vedlikeholdsgodkjenningen, bekreftet de manglene på området luftdyktighet som ble påvist under flere SAFA-inspeksjoner i lufthavner i Unionen<sup>(3)</sup>, særlig dem som gjelder ikke-påviste mangler eller skader, kjente mangler eller skader som ikke er blitt vurdert eller overvåket, samt skader eller mangler som lå utenfor akseptable vedlikeholdsgrenser.
- 43) Under sin redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen kunne ikke VIM AVIA (VIM AIRLINES) påvise at luftfartsselskapet har et velfungerende sikkerhetsstyringssystem som sikrer at selskapet er i

stand til å påvise, vurdere, forvalte og kontrollere risikoer på en korrekt og egnet måte for å sikre sikker drift. VIM AVIA (VIM AIRLINES) erklærte at det hadde innstilt sine flyginger til Unionen som følge av FATAs beslutning av 2. november 2011.

- 44) På grunnlag av opplysninger framlagt av Eurocontrol har Flysikkerhetskomiteen konstatert at alle de tre luftfartsselskapene – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA og TATARSTAN AIRLINES – faktisk har foretatt flere flyginger til EU også etter 2. november 2011. Flysikkerhetskomiteen fikk også melding om at ett luftfartsselskap – AERO RENT, hvis AOC ble tilbakekalt av FATA, foretok kommersielle flyginger fra EU etter datoen da beslutningen om tilbakekalling ble truffet.
- 45) På grunnlag av disse opplysningene ble Kommisjonen tvunget til å be om en umiddelbar avklaring fra FATA med sikte på å få forsikringer om at de forskjellige håndhevingstiltakene (tilbakekalling AOC-er og pålegging av driftsbegrensninger) overfor russiske luftfartsselskaper faktisk ble overholdt.
- 46) Etter å ha undersøkt dokumentasjon som dette luftfartsselskapet har framlagt, og etter å ha lyttet til selskapets redegjørelser for Flysikkerhetskomiteen har Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen uttrykt tvil om VIM AVIAS (VIM AIRLINES) evne til å gjenoppta sine flyginger til Den europeiske union, med mindre og inntil de mottar de nødvendige beviser på at selskapet fullt ut og på en bærekraftig måte har gjennomført alle korrigerende tiltak og utbedringstiltak for å utbedre de mangler som ble påvist både av SAFA og gjennom FATAs løpende overvåkingsvirksomhet.
- 47) Kommisjonen ba 10. november 2011 om å få opplysninger fra FATA med sikte på å motta forsikringer innen 14. november 2011 om at de berørte luftfartsselskaperes flyginger til Unionen faktisk var blitt underlagt restriksjoner inntil de har påvist at de på en bærekraftig måte har utbedret alle de manglene som ble påvist både av SAFA og gjennom FATAs løpende overvåkingsvirksomhet. FATA framla 14. november beviser som bekrefter at luftfartsselskapet VIM AVIAS (VIM AIRLINES) virksomhet vil forbli begrenset fram til 1. april 2012, og at fem andre russiske luftfartsselskapers virksomhet er begrenset inntil selskapene har dokumentert overfor FATA at de faktisk har utbedret alle sikkerhetsmangler som ble påvist under SAFAs inspeksjoner på bakken. FATA bekreftet også at alle nødvendige tiltak vil bli truffet for å sikre at samtlige luftfartsselskaper som er underlagt driftsrestriksjoner, faktisk overholder FATAs beslutninger.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-2145.

<sup>(2)</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1).

<sup>(3)</sup> SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAA-HUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414.

- 48) På bakgrunn av den dokumentasjon som FATA har framlagt, anses det på dette stadiet og i samsvar med de felles kriterier at det ikke er nødvendig med ytterligere tiltak mot VIM AVIA (VIM AIRLINES). Kommisjonen vil vurdere dette luftfartsselskapets resultater på nytt under Flysikkerhetskomiteens møte i mars 2012.
- 49) Flysikkerhetskomiteen har uttrykt ønske om å opprettholde en konstruktiv dialog med FATA om alle saker som gjelder sikkerhet. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen vil nøye overvåke resultatene til de luftfartsselskapene som er blitt pålagt restriksjoner av FATA når det gjelder flyginger til Unionen, for å sikre at selskapene gjenopptar driften først når de har dokumentert at de faktisk har utbedret alle de manglene som er blitt påvist under inspeksjoner på bakken foretatt i EU. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen vil, gjennom ytterligere tekniske samråd med FATA, fortsette sitt arbeid for å finne en bærekraftig løsning på alle de sikkerhetsmangler som avdekkes under SAFA-inspeksjoner på bakken. I mellomtiden vil medlemsstatene fortsette å kontrollere at russiske luftfartsselskaper faktisk overholder gjeldende sikkerhetsstandarder, gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av disse selskaperes luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008, og Kommisjonen vil fortsatt nøye overvåke de tiltak som treffes.

#### Jordan Aviation

- 50) På grunnlag av en analyse av resultatene av SAFAs inspeksjoner av visse luftfartøyer sertifisert i Det hasjimitiske kongerike Jordan etter 2010 innledet Kommisjonen 1. september 2011 samråd med vedkommende myndigheter for sivil luftfart i Det hasjimitiske kongerike Jordan (CARC) med sikte på å motta forsikringer om at de sikkerhetsmanglene som ble påvist under de nevnte SAFA-inspeksjonene, var blitt utbedret på en bærekraftig måte, og i de tilfellene der dette ennå ikke var skjedd, om at egnede tiltak var blitt truffet for å redusere de påviste sikkerhetsrisikoene.
- 51) CARCs svar av 19. september 2011 inneholdt ingen klar dokumentasjon på at de berørte luftfartsselskapene har gjennomført korrigerende og forebyggende tiltak på en effektiv måte. Videre har mangelen på opplysninger om de grunnleggende årsakene til sikkerhetsmanglene, sammen med stadig dårligere resultater fra SAFA-inspeksjoner av flere luftfartsselskaper som er sertifisert i Det hasjimitiske kongerike Jordan, reist noen spørsmål om hvorvidt vedkommende myndigheter i denne staten er i stand til å foreta egnet kontinuerlig tilsyn av de luftfartsselskapene som de har godkjent.
- 52) Kommisjonen anmodet 6. oktober 2011 om ytterligere opplysninger, og inviterte CARC til et møte i Brussel 21. oktober 2011 for å få avklart disse spørsmålene.
- Under dette møtet framla CARC en rekke tiltak som de hadde påbegynt i september 2011 for å styrke sitt tilsyn med de luftfartsselskapene som er sertifisert i Jordan, og for å sikre at det tas behørig hensyn til resultatene av inspeksjoner på bakken foretatt innenfor rammen av det europeiske programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer (SAFA) ved tilsynet av jordanske luftfartsselskaper, slik at de sikkerhetsmangler som ble påvist under inspeksjonene, blir utbedret på en bærekraftig måte. Under dette møtet var det imidlertid ikke mulig å få en tilstrekkelig avklaring med hensyn til sikkerhetsresultatene for luftfartsselskapet Jordan Aviation.
- 53) Når det gjelder Jordan Aviation, peker SAFA-rapportene på betydelige mangler i forvaltningen av luftdyktighet og drift av luftfartøyer av typen Boeing B-767. Dette gjelder særlig en SAFA-inspeksjon av B767 med registreringsmerke JY-JAG i Frankrike<sup>(1)</sup>, der det ble påvist alvorlige mangler ved luftdyktigheten, noe som førte til at luftfartøyet måtte foreta en overføringsflyging med sikte på utbedrende vedlikeholdstiltak. Antallet mangler påvist ved hver enkelt SAFA-inspeksjon, samt gjentatte sikkerhetsmangler siden 2010, tyder på at det foreligger alvorlige sikkerhetsproblemer. CARC og luftfartsselskapet Jordan Aviation ble derfor anmodet om å framlegge en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen i november 2011.
- 54) Under høringen som Flysikkerhetskomiteen gjennomførte 9. november 2011, erkjente CARC og Jordan Aviation nytten av å ha samråd med Kommisjonen, med støtte fra EASA og medlemsstatene. Disse samrådene medførte at begge organisasjonene har utarbeidet en plan for korrigerende tiltak med sikte på utbedring av de sikkerhetsmanglene som ble avdekket ved SAFA-inspeksjonene, samt de svakhetene som ble påvist gjennom deres egne interne prosesser. Komiteen anerkjente den innsats som er gjort for å finne bærekraftige løsninger på sikkerhetsmanglene, og merket seg CARC og Jordan Aviations forpliktelser til fullt ut å gjennomføre den planen som ble framlagt under høringen.
- 55) Komiteen, som hilste velkommen luftfartsselskapets positive holdning, uttrykte samtidig tvil om hvorvidt Jordan Aviation for tiden er i stand til å utbedre sikkerhetsrisikoene med hensyn til kommersielle flyginger med sine luftfartøyer av typen Boeing B-767. Idet det tas hensyn til de mange og gjentatte sikkerhetsmangler som er påvist ved inspeksjoner på bakken av luftfartøyer av typen Boeing B-767, som Jordan Aviation benytter til flyginger, selskapets hittil manglende evne til å gjennomføre egnede planer for korrigerende og forebyggende tiltak og CARCs manglende evne til å utføre egnet sikkerhetstilsyn, anses det, på grunnlag av de felles kriterier, at Jordan Aviation bør oppføres i vedlegg B, og selskapets flyginger bør

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2011-269.



begrenses til å utelukke alle luftfartøyer av typen Boeing B-767. Luftfartsselskapet bør tillates å fly til Den europeiske union med andre luftfartøyer som er omfattet av selskapets AOC, i samsvar med vedlegg B.

- 56) Medlemsstatene oppfordrer Kommissjonen til å fortsette sitt samråd med vedkommende myndigheter i Det hasjimitiske kongerike Jordan for å sikre at de faktiske håndhever alle internasjonale sikkerhetsstandarder, og at alle korrigerende og forebyggende tiltak som gjennomføres av de berørte luftfartsselskaper, blir bærekraftige på lang sikt. I mellomtiden skal medlemsstatene kontrollere den faktiske overholdelsen av relevante sikkerhetsstandarder gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.
- 57) Kommissjonen er beredt til å støtte CARCs og Jordan Aviations innsats ved å avlegge et kontrollbesøk i samarbeid med medlemsstatene og EASA, for å kontrollere Jordan Aviations sikkerhets-resultater samt den framgangen CARC har gjort når det gjelder tilsyn med de luftfartsselskapene som er sertifisert i Det hasjimitiske kongerike Jordan.

#### **Rollins Air**

- 58) Kommissjonen har innledet formelle samråd med selskapet Rollins Air, sertifisert av vedkommende myndigheter i Honduras, som følge av opplysninger framlagt av vedkommende myndigheter i Frankrike om disse myndighetenes beslutning om ikke å utstede trafikkrettigheter til dette luftfartsselskapet i påvente av utbedring av de sikkerhetsmangler som ble påvist under den tekniske vurderingen av det tekniske spørreskjemaet, samt ytterligere opplysninger framlagt av Rollins Air med sikte på å få landingstillatelse (utstedelse av en såkalt SAFA-standardrapport).
- 59) Selskapet ble anmodet om å avklare følgende spørsmål og gi en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 8. november 2011: a) dokumentasjon på iverksetting av et analyseprogram for flygedata som er i samsvar med ICAOs bestemmelser, b) dokumentasjon på at Frankrike, herunder dets oversjøiske territorier, er del av det området som er godkjent for flyginger med luftfartøyer av typen L1011-500 med registreringsmerke HR-AVN, i henhold til vedkommende myndighet i Frankrike, c) dokumentasjon på at de flygerne som deltar i den planlagte flygingen, har bestått den nødvendige ferdighetskontroll i løpet av de siste tolv måneder, og d) at alderen til begge medlemmene av den flybesetningen som ble foreslått av luftfartsselskapet, var i samsvar med ICAOs godkjente aldersgrenser.
- 60) Verken Rollins Air eller vedkommende myndighet i Honduras (DGAC) var til stede under møtet til Flysikkerhetskomiteen. DGAC gav Kongeriket Belgias diplomatiske representasjon i Honduras myndighet til å gi opplysninger til Flysikkerhetskomiteen om Honduras' offisielle holdning 9. november 2011, og i samsvar med

denne holdningen innledet DGAC en framgangsmåte for å oppheve registreringen av luftfartøyet HR-AVN i Honduras' nasjonale register, slik at Rollins Air ikke lenger hadde tillatelse til å foreta flyginger med det nevnte luftfartøyet. Rollins Air driver imidlertid virksomhet med flere luftfartøyer av denne typen, og det ble ikke framlagt ytterligere opplysninger om de nevnte spørsmålene.

- 61) Komiteen tok i betraktning at Honduras er klassifisert i kategori 2 i IASA-programmet til De forentes stats føderale luftfartsmyndighet, noe som tyder på systemmangler hos vedkommende myndigheter i Honduras når det gjelder sikkerhet og faktisk utøvelse av plikten til å sertifisere og føre tilsyn med de luftfartsselskapene som er underlagt myndighetenes ansvarsområde.
- 62) På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Rollins Air bør oppføres i vedlegg A i påvente av det framlegges dokumentasjon på at de manglene som er påvist i den franske vedkommende myndighets standardrapport, blir utbedret.

#### **Luftfartsselskaper fra Republikken Kongo**

- 63) Vedkommende myndigheter i Republikken Kongo (ANAC) gav underretning om utstedelsen av et nytt AOC til luftfartsselskapet Equatorial Congo Airlines S.A. 23. september 2010, uten å dokumentere at sertifiseringen av og tilsynet med dette luftfartsselskapet fullt ut overholder gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Equatorial Congo Airlines S.A. bør oppføres i vedlegg A.

#### **Luftfartsselskaper fra Den demokratiske republikk Kongo**

- 64) Det foreligger beviser på at vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo (AAC) har utstedt et nytt AOC til luftfartsselskapet Stellar Airways, uten at det foreligger dokumentasjon på at sertifiseringen av og tilsynet med dette luftfartsselskapet fullt ut er i samsvar med gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at Stellar Airways også bør oppføres i vedlegg A.

#### **Luftfartsselskaper fra Republikken Filippinene**

- 65) Kommissjonen ble underrettet om at vedkommende myndigheter i Filippinene (CAAP) skulle ha utstedt et nytt AOC til luftfartsselskaper som for eksempel Aeromajestic og Interisland Airlines. CAAP har ikke besvart Kommissjonens anmodning 26. oktober 2011 om opplysninger om gyldigheten av selskapenes sertifikater, og har ikke framlagt ytterligere dokumentasjon på at deres sertifisering og tilsyn er i samsvar med gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene også bør oppføres i vedlegg A.

**Generelle betraktninger om øvrige luftfartsselskaper i vedlegg A og B**

- 66) Til tross for uttrykkelige anmodninger fra Kommissjonen er det så langt ikke framlagt beviser på en fullstendig gjennomføring av egnede utbedringstiltak hos de øvrige luftfartsselskapene oppført på fellesskapslisten som ble ajourført 19. april 2011, eller hos myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med disse luftfartsselskapene. På grunnlag av de felles kriteriene er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være underlagt enten et driftsforbud (vedlegg A) eller driftsbegrensninger (vedlegg B).
- 67) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen —

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

Utferdiget i Brussel, 21. november 2011.

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 med 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.

*For Kommissjonen*

*på vegne av presidenten*

Joaquín ALMUNIA

*Visepresident*

*[Vedlegget er kunngjort i EUT L 303 av 22.11.2011, s. 24-39.]*