

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 1146/2012****2017/EØS/42/36****av 3. desember 2012****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<sup>(3)</sup> 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 visse medlemsstater samt Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt «EASA») underrettet Kommisjonen om 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 direkte eller, dersom dette ikke var praktisk mulig, gjennom tilsynsmyndighetene om hvilke sentrale fakta og årsaker som vil 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 som er framlagt av medlemsstatene, framlegge skriftlige merknader og innen ti virkedager gi en muntlig redegjørelse for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen, som ble opprettet ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart<sup>(4)</sup>.
- 5) Flysikkerhetskomiteen har mottatt ajourførte opplysninger fra Kommisjonen om de pågående felles

samrådene som ble satt i gang innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og gjennomføringsforordning (EF) 473/2006<sup>(5)</sup>, med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i følgende stater: Algerie, Aruba, Bangladesh, Burkina Faso, Kamerun, Den sentralafrikanske republikk, Kina, Komorene, Cuba, Curaçao, Egypt, Etiopia, Georgia, Guinea-Bissau, Lesotho, Malawi, Mali, Nepal, Pakistan, Russland, Sint-Maarten, Ukraina, Jemen, Eritrea, Libya, Afghanistan, Angola, Benin, Republikken Kongo, Den demokratiske republikk Kongo, Djibouti, Nord-Korea, Ekvatorial-Guinea, Gabon, Ghana, Honduras, Indonesia, Iran, Jordan, Kasakhstan, Kirgisistan, Liberia, Madagaskar, Mauritania, Mosambik, Filippinene, Rwanda, São Tomé og Príncipe, Sierra Leone, Sudan, Surinam, Swaziland, Venezuela og Zambia.

- 6) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra EASA om resultatene av gjennomgangen av revisjonsrapportene utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (heretter kalt «ICAO») innenfor rammen av ICAOs program for sikkerhetstilsyn (USOAP). Medlemsstatene ble oppfordret til å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som har fått lisens i stater der ICAO har påvist betydelige sikkerhetsproblemer, eller der EASA har konkludert med betydelige svakheter i sikkerhetstilsynsordningen. Uten at dette berører Kommisjonens samråd i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, vil dette gjøre det mulig å skaffe ytterligere opplysninger om sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som har fått lisens i nevnte stater.
- 7) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra EASA om resultatene av inspeksjonene på bakken gjennomført innenfor rammen av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer (SAFA) i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008<sup>(6)</sup>.
- 8) Flysikkerhetskomiteen har også hørt redegjørelser fra EASA om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i stater som berøres av tiltakene i forordning (EF) nr. 2111/2005. Komiteen er underrettet om at det foreligger anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å forbedre sivile luftfartsmyndigheters administrative og faglige kapasitet med sikte på å løse saker der gjeldende internasjonale standarder ikke er overholdt. Medlemsstatene ble oppfordret til å svare bilateralt på nevnte anmodninger og samordne med Kommisjonen og EASA.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 333 av 5.12.2012, s. 7, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 48/2013 av 15. mars 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 49 av 29.8.2013, s. 24.

<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> EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14.

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

<sup>(5)</sup> EUT L 84 av 23.3.2006, s. 8.

<sup>(6)</sup> EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1.

- 9) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 10) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen.

#### **Luffartsselskaper i Den europeiske union**

- 11) Som følge av EASAs analyse av opplysninger fra SAFA-inspeksjoner på bakken, utført på luftfartøyer fra visse luffartsselskaper i Unionen, fra standardiseringsinspeksjoner utført av EASA samt fra særlige inspeksjoner og tilsyn utført av nasjonale luffartmyndigheter, har noen medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak. De har underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om følgende tiltak: Hellas opplyste at godkjenningssertifikatet (AOC) til Sky Wings var midlertidig opphevet ettersom godkjenningen av organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet ble trukket tilbake 7. oktober 2012, Luxembourg opplyste at godkjenningssertifikatet til Strategic Airlines var tilbakekalt 8. oktober 2012, og at luffartsselskapet ikke lenger eksisterte, Spania opplyste at luffartsselskapet IMD Airways har gjennomført korrigerende tiltak, og at selskapet fortsatt er under forsterket tilsyn, og Slovenia opplyste at godkjenningssertifikatet til Linxair Business Airlines ble tilbakekalt 2. oktober 2012.

#### **Air Algérie**

- 12) Etter avholdte inspeksjoner på bakken gjennomført i 2008 og 2009 på luftfartøyer som drives av Air Algérie innenfor rammen av SAFA-programmet, innledet Kommisjonen formelle samråd, som beskrevet i forordning (EF) nr. 590/2010<sup>(1)</sup> og (EF) nr. 1071/2010<sup>(2)</sup>, med vedkommende myndigheter i Algerie (DACM) i desember 2009. Disse formelle samrådene førte til innføring av tilfredsstillende løsninger for å utbedre påviste sikkerhetssvakheter på kort sikt og utvikling av en omfattende plan for korrigerende og forebyggende tiltak for varige løsninger av DACM og luffartsselskapet Air Algérie. Sikkerhetsnivået hos luffartsselskapet Air Algérie ble løpende kontrollert gjennom resultatene fra SAFA-programmet og månedlige rapporter fra DACM til Kommisjonen om resultatene fra overvåkingen av luffartsselskapet og om framdriften på gjennomføringen til tidligere nevnte plan for korrigerende og forebyggende tiltak.
- 13) Tatt i betraktning den positive utviklingen som framgår av resultatene fra SAFA-inspeksjonene fra november 2010, fraværet av alvorlige sikkerhetssvakheter og gjennomføringen av korrigerende og forebyggende tiltak i samsvar med planen besluttet Kommisjonen i juli 2010 å avslutte de formelle samrådene med DACM i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Comlux Aruba N.V.**

- 14) I februar 2012 forpliktet vedkommende myndighet i Aruba seg til å innføre endringer i den nasjonale rettsorden og treffe administrative tiltak overfor Comlux Aruba for å sikre at driftskontrollen over dette luffartsselskapet fra 1. august 2012 skulle utøves fra Aruba.

- 15) For å innhente ajourførte opplysninger om saken gjennomførte Kommisjonen, EASA og visse medlemmer i Flysikkerhetskomiteen samråd med vedkommende myndighet fra Aruba i Brussel 15. oktober 2012. Nevnte myndigheter opplyste og framla bevis for at lovgivningen på flytrafikkområdet var blitt endret for å styrke kravene om etablering av hovedforetak i Aruba. Nevnte myndigheter bekreftet også at driftskontrollen av Comlux Aruba N.V. var blitt etablert i Aruba på en tilfredsstillende måte. I den forbindelse var det gjennomført endringer i organisering og ansvarsfordeling i luffartsselskapet. Videre var godkjenningssertifikatet begrenset til ett luftfartøy av type B767 og ville bli fornyet for bare ett år av gangen under forutsetning av at det løpende tilsynet kunne vise til tilfredsstillende resultater for å sikre at organisasjonsendringene ble gjennomført.

- 16) Kommisjonen merket seg framskrittene til vedkommende myndigheter i Aruba og oppfordrer dem til å fortsette arbeidet med å styrke ordningen for tilsyn med sivil luffart i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

#### **Luffartsselskaper fra Republikken Kongo**

- 17) Alle luffartsselskaper som er sertifisert i Republikken Kongo, har vært oppført i vedlegg A siden november 2009. Kommisjonen og EASA holdt et samråd med vedkommende myndigheter i Republikken Kongo (ANAC) 12. oktober 2012. På møtet presenterte ANAC de framskritt som så langt var gjort for å avhjelpe sikkerhetsproblemene som ble påvist i ICAO-tilsynet som ble gjennomført i 2008 innenfor rammen av ICAOs program for sikkerhetstilsyn (USOAP).

- 18) ANAC framla bevis for Kommisjonen på at luffartsselskapet Société Nouvelle Air Congos godkjenningssertifikat var utløpt, og bekreftet at luffartsselskapet hadde innstilt sin virksomhet. På grunnlag av de felles kriterier bør luffartsselskapet derfor fjernes fra vedlegg A.

- 19) ANAC framla opplysninger for Kommisjonen som viste at godkjenningssertifikat var utstedt til følgende luffartsselskaper: Canadian Airways' Congo, Émeraude, Equajet og Mistral Aviation. Ettersom ANAC ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med luffartsselskapene er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at disse luffartsselskapene bør oppføres i vedlegg A.

<sup>(1)</sup> EUT L 170 av 6.7.2010, s. 9.

<sup>(2)</sup> EUT L 306 av 23.11.2010, s. 44.

- 20) Kommissjonen merket seg framskrittene til vedkommende myndigheter i Republikken Kongo og oppfordret dem til å fortsette arbeidet med å opprette en ordning for tilsyn med sivil luftfart i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

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

- 21) Luftfartsselskaper som er sertifisert i Den demokratiske republikk Kongo, har vært oppført i vedlegg A siden mars 2006<sup>(1)</sup>. Vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo har tatt initiativ til å gjenoppta aktive samråd med Kommissjonen og EASA og er fast besluttet på å gjennomføre en grundig gjennomgang og fullstendig overhaling av både luftfartsindustrien og nasjonale tilsynsmyndigheter.
- 22) Vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo opplyste at godkjenningssertifikat var utstedt til følgende luftfartsselskaper: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines og Will Airlift. Ettersom ANAC ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med luftfartsselskapene er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at disse luftfartsselskapene bør oppføres i vedlegg A.
- 23) Vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo har ikke bevist at de andre luftfartsselskapene nevnt i vedlegg A har avsluttet sin virksomhet. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være oppført i vedlegg A.
- 24) Kommissjonen merket seg framskrittene til vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo og oppfordret dem til å fortsette arbeidet med å opprette en ordning for tilsyn med sivil luftfart i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder og å være villige til å videreføre den konstruktive dialogen som nylig ble gjenopptatt.

#### **Luftfartsselskaper fra Curaçao og Sint-Maarten**

- 25) ICAO gjennomførte en revisjon av De nederlandske Antiller<sup>(2)</sup> i 2008 og påviste en rekke mangler i alle

kritiske elementer av sikkerhetstilsynsordningen. Vedkommende myndigheter i De nederlandske Antiller hadde blant annet ikke tilstrekkelig teknisk personell til å utføre sikkerhetstilsynsfunksjonene på områder som utstedelse av personsertifikater, drift av luftfartøyer, flysikringstjenester og flyplasser.

- 26) Etter en vurdering av De forente staters føderale luftfartsmyndighet (FAA) innenfor rammen av IASA-programmet i september 2011 ble i tillegg Curaçao og Sint-Maarten nedgradert fra kategori 1 til kategori 2, ettersom FAA anså at de ikke overholdt internasjonale sikkerhetsstandarder på en tilfredsstillende måte.
- 27) Inspeksjoner på bakken utført i regi av SAFA-programmet<sup>(3)</sup> fra mai 2011 til mai 2012 påviste mangler som samlet utgjorde flere alvorlige mangler per inspeksjon.
- 28) Som følge av dette innledet Kommissjonen samråd med vedkommende myndigheter i Curaçao og Sint-Maarten, og i juli 2012 ba de skriftlig om detaljerte opplysninger om hvilke korrigerende tiltak som var satt i gang eller planlagt. Disse samrådene fortsetter.
- 29) Vedkommende myndigheter i både Curaçao og Sint-Maarten svarte Kommissjonen, og ga detaljerte opplysninger om hvilke korrigerende tiltak som var iverksatt og planlagt for å utbedre manglene påpekt i forbindelse med ICAOs og FAAs tilsyn.
- 30) Nederland underrettet Flysikkerhetskomiteen om at de var aktive når det gjaldt å yte faglig bistand til både Curaçao og Sint-Maarten for å bistå dem i deres arbeid for å opprette en sikkerhetstilsynsordning som er i samsvar med ICAO-standarder.
- 31) Kommissjonen merker seg tiltakene til vedkommende myndigheter i Curaçao og Sint-Maarten og oppfordrer dem til fortsatt beslutsom innsats for å utbedre manglene i sikkerhetstilsynsordningene. Dersom dette ikke skjer, vil Kommissjonen se seg nødt til å treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005. Gjennom prioriterte kontroller på bakken innenfor rammen av SAFA-programmet vil medlemsstater fortsatt overvåke nøye at de korrigerende tiltakene gjennomføres.

<sup>(1)</sup> Betraktning 60)-64) i forordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 18).

<sup>(2)</sup> I oktober 2010 ble De nederlandske Antiller (som del av Kongeriket Nederlandene) oppløst, og to nye stater ble opprettet: Curaçao og Sint-Maarten. Kongeriket Nederlandene består nå av fire stater: Nederland (i Europa), Aruba, Curaçao og Sint-Maarten. Curaçao og Sint-Maarten er rettsfølgerne til De nederlandske Antiller, og deler derfor samme luftfartøyregister (PJ). Fra oktober 2010 har begge stater organisert sitt eget luftfartstilsyn, og hver stat har opprettet sine egne vedkommende myndigheter. Ettersom de to statene er gjensidig avhengig av hverandre, gjennomgås sakene parallelt.

<sup>(3)</sup> CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

**Luftfartsselskaper fra Ekvatorial-Guinea**

- 32) Alle luftfartsselskaper sertifisert i Ekvatorial-Guinea har vært underlagt driftsforbud i EU og vært oppført i vedlegg A siden mars 2006. Vedkommende myndigheter i Ekvatorial-Guinea (DGAC) framla opplysninger for Kommisjonen som viste at et godkjenningssertifikat var utstedt til luftfartsselskapet Tango Airways. Ettersom det ikke foreligger bevis for endringer i kapasiteten til DGAC når det gjelder å sikre tilsyn med luftfartsselskaper som er lisensiert i staten i samsvar med relevante sikkerhetsstandarder, er Kommisjonens vurdering, på grunnlag av de felles kriteriene, at nevnte luftfartsselskap også bør oppføres i vedlegg A.

**Luftfartsselskaper fra Eritrea**

- 33) Som følge av manglene som ble påvist gjennom ICAOs tilsyn i Eritrea i november 2010, underrettet ICAO alle stater som er part i Chicago-konvensjonen, om tre betydelige sikkerhetsproblemer (SSC) på områdene drift, luftdyktighet og flysikringstjenester. I tillegg rapporterte ICAO i sin sluttrapport fra revisjonen at manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder var på 79,9 %.
- 34) Under henvisning til disse resultatene innledet Kommisjonen formelle samråd med vedkommende myndigheter i Eritrea (ER-CAA) og ba om detaljerte opplysninger om hvilke tiltak ER-CAA hadde iverksatt for å utbedre sikkerhetssvakheter påvist i ICAOs tilsyn.
- 35) Ved brev underrettet ER-CAA Kommisjonen om at mens de to betydelige sikkerhetsproblemene med hensyn til luftdyktighet og flysikringstjenester var løst, var det tredje betydelige sikkerhetsproblemet med hensyn til sertifiseringsprosess for utstedelse av godkjenningssertifikater fortsatt ikke løst, og et bekreftelsesbesøk fra ICAO ville bli påkrevd for å finne en løsning. Redegjørelsene fra ER-CAA inneholdt imidlertid ingen opplysninger om de korrigerende tiltakene iverksatt for å utbedre det gjenstående betydelige sikkerhetsproblemet, og heller ingen opplysninger om driftstilsyn av eritreiske luftfartsselskaper som begge har tillatelse fra eritreiske myndigheter til å drive flygninger i EU.
- 36) Kommisjonen har gjentatte ganger oppfordret ER-CAA til å delta på samrådsmøter for å få ytterligere avklart tilsynet med eritreiske innehavere av godkjenningssertifikater. ER-CAA har imidlertid avslått å delta på disse møtene.
- 37) ER-CAA ble også oppfordret til å framlegge sine merknader for Flysikkerhetskomiteen, og framla dem 21. november 2012. ER-CAA meddelte at planen for korrigerende tiltak var godkjent av ICAO, og at de, som et resultat av endringer i den primære luftfartslovgivningen og offentliggjøring av en rekke forskrifter for sivil luftfart, fra sin side anså det

betydelige sikkerhetsproblemet som løst. Det var uklart om Eritrea hadde anmodet om et bekreftelsesbesøk fra ICAO, til tross for at de mottar støtte fra ICAOs regionale sikkerhetskontor. Flysikkerhetskomiteen anså imidlertid at ER-CAA ikke kunne vise at de hadde iverksatt tilstrekkelig omfattende tiltak til å utbedre alle sider ved det betydelige sikkerhetsproblemet. De kunne heller ikke bringe klarhet i spørsmålet om tilsynsordningene knyttet til de luftfartøyer som var ført opp på godkjenningssertifikater utstedt av Eritrea, som omfatter luftfartøyer leid inn med besetning (wet-leased) fra utenlandske luftfartsselskaper. Dette fører til at disse luftfartøyene føres opp på flere godkjenningssertifikater, noe som ikke er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

- 38) Alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Eritrea, ble oppfordret til å framlegge sine merknader for Flysikkerhetskomiteen, men bare ett av dem, Eritrean Airlines, gjennomførte presentasjoner for Flysikkerhetskomiteen 21. november 2012. Nevnte luftfartsselskap bekreftet at det benyttet to luftfartøyer av typen A320 til Roma som ble leid inn med besetning (wet-lease), men kunne ikke gi Flysikkerhetskomiteen tilfredsstillende opplysninger om driftstilsyn og kontroll over virksomheten.
- 39) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen anerkjenner det arbeidet som gjøres for å utbedre sikkerhetssvakheter i systemet for sivil luftfart i Eritrea. På grunnlag av de felles kriterier og i påvente av at det iverksettes egnede korrigerende tiltak for å utbedre svakheter som ICAO har påvist, og særlig det gjenstående betydelige sikkerhetsproblemet, er imidlertid vurderingen at vedkommende myndigheter i Eritrea på det nåværende tidspunkt ikke er i stand til å gjennomføre og håndheve gjeldende sikkerhetsstandarder når det gjelder luftfartsselskaper under deres tilsyn. Derfor bør alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Eritrea, underlegges driftsforbud og oppføres i vedlegg A.
- 40) Når det gjenstående betydelige sikkerhetsproblemet er løst på en tilfredsstillende måte i henhold til ICAO, og de alvorlige manglene påvist gjennom ICAOs revisjon er utbedret på en tilfredsstillende måte, er Kommisjonen, med hjelp fra EASA og støtte fra medlemsstatene, klar til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å undersøke hvilken framgang som er gjort og forberede en ny gjennomgang av saken for Flysikkerhetskomiteen.
- Rollins Air fra Honduras**
- 41) Vedkommende myndigheter i Honduras anmodet i juni 2012 om å fjerne Rollins Air fra sikkerhetslisten, ettersom selskapets godkjenningssertifikat var midlertidig opphevet. 21. november 2012 framla de bevis på at godkjenningssertifikatet til Rollins Air, som hadde vært midlertidig opphevet i seks måneder, hadde utløpt og var blitt opphevet 24. september 2012. På grunnlag av de felles kriterier bør Rollins Air derfor fjernes fra vedlegg A.

### Luftfartsselskaper fra Indonesia

- 42) Samråd med vedkommende myndigheter i Indonesia (DGCA) fortsetter med sikte på å overvåke DGCA framskritt i arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 43) 18. oktober 2012 ble det avholdt en videokonferanse mellom Kommissjonen, EASA og DGCA, der DGCA framla ajourførte opplysninger om visse luftfartsselskaper under deres tilsyn. De opplyste at fem nye luftfartsselskaper var blitt sertifisert: Jayawijaya Dirantara 16. april 2012, Pacific Royale Airways 29. mai 2012, Citilink Indonesia 22. juni 2012, Angkasa Super Services 7. juni 2012 og Air Born Indonesia 6. mars 2012. Ettersom DGCA ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med luftfartsselskapene er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er imidlertid vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at disse selskapene bør oppføres i vedlegg A.
- 44) I tillegg opplyste DGCA at PT Sampoerna Air Nasantara hadde endret navn til PT Pegasus Air Services og PT Nyaman Air hadde endret navn til PT Heavy Lift, og at navnene deres derfor burde endres i vedlegg A.
- 45) DGCA opplyste og dokumenterte også at godkjenningssertifikatet til Dirgantara Air Service ble tilbakekalt 25. mai 2012. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at dette luftfartsselskapet bør fjernes fra vedlegg A.
- 46) DGCA orienterte også om resultatene av et kontrollbesøk USAs føderale luftfartsmyndighet (FAA) foretok til Indonesia i september 2012. Til tross for at FAA har merket seg forbedringer i luftfartstilsynet i løpet av de siste årene, hadde FAA en rekke merknader og anbefalinger med hensyn til opplæring av inspektører, overvåking av luftfartsvirksomhet som utføres av utenlandske operatører, håndhevingsretningslinjer og -framgangsmåter, særlig bruk av bøter, og behovet for å forbedre enkelte lokale anlegg. DGCA samtykket i å framlegge en kopi av den formelle rapporten fra kontrollbesøket så snart den ble tilgjengelig.
- 47) Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg de solide framskrittene vedkommende myndigheter i Indonesia har gjort, og oppfordrer dem til å fortsette arbeidet for å fullføre etableringen av et luftfartssystem som fullt ut oppfyller ICAO-standardene.

### Luftfartsselskaper fra Kasakhstan

- 48) Samråd med vedkommende myndigheter i Kasakhstan er løpende opprettholdt. Vedkommende myndigheter i

Kasakhstan har framlagt flere redegjørelser som dannet grunnlaget for et samråd med Kommissjonen, bistått av EASA, 17. oktober 2012. Vedkommende myndigheter i Kasakhstan ble dessuten hørt av Flysikkerhetskomiteen 21. november 2012 og framla i den forbindelse flere opplysninger.

- 49) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan rapporterte at de gjør framskritt i en omfattende reform av luftfartssektoren, som startet i 2009, med sikte på å øke flysikkerheten. Etter vedtakelse av nytt regelverk for sivil luftfart i juli 2010 og vedtakelse av mer enn 100 luftfartsforskrifter gjør vedkommende myndigheter nå framskritt i gjennomføringen av disse. De er også i ferd med å styrke kapasiteten ved å opprette et sikkerhetsvurderingssenter for luftfart og ansette flere kvalifiserte inspektører, noe man vil fortsette med de neste månedene. De gjør også framskritt når det gjelder fornyet sertifisering av luftfartøyer og operatører.
- 50) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan meddelte at de løpende treffer håndhevingstiltak. Ved transport- og kommunikasjonsministerens forordning av 3. juli om fastsettelse av regler for sivil flytrafikk i Republikken Kasakhstan er det fra 1. november 2011 ikke lenger tillatt å bruke sovjetbygde luftfartøyer som ikke er i samsvar med ICAOs sikkerhetsstandarder, i Kasakhstans luftrom. Som følge av dette har vedkommende myndigheter i Kasakhstan innført driftsforbud for sju luftfartøyer av typen Yak-40, to luftfartøyer av typen Antonov 12, fem luftfartøyer av typen Antonov 24 og ett luftfartøy av typen Tu-134<sup>(1)</sup>.
- 51) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan underrettet også Kommissjonen om at fem luftfartsselskaper hadde avsluttet sin virksomhet, og framla bevis på at deres godkjenningssertifikater hadde utløpt og ikke ville bli fornyet. Disse luftfartsselskapene er: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet og Sayakhat Airlines. På grunnlag av de felles kriterier bør disse luftfartsselskapene derfor fjernes fra vedlegg A.
- 52) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan underrettet videre Kommissjonen om at fire luftfartsselskaper som tidligere hadde vært involvert i kommersiell lufttransport, hadde avsluttet virksomheten, redusert flåten og blitt sertifisert på nytt for arbeidsflyging. Det dreier seg om følgende: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West og Ust-Kamenogorsk Air division of EKA. På grunnlag av de felles kriterier bør disse luftfartsselskapene derfor fjernes fra vedlegg A.
- 53) Vedkommende myndigheter i Kasakhstan opplyste at etter ordre fra statsministeren kan ingen nye godkjenningssertifikater innvilges fram til vedkommende myndigheter er i stand til å ivareta sitt ansvar overfor ICAO.

<sup>(1)</sup> Sju luftfartøyer av typen Yak-40, to luftfartøyer av typen Antonov 12, fem luftfartøyer av typen Antonov 24 og ett luftfartøy av typen Tu-134.

- 54) Air Astana ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 21. november 2012 med sikte på å framlegge ajourførte opplysninger om flåten sin som er under fornyelse, og framla i den forbindelse sin redegjørelse. De opplyste at flere luftfartøyer var blitt faset ut, og at nye luftfartøyer var i ferd med å bli faset inn i dagens flåter, som består av B767-, B757-, A320-serier og Fokker 50. Disse flåtene er allerede nevnt i vedlegg B. Air Astana hevdet og la fram bevis for at flåtens sikkerhetsnivå var forbedret. Vedkommende myndigheter i Kasakhstan hevdet at virksomheten til det luftfartøyet som er omfattet av godkjenningssertifikatet, er underlagt et visst løpende tilsyn. Vedkommende myndigheter i Aruba framla også bevis på at luftdyktigheten til det arubaregistrerte luftfartøyet på Air Astanas godkjenningssertifikat er underlagt løpende tilsyn i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, og at de er fornøyd med den dokumenterte luftdyktighetsstandard. I tillegg bekreftet medlemsstater og EASA at ingen særlige mangler ble påvist under inspeksjoner på bakken gjennomført på europeiske lufthavner innenfor rammen av SAFA-programmet. I samsvar med de felles kriterier bør dermed vedlegg B endres slik at det tillates drift av luftfartøyer av typen B767-, B757- og A320-serier og Fokker 50 som er eller skal bli oppført på Air Astanas godkjenningssertifikat, innenfor det nåværende omfanget av flyginger, under forutsetning av at nevnte luftfartøyer er registrert i Aruba, og at godkjenningssertifikatet og alle endringer av det framlegges for Kommisjonen og Eurocontrol i rett tid.
- 55) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av Air Astanas luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Dersom resultatene av slike kontroller, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, indikerer at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 56) Kommisjonen støtter fortsatt den omfattende reformen av systemet for sivil luftfart som myndighetene i Kasakhstan har igangsatt, og oppfordrer nevnte myndigheter til fortsatt besluttsom innsats for å opprette en ordning for tilsyn med sivil luftfart som overholder internasjonale sikkerhetsstandarder. Kommisjonen oppfordrer derfor myndighetene til å fortsette gjennomføringen av den korrigerende tiltaksplanen som avtalt med ICAO og til å fokusere på de to gjenstående betydelige sikkerhetsproblemene og fornyelsen av sertifisering av samtlige operatører de har ansvaret for. Når de nevnte betydelige sikkerhetsproblemene er løst på en tilfredsstillende måte i henhold til ICAO, er Kommisjonen, med hjelp fra EASA og støtte fra medlemsstatene, klar til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å undersøke hvilken framgang som er gjort, og forberede en ny gjennomgang av saken for Flysikkerhetskomiteen.

#### **Luftfartsselskaper fra Kirgisistan**

- 57) Luftfartsselskapene som er etablert i Republikken Kirgisistan, har vært underlagt driftsforbud siden 2006. Kommisjonen holdt 5. oktober 2012, med hjelp fra

EASA, et samråd med vedkommende myndigheter i Kirgisistan. På møtet hevdet nevnte myndigheter at Kirgisistan hadde vedtatt en ny rettslig ramme, og at det var en prioritet å bli slettet fra sikkerhetslisten.

- 58) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan framla opplysninger om at følgende luftfartsselskaper hadde endret navn: Eastok Avia til Air Bishkek og Dames til State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Vedlegg A bør derfor endres.
- 59) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan opplyste at godkjenningssertifikat var utstedt til følgende luftfartsselskaper: Manas Airways, Supreme Aviation og Sky KG Airlines. De framla imidlertid ikke bevis på at sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene sikres i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at disse luftfartsselskapene bør oppføres i vedlegg A.
- 60) Vedkommende myndigheter i Kirgisistan framla bevis for Kommisjonen på at følgende godkjenningssertifikater var tilbakekalt: Trast Aero, Asian Air og Kyrgyzstan Airlines. I tillegg opplyste de at godkjenningssertifikatene til Aerostan og Itek Air hadde utløpt og ikke var blitt fornyet. På grunnlag av de felles kriterier bør disse luftfartsselskapene derfor fjernes fra vedlegg A.
- 61) Etter avtale med vedkommende myndigheter i Kirgisistan er Kommisjonen, med hjelp fra EASA og støtte fra medlemsstatene, klar til å avlegge et sikkerhetskontrollbesøk til Kirgisistan for å undersøke gjennomføringen av de nye reglene på stedet og om tilsynet med visse luftfartsselskaper med sertifisering fra Kirgisistan er tilfredsstillende.

#### **Luftfartsselskaper fra Libya**

- 62) Samrådene med vedkommende myndigheter i Libya (LCAA) fortsetter for å få bekreftet at Libya gjør framskritt i sin innsats for å reformere sikkerhetssystemet for sivil luftfart, og særlig for å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Libya, er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 63) LCAA og representanter fra Afriqiyah, Libyan Airlines og Buraq Air møtte 15. oktober 2012 Kommisjonen, EASA og visse medlemmer av Flysikkerhetskomiteen for å orientere om framgangen. LCAA opplyste at de hadde truffet regulerende tiltak ved å tilbakekalle godkjenningssertifikatene<sup>(1)</sup> til 16 av 26 av Libyas luftfartsselskaper. De hadde engasjert konsulenter på

<sup>(1)</sup> International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearl Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air og Awas Aviation.

kort sikt og benyttet seg av teknisk støtte fra ICAO på lang sikt, og er dessuten i gang med å rekruttere en rekke piloter og ingeniører som inspeksjonspersonell.

- 64) LCAA opplyste videre at de var i ferd med å starte en femtrinns prosess for fornyelse av sertifiseringene til alle luftfartsselskaper i Libya. De ville starte med Libyan Airlines og Afriqiyah og rapportere om framskrittene og legge fram revisjonsrapporter når de foreligger. Samtidig vil de utvikle og innføre et årlig tilsynssystem for å sikre at luftfartsselskapene løpende overholder ICAO-standardene.
- 65) Flysikkerhetskomiteen hørte redegjørelser fra LCAA, Libyan Airlines og Afriqiyah 21. november 2012. LCAA erklærte at usikker drift ikke ville bli godtatt i Libya. De bekreftet detaljene framlagt på møtet 16. oktober, herunder særlig at undersøkelsesrapporten om ulykken med Afriqiyah A330 ville bli offentliggjort før februar 2013, at prosessen for fornyelse av sertifisering for Libyan Airlines og Afriqiyah ville bli fullført innen desember 2012 og for de andre luftfartsselskapene innen desember 2013. De opplyste også at de ville fortsette å treffe håndhevingstiltak når det var nødvendig for å begrense sikkerhetsrisikoen, slik de hadde gjort i saken med midlertidig flygeforbud for en A320.
- 66) Libyan Airlines opplyste at selskapets sikkerhetsstyringsprosess og opplæringen av besetningen var blitt forbedret.
- 67) Afriqiyah underrettet Flysikkerhetskomiteen om sitt kvalitetssikringssystem og bruken av eksterne opplæringsorganisasjoner. Luftfartsselskapet hevdet også at som en følge av A330-ulykken var ruteplanen endret for å redusere farene knyttet til trøtte piloter, det var gjennomført et opplæringsprogram om avbrutte landinger for pilotene og ekstern ekspertise var kalt inn for å bistå i utviklingen av sikkerhetsprogrammer. Luftfartsselskapet uttrykte også ønske om å drive virksomhet i Spania, Frankrike, Det forente kongerike, Italia, Tyskland og Østerrike når LCAA hadde hevet de gjeldende begrensningene.
- 68) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen var positive til LCAAs solide plan for å utbedre sikkerhetssvakheter i systemet for sivil luftfart, de realistiske tidsplanene for tiltakene og det framskrittet som var gjort til nå. De merket seg at LCAA vil opprettholde de gjeldende begrensningene for alle de libyske luftfartsselskapene når det gjelder flyginger til EU, Norge, Sveits og Island fram til nevnte femtrinns prosess med fornyelse av sertifisering er fullført og alle betydelige mangler utbedret. Når det er skjedd, og med samtykke fra Kommisjonen, kan enkelte luftfartsselskaper få tillatelse til å gjenoppta kommersielle flyginger til EU, Norge, Sveits og Island.
- 69) Ved hver fornyelse av sertifisering for et luftfartsselskap forpliktet LCAA seg til å framlegge detaljerte opplysninger om prosessen for fornyelse av sertifisering for Kommisjonen og til å møte Kommisjonen og medlemsstatene for å diskutere i detalj de relevante revisjonene, manglene, utbedringstiltakene og slutføringstiltakene i tillegg til detaljer i planene for løpende tilsyn før man eventuelt kan bli enige om å lempe på begrensningene. Dersom Kommisjonen og medlemsstatene anser at disse opplysningene ikke dokumenterer at prosessen for fornyelse av sertifisering har vært gjennomført på en effektiv måte, og at et varig løpende tilsyn er på plass i samsvar med ICAO-standarder, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak for å forhindre luftfartsselskaper fra å drive flyginger til luftrommet over EU, Norge, Sveits og Island. Dersom det er behov for ytterligere klargjøring, kan Kommisjonen beslutte å foreta et besøk på stedet før man eventuelt blir enige om å lempe på begrensningene.
- 70) For luftfartsselskaper som senere får tillatelse til å utføre flyginger til EU, vil medlemsstatene kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 965/2012. Dersom resultatene av slike kontroller, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, indikerer at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Den islamske republikk Mauritania**

- 71) Alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mauritania, har vært oppført i vedlegg A siden mars 2010<sup>(1)</sup>. Vedkommende myndigheter i Mauritania (ANAC) har etter dette deltatt i aktive samråd med Kommisjonen med sikte på å orientere om framskrittene som er gjort i reformeringen av reglene for sivil luftfart og har i den forbindelse lagt fram flere redegjørelser. Det ble avholdt to møter med ANAC og Mauritania Airlines 24. september og 10. oktober 2012. ANAC og Mauritania Airlines International ble dessuten hørt av Flysikkerhetskomiteen 21. november 2012.
- 72) ANAC opplyste at det var truffet effektive tiltak for å reformere sikkerhetstilsynsordningen, og at en rekke framskritt allerede var gjort: innføringen av nytt regelverk for sivil luftfart, endringer i lovgivningen for

<sup>(1)</sup> Betraktning 43)-51) i forordning (EU) nr. 1071/2010 av 22. november 2010 (EUT L 306 av 23.11.2010, s. 49).

- sivil luftfart for å tilpasse den til vedleggene i Chicago-konvensjonen, endringer i ANACs ledelse, struktur og personell samt opprettelse av et komplett sett av framgangsmåter for sertifisering og løpende overvåking av luftfartsselskaper.
- 73) ANAC opplyste at de hadde truffet egnede håndhevingstiltak. ANAC bekreftet blant annet at godkjenningssertifikatet til Mauritania Airways hadde utløpt 15. desember 2010 og ikke var blitt fornyet ettersom selskapet hadde innstilt sin virksomhet. ANAC opplyste også at sertifiseringene og unntakene som var innvilget luftfartsselskapet Class Aviation, ble tilbakekalt i januar 2011.
- 74) ICAO gjennomførte to samordnede bekreftelsesbesøk (ICVM) i Mauritania i april og september 2012 for å kontrollere statens framskritt. Sluttrapportene fra disse besøkene bekrefter at det er gjort betydelige framskritt, med 47 % forbedring i samlet overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder. ICAO bekreftet ANACs ekstraordinære framgang for Kommisjonen 1. oktober 2012. Disse besøkene påviste imidlertid også behovet for fortsatt effektiv gjennomføring av alle korrigerende tiltak, særlig med hensyn til forpliktelser vedrørende overvåking og utbedring av sikkerhetsproblemer, der ICAO rapporterer at mangelen på effektiv gjennomføring av internasjonale sikkerhetsstandarder er på henholdsvis 51 % og 58 %. ANAC opplyste at de har til hensikt å fortsette innsatsen med beslutsomhet for å forbedre overholdelsen av ICAO-standarder ytterligere.
- 75) I sine samråd med ANAC vurderte Kommisjonen særlig stabiliteten i Mauritania Airlines Internationals sikkerhetstilsyn. Det var påvist svakheter ved den første sertifiseringen av Mauritania Airlines International ettersom godkjenningssertifikatet ble utstedt 8. mai 2011 uten at det ble dokumentert at uoverensstemmelsene som ble påvist under den første sertifiseringen av luftfartsselskapet, særlig RVSM-godkjenninger (reduerte minsteverdier for loddrett atskillelse), mangel på overvåking av flygedata og mangler på bakkepersonell, var blitt utbedret på en tilfredsstillende måte før godkjenningssertifikatet ble utstedt. ANAC og Mauritania Airlines International rapporterte og framla bevis på at alle svakheterne var utbedret 25. oktober 2012. ANAC hevdet og la fram bevis på at luftfartsselskapet nå er underlagt egnet løpende tilsyn i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 76) Flusikkerhetskomiteen så positivt på framskrittene som ble meldt inn av vedkommende myndigheter i Mauritania i utbedringen av svakheterne som var påvist av ICAO og manglene påvist i den første sertifiseringen av Mauritania Airlines International. Idet det tas hensyn til de effektive håndhevingstiltakene truffet og gjennomført av ANAC når det gjelder de andre luftfartsselskapene som ikke lenger finnes, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Mauritania bør fjernes fra vedlegg A.
- 77) ANAC hevdet og bekreftet skriftlig at Mauritania Airlines International ikke har til hensikt å gjenoppta flyginger til EU på kort sikt, bortsett fra til Las Palmas på Gran Canaria i Spania, og ikke før februar 2013.
- 78) Vedkommende myndigheter i Spania opplyste at de hadde ytt faglig bistand til ANAC, og bekreftet at de ikke hadde noen innvendinger mot at flyginger ble gjenopptatt til Las Palmas, Gran Canaria.
- 79) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som tilhører luftfartsselskaper som er sertifisert i Mauritania, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 80) Kommisjonen vil, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, avlegge et sikkerhetskontrollbesøk på stedet for å bekrefte at tiltakene truffet av ANAC, gjennomføres på en tilfredsstillende måte.
- 81) Dersom resultatene av kontrollene, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, indikerer at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen se seg nødt til å treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- Luftfartsselskaper fra Filippinene**
- 82) Alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Filippinene, har vært oppført i vedlegg A siden 31. mars 2010<sup>(1)</sup>. Samråd med vedkommende myndigheter i Filippinene (CAAP) har siden da fortsatt med sikte på å motta ajourførte opplysninger om framskrittene som er gjort når det gjelder reformeringen av regelverket for sivil luftfart. Flere redegjørelser ble framlagt og en videokonferanse med Kommisjonen, assistert av EASA, og CAAP ble avholdt 18. november 2012.
- 83) CAAP opplyste at ICAO hadde gjennomført et samordnings- og valideringsbesøk (ICVM) på stedet i oktober 2012 og framla de foreløpige resultatene, som viste en forbedring på 7 % i samlet overholdelse av ICAO-standarder. De betydelige sikkerhetsproblemene med hensyn til sikkerhetstilsyn av luftfartsselskaper som ICAO underrettet alle avtaleparter i Chicago-konvensjonen om, forblir imidlertid uløst, og ytterligere sikkerhetsproblemer ble påpekt av ICAO med hensyn til luftfartøyregisteret.
- 84) CAAP bekreftet at AviaTour Fly'In var innblandet i en annen dødsulykke 18. august 2012, i tillegg til dødsulykken i mars 2012<sup>(2)</sup>. CAAP ga ikke tilstrekkelige svar på Kommisjonens anmodninger om opplysninger, idet de ikke framla opplysninger om

<sup>(1)</sup> Betraktning 74)-87) i forordning (EU) nr. 273/2010 av 30. mars 2010 (EUT L 84 av 31.3.2010, s. 32).

<sup>(2)</sup> Betraktning 43) i forordning (EF) nr. 295/2012 av 3. april 2012 (EUT L 98 av 4.4.2012, s. 17).



gyldigheten til luftfartsselskapets godkjenningssertifikat, som i henhold til tidligere redegjørelser skulle utløpe 14. august 2012, og om de løpende resultatene i etterforskningen av begge ulykkene.

- 85) Kommissjonen hadde mottatt opplysninger om at luftfartsselskapene South West Air Corporation, Airgurus og Skyjet skulle ha startet kommersiell lufttransport, men CAAP svarte ikke tilfredsstillende på Kommissjonens anmodninger om opplysninger, idet de ikke framla godkjenningssertifikater og fullstendige driftsspesifikasjoner for nevnte luftfartsselskaper. CAAP kunne heller ikke dokumentere at sertifisering og løpende tilsyn av nevnte luftfartsselskaper var i fullt samsvar med relevante internasjonale sikkerhetsstandarder. På grunnlag av de felles kriterier er derfor vurderingen at disse luftfartsselskapene også bør oppføres i vedlegg A.
- 86) Kommissjonen støtter fortsatt reformen av systemet for sivil luftfart som vedkommende myndigheter i Filippinene har igangsatt, og oppfordrer nevnte myndigheter til fortsatt beslutsom innsats for å opprette en ordning for tilsyn med sivil luftfart som overholder internasjonale sikkerhetsstandarder. Kommissjonen oppfordrer derfor myndighetene til å fortsette gjennomføringen av den korrigerende tiltaksplanen som avtalt med FAA og ICAO, og til å fokusere på de gjenstående betydelige sikkerhetsproblemene, fornyelse av sertifisering av samtlige operatører de har ansvaret for og effektive håndhevingstiltak ved sikkerhetsmangler eller brudd på gjeldende lovgivning. Når FAA har endret sin vurdering av Filippinenes overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, og alle betydelige sikkerhetsproblemer er løst på en tilfredsstillende måte i henhold til ICAO, er Kommissjonen, med hjelp fra EASA og støtte fra medlemsstatene, klar til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å undersøke hvilken framgang som er gjort, og forberede en ny gjennomgang av saken for Flysikkerhetskomiteen.

#### **Jordan Aviation**

- 87) Kommissjonen, med bistand fra EASA, avla Det hasjimitiske kongerike Jordan et sikkerhetskontrollbesøk 30. september-4. oktober 2012 for å få bekreftet at tiltakene vedtatt av vedkommende myndigheter for sivil luftfart (CARC) og luftfartsselskapet Jordan Aviation (PSC) for å utbedre sikkerhetsmangler som beskrevet i forordning (EU) nr. 1197/2011 er gjennomført på en tilfredsstillende måte.
- 88) Under besøket framla CARC bevis for vurderingsgruppen som viste at planene for korrigerende og forebyggende tiltak, som var utviklet og iverksatt etter at EU ilt luftfartsselskapet Jordan Aviation driftsbegrensninger, var effektive. CARC dokumenterte også at de nå var i stand til å utføre sine tilsynsforpliktelser i samsvar med ICAO-standarder for de operatører som det var utstedt et godkjenningssertifikat til. Vurderingsgruppen rapporterte at CARC virket troverdig i sin forpliktelse

om å gjennomføre den korrigerende og forebyggende tiltaksplanen, at de hadde oppnådd betydelige resultater, og at de hadde en åpen, samarbeidsvillig og konstruktiv tilnærming for å utbedre påviste mangler i framgangsmåtene. Vurderingsgruppen fikk bekreftet at nåværende framgangsmåte for tilsyn kan sikre at luftfartsselskapene iverksetter effektive korrigerende tiltak i rett tid ved eventuelle påviste sikkerhetssvakheter, men den påviste imidlertid områder der det bør skje forbedringer, særlig med hensyn til framgangsmåte knyttet til MEL-godkjenningen (Minimum Equipment List) og framgangsmåte knyttet til godkjenning av transport av farlig gods.

- 89) Siden november 2011 har luftfartsselskapet Jordan Aviation vært underlagt skjerpet overvåking av CARC gjennom sterkt fokus på inspeksjoner på bakken, kontroller under flyging, inspeksjon av luftfartøyers luftdyktighet og kontroll av organisasjon for sikring av kontinuerlig luftdyktighet. I forbindelse med et årlig tilsyn ble det også vurdert om Jordan Aviation overholder de jordanske forskrifter for sivil luftfart. Resultatene fra disse revisjonene viste betydelig forbedring når det gjaldt sikring av kontinuerlig luftdyktighet. I forbindelse med at luftfartsselskapet anmodet om å få legge til en ny type luftfartøy (Airbus A330-200) til flåten sin, gjennomførte CARC også en vurdering av Jordan Aviations evne til å innføre en ny type luftfartøy. Endringen i godkjenningssertifikatet ble fullført 9. mai 2012, og Airbus A330-200 ble lagt til driftsspesifikasjonene i Jordan Aviations godkjenningssertifikat.
- 90) Under besøket ble det framlagt bevis for vurderingsgruppen som viste at planen for korrigerende og forebyggende tiltak som var utviklet og innført av Jordan Aviation, var effektiv. Luftfartsselskapet var i stand til å dokumentere at systemet som var innført for å sikre kontinuerlig luftdyktighet, var tilstrekkelig til å sikre at luftfartsselskapets luftfartøyer fortsetter å være luftdyktige, men gruppen påviste imidlertid områder der det bør skje forbedringer, særlig med hensyn til framgangsmåter for drift av en ny rute og besetningsplanlegging.
- 91) Som følge av anmodningen fra CARC og Jordan Aviation om en ny vurdering av driftsbegrensningene innført ved forordning (EU) nr. 1197/2011, og tatt i betraktning at vilkårene derfor var oppfylt, ble CARC og Jordan Aviation oppfordret til å framlegge sine redegjørelser for Flysikkerhetskomiteen. Høringen fant sted 21. november 2012. Under møtet framla CARC og Jordan Aviation detaljerte opplysninger om den korrigerende tiltaksplanen som var utarbeidet for å utbedre manglene som ble påvist under besøket på stedet.
- 92) Flysikkerhetskomiteen var positiv til de forbedringene som CARC og Jordan Aviation hadde oppnådd i innføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder, og anså at ytterligere begrensninger ikke lenger ville være nødvendig for dette luftfartsselskapet. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Jordan Aviation bør fjernes fra vedlegg B.

- 93) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

#### **Air Madagascar**

- 94) Luftfartsselskapet Air Madagascar har vært underlagt driftsrestriksjoner og ført opp i vedlegg B i henhold til forordning (EU) nr. 390/2011. Det har siden vært holdt samråd med vedkommende myndigheter i Madagaskar (ACM) og Air Madagascar med sikte på å motta ajourførte opplysninger om de framskritt som er gjort i innføringen av korrigerende tiltak.

- 95) ICAO gjennomførte et samordnings- og valideringsbesøk fra 21.-25. mai 2012 og kunne bekrefte at det har skjedd visse framskritt, ettersom manglende effektiv gjennomføring av ICAOs standarder ble evaluert til 44,4 %, noe som er en nedgang fra 70,7 %. Besøket konkluderte imidlertid også med at det var behov for å fortsette den faktiske gjennomføringen av alle korrigerende tiltak, særlig med hensyn til bestemmelser for opplæring og kvalifisering av teknisk personell, overvåkingsforpliktelser og utbedring av sikkerhetsproblemer, der henholdsvis 67 %, 58 % og 86 % av ICAO-standardene i praksis ikke var gjennomført.

- 96) ACM og luftfartsselskapet Air Madagascar ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 20. november 2012. De redegjorde for de framskritt som var gjort i innføringen av de aktuelle tiltaksplanene. ACM opplyste også om at de hadde inngått en toårskontrakt om eksternt teknisk bistand i sikkerhetstilsynet. Flysikkerhetskomiteen merket seg de framskritt det ble redegjort for, og anerkjente ACMs innsats for å forbedre sin evne til å oppfylle sine forpliktelser med hensyn til kravene fra ICAO.

- 97) Flysikkerhetskomiteen oppfordrer ACM til å fortsette arbeidet for utbedring av alle uoverensstemmelser som ble påvist under ICVMs revisjon utført av ICAO, og særlig på området for overvåking av luftfartsselskaper som er sertifisert i Madagaskar. Kommisjonen er rede til, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, å foreta en vurdering på stedet så snart ACM og Air Madagascar har gjort tilstrekkelige framskritt i gjennomføringen av handlingsplanene.

#### **Vim Avia fra Russland**

- 98) Kommisjonen avla, med bistand fra EASA og visse medlemsstater, et sikkerhetskontrollbesøk til Russland 4.-8. juni 2012 for å undersøke om gjennomføringen av tiltak innført av vedkommende myndigheter i Russland (FATA) og luftfartsselskapet VIM AVIA, sertifisert i

Russland, for å utbedre sikkerhetsmangler beskrevet i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1197/2011<sup>(1)</sup> og (EU) nr. 295/2012<sup>(2)</sup> var tilfredsstillende. Denne sikkerhetskontrollen omfattet besøk til FATAs hovedkvarter og VIM AVIAs hovedkvarter, til luftfartsselskapets vedlikeholdsanlegg i Domodedovo lufthavn og en kontroll på bakken av et av luftfartøyene i flåten. Resultatene fra denne vurderingen viste at VIM AVIA samlet sett hadde gjort framskritt med etableringen av et sikkerhetsstyringssystem. Med hensyn til VIM AVIAs korrigerende tiltaksplaner viste det seg imidlertid at tre av tolv korrigerende tiltak ikke kunne anses å være gjennomført på en effektiv måte. VIM AVIA ble oppfordret til å gjennomgå på nytt og fullføre tiltaksplanen før flyginger til EU kunne gjenopptas.

- 99) FATA opplyste til Kommisjonen den 20. juni 2012 at luftfartsselskapet hadde fått ny tillatelse, med virkning fra den dato, til å fly til og fra EU, med den begrunnelse at selskapet hadde gjennomført ytterligere korrigerende tiltak knyttet til disse tre områdene.

- 100) Kommisjonen gjennomgikk de ytterligere tiltakene og stilte seg tvilende til om selskapet faktisk kunne ha gjennomført dem på så kort tid. Vedkommende russiske myndigheter ble også gjort oppmerksom på utilfredsstillende resultater fra en inspeksjon på bakken utført i Spania 26. juni 2012<sup>(3)</sup>, som pekte på svakheter i VIM AVIAs avdelinger for kontinuerlige luftdyktighet og vedlikehold. Vedkommende myndigheter i Russland ble også oppfordret til å framlegge opplysninger om en alvorlig hendelse som fant sted med VIM AVIA 24. juni 2012.

- 101) I lys av ovennevnte avholdt Kommisjonen, EASA og visse medlemmer av Flysikkerhetskomiteen et møte med vedkommende myndigheter i Russland og VIM AVIA 19. oktober 2012. VIM AVIA opplyste at korrigerende tiltak var iverksatt og gjennomført med hensyn til alle gjenstående spørsmål påvist i sluttrapporten etter sikkerhetskontrollbesøket i Russland i juni 2012, og framla bevis for slutføringstiltak etter møtet. FATA opplyste at to undersøkelser var innledet som følge av en alvorlig hendelse med VIM AVIA 24. juni 2012, og framla en sammenfatning av konklusjonene.

- 102) Spania bekreftet for Flysikkerhetskomiteen at alle manglene som ble påvist under den siste inspeksjonen av VIM AVIA på bakken i Spania, var blitt utbedret. Spania opplyste også om et møte som ble holdt i Madrid med representanter fra VIM AVIA, og merket seg selskapets samarbeidsvillige holdning.

<sup>(1)</sup> EUT L 303 av 22.11.2011, s. 14.

<sup>(2)</sup> EUT L 98 av 4.4.2012, s. 13.

<sup>(3)</sup> Nr. AESA-E-2012-392.

103) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i europeiske lufthavner. Dersom resultatene fra disse inspeksjonene på bakken viser gjentatte sikkerhetsmangler med hensyn til driften av VIM AVIA, vil Kommisjonen se seg nødt til å innføre tiltak innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Rwanda**

104) Vedkommende myndigheter i Rwanda framla 9. mai 2012 skriftlig dokumentasjon for Kommisjonen som viste at godkjenningssertifikatet til Silverback Cargo Freighters ble tilbakekalt 30. oktober 2009. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at Silverback Cargo Freighters bør fjernes fra vedlegg A.

105) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg imidlertid at Rwanda fortsatt ikke har utbedret et betydelig sikkerhetsproblem som ble påvist i 2007 etter ICAOs USOAP-tilsyn og meddelt alle stater som er part i Chicago-konvensjonen av ICAO. Kommisjonen

oppfordrer derfor vedkommende myndigheter i Rwanda til å fortsette arbeidet for å utbedre sikkerhetsproblemene, og vil fortsette å overvåke flysikkerhetssituasjonen i Rwanda nøye for å sikre at eventuelle gjenstående sikkerhetsproblemer utbedres på en effektiv måte —

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.

Utferdiget i Brussel, 3. desember 2012.

*For Kommisjonen,  
på vegne av presidenten,*

Joaquín ALMUNIA

*Visepresident*

---

*[Vedlegget er kunngjort i EUT L 333 av 5.12.2012, s. 18-33.]*