

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 659/2013**2017/EØS/70/38**

av 10. juli 2013

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

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 4⁽²⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Den europeiske union, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005, ble opprettet ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006⁽³⁾.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater samt Det europeiske flysikkerhetsbyrå («EASA») underrettet Kommisjonen om opplysninger som er relevante for ajourføringen av fellesskapslisten. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater. På grunnlag av dette bør fellesskapslisten ajourføres.
- 3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper direkte eller gjennom myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med dem, om de vesentlige fakta og årsaker som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Unionen eller endre vilkårene i et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på fellesskapslisten.
- 4) Kommisjonen har gitt berørte luftfartsselskaper mulighet til å gjennomgå dokumenter framlagt av medlemsstatene, framlegge skriftlige merknader og gi Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart⁽⁴⁾ en muntlig redegjørelse.
- 5) Flysikkerhetskomiteen har mottatt ajourførte opplysninger fra Kommisjonen om felles samråd, innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og gjennomføringsforordning (EF) nr. 473/2006, som pågår med

vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i følgende stater: Curaçao og Saint-Martin, Republikken Guinea, India, Iran, Kasakhstan, Kirgisistan, Mosambik og Nepal. Flysikkerhetskomiteen har også mottatt ajourførte opplysninger fra Kommisjonen om faglige samråd med Den russiske føderasjon og om overvåking av Bolivia, Tadsjikistan og Turkmenistan.

- 6) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra EASA om resultatene av analysen av revisjonsrapportene utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart («ICAO») innenfor rammen av ICAOs verdensomspennende kontrollprogram for tilsyn med sikkerhet (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. I tillegg til de samråd som Kommisjonen har gjennomført i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, vil prioritering av inspeksjoner på bakken gjøre det mulig å skaffe ytterligere opplysninger om sikkerhetsytelsen hos luftfartsselskaper som har lisens i nevnte stater.
- 7) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra EASA om resultatene fra analysene 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⁽⁵⁾.
- 8) Flysikkerhetskomiteen har også hørt redegjørelser fra EASA om prosjekter med faglig bistand gjennomført i stater som berøres av tiltakene i forordning (EF) nr. 2111/2005. Komiteen er blitt underrettet om at det foreligger planer og anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å forbedre sivile luftfartsmyndigheters administrative og faglige kapasitet med sikte på å bidra til å løse saker der gjeldende internasjonale standarder ikke er oppfylt. Medlemsstatene ble også oppfordret til å svare bilateralt på nevnte anmodninger og samordne med Kommisjonen og EASA. Ved denne anledning understreket Kommisjonen nytten av å gi opplysninger til det internasjonale luftfartsmiljøet, særlig gjennom ICAOs SCAN-database, om den faglige bistand som Unionen og dens medlemsstater yter for å forbedre flysikkerheten verden over.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 190 av 11.7.2013, s. 54, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 205/2013 av 8. november 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 19 av 27.3.2014, s. 34.

⁽¹⁾ EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143 av 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14.

⁽⁴⁾ EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

⁽⁵⁾ EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1.

Luftfartsselskaper i Den europeiske union

- 9) Som følge av EASAs analyse av opplysninger fra SAFA-inspeksjoner på bakken utført på luftfartøyer fra visse EU-luftfartsselskaper eller fra standardiseringsinspeksjoner utført av EASA samt fra særlige inspeksjoner og revisjoner utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har noen medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak og underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse. Hellas tilbakekalte Sky Wings' godkjenningssertifikat for luftfartsselskap («AOC») 1. desember 2012, og Spania tilbakekalte Mint Lineas Aereas' AOC 10. april 2013.
- 10) I tillegg gjorde Sverige Komiteen oppmerksom på sin bekymring med hensyn til et luftfartsselskap, AS Avies, som er sertifisert i Estland, og som hadde to alvorlige hendelser i Sverige i 2013, nemlig en utforkjøring fra rullebanen i februar og midlertidig tap av effekt på begge motorer under utflyging i mai. Estlands vedkommende myndigheter underrettet Komiteen om at de har truffet en rekke tiltak, blant annet økt tilsyn, krav om at luftfartsselskapet utarbeider planer for korrigerende tiltak («CAP») og gjennomgåelse av godkjenningen av sikkerhetsleder og ansvarlig leder.

Luftfartsselskaper fra Den demokratiske republikk Kongo

- 11) Alle luftfartsselskaper sertifisert i Den demokratiske republikk Kongo har vært oppført i vedlegg A siden mars 2006⁽¹⁾. Etter at vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo («ANAC») nylig tok initiativ til å gjenoppta aktive samråd med Kommisjonen og EASA, har de lagt fram den dokumentasjon som er nødvendig for å foreta en omfattende ajourføring av listen over luftfartsselskaper i vedlegg A.
- 12) Den demokratiske republikk Kongos vedkommende myndigheter underrettet Kommisjonen ved brev av 12. juni 2013 om at luftfartsselskapene Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines og Waltair Aviation har fått tildelt lisens. Ettersom Den demokratiske republikk Kongos vedkommende myndigheter 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.
- 13) Den demokratiske republikk Kongos vedkommende myndigheter underrettet også ved brev av 12. juni 2013 om at luftfartsselskapene Bravo Air Congo, Entreprise

World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter og Zaabu International, som tidligere var oppført på listen i vedlegg A, ikke har lisens. Vurderingen er derfor at disse luftfartsselskapene bør fjernes fra vedlegg A.

- 14) Den demokratiske republikk Kongos vedkommende myndigheter forklarte også at landets rettslige ramme krever at operatører skal ha både lisens og AOC for å drive lufttransport, og at ingen eksisterende operatører oppfyller begge disse kravene. I mellomtiden ble ICAOs sertifiseringsprosess i fem faser igangsatt i april 2013 for fem operatører (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB og Kinavia), og forventes å være fullført innen utgangen av september 2013. Ved utløpet av denne sertifiseringsprosessen vil ANAC legge fram en liste over alle luftfartsselskaper som er behørig sertifisert, og som har gyldig AOC.
- 15) Kommisjonen merket seg de forpliktelser vedkommende myndigheter i Den demokratiske republikk Kongo har påtatt seg, særlig transportministeren, og oppfordret dem til å fortsette arbeidet med å opprette en ordning for tilsyn med sivil luftfart som er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, og samtidig gå inn for å videreføre den aktive dialogen som nylig ble gjenopptatt.

Luftfartsselskaper fra Republikken Guinea

- 16) Formelle samråd med vedkommende myndigheter i Republikken Guinea ble innledet i desember 2012 etter at ICAO under en revisjon i april 2012 fant sikkerhetsmangler som gav opphav til et betydelig sikkerhetsproblem med hensyn til sertifisering av luftfartsselskaper.
- 17) Som følge av at det ble sendt inn en plan for korrigerende tiltak, som senere ble godkjent og validert av ICAO, kunngjorde ICAO 29. mai 2013 at det betydelige sikkerhetsproblemet var fjernet.
- 18) I januar 2013 fant et samrådsmøte sted i Brussel mellom Kommisjonen, med bistand fra EASA, og vedkommende myndigheter i Republikken Guinea. På dette møtet gav Republikken Guineas vedkommende myndigheter en omfattende redegjørelse om den siste utviklingen med hensyn til status for gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak som ble inngitt til ICAO i desember 2012.
- 19) Ifølge Republikken Guineas vedkommende myndigheter er luftfartsselskapene Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée og Konair i ferd med å fornye sertifiseringen av selskapene. Ingen av disse selskapene flyr inn i Den europeiske unions luftrom. Myndighetene informerte også om at AOC for luftfartsselskapene GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines og Sky Star Air er blitt midlertidig opphevet.

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

- 20) Republikken Guineas vedkommende myndigheter avtalte å holde Kommisjonen informert om enhver vesentlig utvikling i framdriften i gjennomføringen av ICAO-standardene, slik at situasjonen kan overvåkes jevnlig.
- 21) Dersom relevant sikkerhetsinformasjon skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, vil Kommisjonen måtte treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- Luftfartsselskaper fra Indonesia**
- 22) Samrådene med Indonesias vedkommende myndigheter («DGCA») fortsetter med sikte på å overvåke DGCAs framskritt i arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper sertifisert i Indonesia, er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 23) Etter videokonferansen som ble holdt mellom Kommisjonen, EASA og DGCA 18. oktober 2012, fortsatte DGCA arbeidet med å forbedre Indonesias ordning for tilsyn med flysikkerhet og utbedre de mangler som ble påpekt av De forente staters føderale luftfartsmyndighet («FAA») under dens besøk for teknisk vurdering i september 2012. Etter offentliggjøringen av FAAs rapport holdt DGCA et møte med FAA der de ble enige om en plan for korrigerende tiltak.
- 24) I april 2013 la DGCA fram for Kommisjonen en utfyllende kopi av planen for korrigerende tiltak som viste hvilke framskritt som var gjort, og informerte om at det var opprettet et opplæringsystem for inspektører, at flysikkerhetsreglene var revidert, at instruksene for inspektører var godkjent for langdistanseflyging med tomotorsfly («ETOPS») og ytelsesbasert navigasjon/påkrevd navigasjonstjeneste («PBN/RNP») og at det var utarbeidet et utkast for drift under alle værforhold («AWOPS»).
- 25) DGCA bekreftet at det administrative ansvaret for sertifiseringen av Citilink Indonesias luftfartøyer, ruter, stasjonsanlegg, bakkearbeid, vedlikehold, håndbøker og besetninger fortsatt ligger hos Garuda Indonesia.
- 26) DGCA la også fram ajourførte opplysninger om visse luftfartsselskaper de fører tilsyn med. De informerte om at to nye luftfartsselskaper var blitt tildelt godkjenningssertifikat for luftfartsselskap, nemlig Martabuana Abadion 18. oktober 2012 og Komala Indonesia 8. januar 2013, og at Intan Angkasa Air Services var blitt sertifisert på nytt. Ettersom DGCA 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 selskapene bør oppføres i vedlegg A.
- 27) I tillegg opplyste DGCA om at Sebang Merauke Air Charters AOC ble midlertidig opphevet 18. september 2012.
- 28) DGCA opplyste om og dokumenterte at Metro Batavias AOC ble tilbakekalt 14. februar 2013. Metro Batavia bør derfor fjernes fra vedlegg A.
- 29) DGCA la 25. juni 2013 fram en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen. I tillegg til å orientere Komiteen om de opplysninger som var blitt lagt fram for Kommisjonen i april 2013, bekreftet DGCA at alle innehavere av AOC som ønsker å utvide sin flåte, må godkjennes av DGCA, og at de ved noen anledninger hadde avslått å gi slik tillatelse. DGCA hadde imidlertid ikke grepet inn i Lion Airs planer om utvidelse fordi de mente at selskapet hadde tilstrekkelige ressurser og kontroller. Med hensyn til ulykken med Lion Airs Boeing B737-800 13. april 2013, orienterte DGCA om at den foreløpige ulykkesrapporten var blitt offentliggjort. Rapporten inneholdt tre anbefalinger om nedstigning under minstekriteriene, framgangsmåter for overlevering av kontroll og tilhørende opplæring. DGCA gav nærmere opplysninger om de tiltak som var truffet for å håndtere saker i forbindelse med ulykken, herunder at de hadde gjennomført en sikkerhetsrevisjon hos Lion Air og forsikret seg om at luftfartsselskapet hadde truffet korrigerende tiltak på grunnlag av den foreløpige rapporten.
- 30) Lion Air var til stede på høringen og besvarte spørsmål fra Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen. Lion Air opplyste at de kunne skaffe tilstrekkelige ressurser til å fortsette utvidelsen av sin flåte, men godtok minstekravene til sertifisering for både kapteiner og andrepiloter ved bemanning av sine luftfartøyer og krevde ikke ytterligere erfaring. Med hensyn til ulykken opplyste selskapet at det var i ferd med å gjennomføre anbefalingene fra den foreløpige ulykkesrapporten, men at det ventet på den endelige rapporten for å fastslå de grunnleggende årsakene til ulykken. Lion Air opplyste at de gjennomførte sikkerhetsfremmende tiltak og benyttet opplysninger innhentet fra sine kvalitets-sikringsprogrammer for luftfartsoperasjoner for å påvise farer. Selskapet opplyste at det ennå ikke hadde oppnådd registrering i International Air Transport Associations (IATA) kontrollprogram for driftssikkerhet (Operational Safety Audit).
- 31) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg de solide framskrittene som DGCA har gjort, og planen om å oppfordre FAA til å gjennomføre en IASA-revisjon i august 2013. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen fortsetter å oppmuntre DGCAs innsats for å nå sitt mål om å opprette et luftfartssystem som fullt ut er i samsvar med ICAO-standardene.
- 32) Når det gjelder Lion Air, har Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen med bekymring merket seg det lave erfaringsnivået blant piloter som selskapet rekrutterer og benytter, og svarene på spørsmål om luftfartsselskapets sikkerhetsstyring, og vil derfor fortsatt nøye overvåke dette luftfartsselskapets sikkerhetsytelse.

Luftfartsselskaper fra Kasakhstan

- 33) Samrådene med vedkommende myndigheter i Kasakhstan har fortsatt aktivt med sikte på å overvåke disse myndighetenes framskritt i arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper sertifisert i Kasakhstan, er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 34) I samsvar med forordning (EU) nr. 1146/2012 har Air Astana gjentatte ganger underrettet om sin sikkerhetsytelse og endringer i flåten ved brev til Kommisjonen av 23. november 2012, 30. januar 2013, 14. mars 2013, 29. mars 2013 og 13. mai 2013. De har også lagt fram en kopi av sitt nye godkjenningssertifikat for luftfartsselskap og sine nye driftsspesifikasjoner, som ble utstedt 22. april 2013. Som følge av utviklingen av flåten forekommer flytypen Fokker 50 ikke lenger i deres driftsspesifikasjoner. Vedlegg B til denne forordning bør derfor endres tilsvarende.
- 35) Kommisjonen holdt 12. juni 2013, med bistand fra EASA, faglig samråd med vedkommende myndigheter i Kasakhstan og en representant for Air Astana. På dette møtet rapporterte Kasakhstans vedkommende myndigheter at de gjør framskritt i en omfattende reform av luftfartssektoren som tar sikte på å tilpasse Kasakhstans regelverk og rammeregler for luftfart til internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 36) På møtet la Air Astana fram ytterligere opplysninger om utviklingen av sin flåte i perioden 2012 – 2014. Air Astana opplyste særlig at flere luftfartøyer var blitt faset ut og at nye luftfartøyer var i ferd med å fases inn i den eksisterende flåten bestående av Boeing B767-, B757- og Airbus A320-seriene som allerede er nevnt i vedlegg B til denne forordning. Alle nyanskaffede luftfartøyer skal registreres i Aruba. Både Kasakhstans vedkommende myndigheter og Air Astana forpliktet seg til å underrette Kommisjonen når et nytt luftfartøy ble angitt i Air Astanas godkjenningssertifikat for luftfartsselskap.
- 37) I tillegg bekreftet medlemsstater og EASA at ingen særlige mangler ble påvist i forbindelse med Air Astana under inspeksjoner på bakken gjennomført i lufthavner i Unionen innenfor rammen av SAFA-programmet.
- 38) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av relevante sikkerhetsstandarder ved 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, viser at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen måtte treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 39) Kommisjonen fortsetter å støtte den omfattende reformen av systemet for sivil luftfart som myndighetene i Kasakhstan har igangsatt, og oppfordrer

nevnte myndigheter til fortsatt beslutsom innsats for å opprette en ordning for tilsyn med sivil luftfart som er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Kommisjonen oppfordrer derfor nevnte myndigheter til å fortsette gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak som er avtalt med ICAO, og til å fokusere på de to gjenstående betydelige sikkerhetsproblemene og fornyet sertifisering av samtlige operatører de har ansvaret for. Når disse betydelige sikkerhetsproblemene er løst på en tilfredsstillende måte i henhold til ICAO, og den faktiske gjennomføringen av ICAO-standardene er tilstrekkelig dokumentert, vil Kommisjonen, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, være beredt til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å bekrefte den framgang som er gjort, og forberede en ny gjennomgåelse av saken i Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Kirgisistan

- 40) Kommisjonen fortsetter samrådene med Kirgisistans vedkommende myndigheter med sikte på å håndtere de sikkerhetsrisikoer som har ført til driftsbegrensninger for alle kirgisiske luftfartsselskaper, herunder den kirgisiske stats kapasitet til å føre tilsyn på områdene drift og vedlikehold av luftfartøyer. Kommisjonen ønsker særlig å sikre at det gjøres framgang med hensyn til noen av de funn som ble gjort ved ICAOs USOAP-revisjon i 2009, og som kan ha innvirkning på sikkerheten i internasjonal luftfart.
- 41) Kommisjonen holdt 23. mai 2013, med bistand fra EASA, faglig samråd med Kirgisistans vedkommende myndigheter for å identifisere mulige luftfartsselskaper som har sertifisering og tilsyn som oppfyller internasjonale sikkerhetsstandarder, og som det kan planlegges en gradvis lettelse av begrensningene for. I denne forbindelse samtykket Kirgisistans vedkommende myndigheter i å samarbeide ved å legge fram opplysninger som kan være nyttige for å oppnå en viss framgang. Kirgisistans representanter samtykket også i å legge fram en ajourført redegjørelse om de korrigerende tiltak som treffes for å utbedre de gjenstående ICAO-funnene, noe som ville gjøre det mulig å foreta en ny gjennomgåelse av saken.
- 42) På møtet bekreftet Kirgisistans myndigheter at Sky Bishkek fikk tildelt godkjenningssertifikat for luftfartsselskap 8. november 2012. Ettersom Kirgisistans vedkommende myndigheter ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med dette luftfartsselskapet er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at luftfartsselskapet Sky Bishkek bør oppføres i vedlegg A.
- 43) Flysikkerhetskomiteen ber Kirgisistans vedkommende myndigheter om å sette forgang i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak som er avtalt med ICAO, og sette alt inn på å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper sertifisert i Kirgisistan er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

44) Når framgangen i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak som er avtalt med ICAO og den faktiske gjennomføringen av ICAO-standardene er tilstrekkelig dokumentert, vil Kommissjonen, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, være beredt til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å bekrefte at Kirgisistans vedkommende myndigheter kan utøve sine tilsynsfunksjoner i samsvar med internasjonale standarder, og forberede en ny gjennomgåelse av saken i Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Libya

45) Samrådene med vedkommende myndigheter i Libya («LYCAA») fortsetter for å få bekreftet at Libya gjør framskritt i arbeidet med å reformere sikkerhetssystemet for sivil luftfart, og særlig for å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper sertifisert i Libya er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

46) LYCAA la 25. april 2013 fram en rapport om fornyet sertifisering av luftfartsselskapet Libyan Airlines. Rapporten beskrev en prosess i fem faser i tråd med ICAOs anbefalinger, men inneholdt ingen nærmere dokumentasjon av tilhørende inspeksjoner. Kommissjonen ba om ytterligere opplysninger, og 29. april 2013 la LYCAA fram et sammendrag av de funn som var gjort og de tiltak som Libyan Airlines hadde truffet for å utbedre manglene på de kontrollerte områdene.

47) LYCAA skrev 4. juni 2013 til Kommissjonen og underrettet den om at Libyan Airlines for øyeblikket ikke var klar til å bli tatt i betraktning for en oppheving av begrensningene ettersom det var foretatt en endring i luftfartsselskapets ledelse, og at det derfor er nødvendig å vurdere hvordan disse endringene virker inn på selskapets driftssikkerhet.

48) Flysikkerhetskomiteen hørte 26. juni 2013 redegjørelser fra LYCAA. LYCAA orienterte Komiteen om de tiltak som er truffet så langt, og om framdriften i arbeidet med fornyet sertifisering av libyske luftfartsselskaper. De forklarte at de ikke kunne anbefale at noe libysk luftfartsselskap burde få de nåværende begrensningene opphevet. De angav et tidsperspektiv for når de mente at luftfartsselskapene ville fullføre sertifiseringsprosessen. De uttalte at ulykkesrapporten om ulykken med Afqiyah Airways' Airbus A330 var offentliggjort og at LYCAA var i drøftinger med ICAO og en rekke nasjonale luftfartsmyndigheter for å få ytterligere faglig bistand.

49) LYCAA bekreftet uttrykkelig overfor Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen at de ville opprettholde de nåværende begrensningene for alle luftfartøyer inntil en fullstendig, femtrinnsprosess for fornyet sertifisering er fullført og eventuelle betydelige mangler er utbedret, og

først deretter, etter avtale med Kommissjonen og etter en høring i Flysikkerhetskomiteen, vil de enkelte luftfartsselskaper få tillatelse til å gjenoppta kommersielle flyginger til Unionen.

50) Videre gjentok Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen at for hvert luftfartsselskap som får fornyet sertifisering, må LCAA framlegge for Kommissjonen detaljerte opplysninger om prosessen for fornyet sertifisering og møte Kommissjonen og medlemsstatene for å diskutere i detalj de relevante revisjonene, manglene, utbedringstiltakene og slutføringstiltakene i tillegg til detaljer i planene for løpende tilsyn, før det eventuelt kan avtales å lempe på begrensningene. Dersom Kommissjonen og medlemsstatene anser at det ikke er godt nok dokumentert at prosessen for fornyet sertifisering er gjennomført på en effektiv måte og at et varig løpende tilsyn er på plass i samsvar med ICAO-standarder, vil Kommissjonen måtte treffe umiddelbare tiltak for å hindre at luftfartsselskaper driver flyginger til luftrommet over Unionen, Norge, Sveits og Island.

Air Madagascar

51) Luftfartsselskapet Air Madagascar er underlagt driftsbegrensninger og er oppført i vedlegg B i henhold til forordning (EU) nr. 390/2011. Luftfartsselskapet Air Madagascar anmodet 24. mai 2013 om at luftfartøyer av typen Boeing B737 med registreringsmerke 5R-MFL tilføyes på listen over luftfartøyer av typen Boeing B737 som allerede er nevnt i vedlegg B.

52) Air Madagascar hevdet og framla dokumentasjon på at sikkerhetsytelsen i selskapets flåte var forbedret. Madagaskars vedkommende myndigheter («ACM») uttalte at når det gjelder den virksomhet som utføres med luftfartøyer av typen Boeing B737, er de tilfreds med Air Madagascars nåværende nivå av samsvar med ICAO-standardene. Medlemsstatene og EASA bekreftet at ingen særskilte problemer ble påvist under inspeksjoner på bakken gjennomført i lufthavner i Unionen innenfor rammen av SAFA-programmet.

53) Idet det tas hensyn til sikkerhetsytelsen i den virksomhet som Air Madagascar utfører med luftfartøyer av typen Boeing B737, og i samsvar med felleskriteriene, mener Kommissjonen, etter uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen, at luftfartøyer av typen Boeing B737 med registreringsmerke 5R-MFL bør gis tillatelse til å fly til Unionen. Vedlegg B bør derfor endres slik at virksomhet med luftfartøyer av typen Boeing B737 med registreringsmerke 5R-MFL, tillates.

54) Medlemsstatene vil fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av Air Madagascars luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaper fra Den islamske republikk Mauritania

- 55) Alle luftfartøyer sertifisert i Mauritania ble fjernet fra vedlegg A i desember 2010⁽¹⁾ i lys av en rekke faktorer: de store framskrittene som Mauritanias vedkommende myndigheter («ANAC») rapporterer om i arbeidet med å utbedre manglene som er påvist av ICAO med hensyn til overholdelse av internasjonale standarder, utbedringen av de mangler som ble påvist under den opprinnelige sertifiseringen av luftfartsselskapet Mauritania Airlines International («MAI»), bekreftelsen på at MAI etter februar 2013 vil gjenoppta flyginger til Unionen, men bare til Las Palmas de Gran Canaria i Spania, og Kommisjonens forpliktelse til å utføre sikkerhetsvurderinger på stedet for å bekrefte at de tiltak som ANAC og MAI har rapportert, blir gjennomført på en tilfredsstillende måte.
- 56) Kommisjonen gjennomførte en flysikkerhetsvurdering på stedet ved et besøk til Mauritania mellom 14. og 18. april 2013, med bistand fra EASA og teknisk støtte fra medlemsstatene.
- 57) Under besøket gav ANAC vurderingsgruppen dokumentasjon på at den går inn for og har evne til å overholde ICAOs flysikkerhetsstandarder og kan påta seg ansvaret for sertifisering og overvåking av luftfartsselskaper underlagt dens ansvarsområde på en bærekraftig måte. Vurderingsgruppen mente at ANAC hadde godtgjort at det var gjort framskritt i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak med sikte på overholdelse av ICAO-standardene, at de har nødvendig kvalifisert personell, regelverk og framgangsmåter, at de håndterer og gjennomfører en omfattende og hensiktsmessig overvåkingsplan og at de har innført et system for å løse påviste sikkerhetsproblemer. Disse vurderingene ble gjort idet det ble tatt hensyn til at størrelsen på og aktivitetsnivået i Mauritanias luftfartsindustri per i dag er begrenset, og at ANAC nylig er blitt omstrukturert.
- 58) Vurderingsgruppen besøkte også MAI, der de fant det dokumentert at selskapet har evne til å overholde ICAOs sikkerhetsstandarder for luftfartsoperasjoner, særlig med hensyn til luftdyktighet, kvalifikasjoner og opplæring, håndbøker og sikkerhetsprosedyrer og påvisning og løsning av sikkerhetsproblemer som påvises under interne og eksterne kontroller, for eksempel den kontrollvirksomhet som ANAC utfører.
- 59) Vurderingsgruppen mente imidlertid også at ANAC og MAI måtte fortsette den effektive gjennomføringen av visse internasjonale krav, særlig på områdene særskilt og gjentatt opplæring av teknisk personale, tilpassing

og ajourføring av håndbøker, framgangsmåter og sjekklister, systematisk overvåking og dokumentering av all løpende tilsynsvirksomhet og et forbedret system for rapportering og analyse av hendelser. MAI bør også gjennomføre sitt sikkerhetsstyringssystem («SMS») samt analyse av flygedata.

- 60) ANAC og MAI ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 26. juni 2013. På møtet redegjorde ANAC og MAI for hvor langt de er kommet med å etterkomme de anbefalinger som ble gitt under besøket på stedet. ANAC rapporterte at deres framgangsmåter, sjekklister, opplærings- og tilsynsplan og opplæringsprogram er ajourført. De la også fram dokumentasjon på at det var gjennomført målrettede inspeksjoner hos MAI og på en omfattende bevisstgjøringskampanje om hendelsesrapportering, og informerte om økt tilgang til tekniske opplysninger fra motorprodusenter. ANAC forklarte at det føres nøye tilsyn med MAI, herunder flere inspeksjoner på bakken, og at de treffer strenge håndhevingstiltak når det er nødvendig.
- 61) MAI rapporterte at de hadde igangsatt flyginger til Las Palmas de Gran Canaria 8. mai 2013, og at de også hadde utarbeidet utkast til en handlingsplan for å etterkomme alle anbefalingene fra vurderingsgruppen. De fleste tiltakene i handlingsplanen var gjennomført, herunder ajourføring av håndbøker, nye framgangsmåter og utnevnelse av en stillingsinnehaver for kvalitets- og sikkerhetsstyring. MAI erkjente at det var gjort framgang i gjennomføringen av sikkerhetsstyringssystemet, men at det ennå ikke var fullt operativt.
- 62) Ved de første to inspeksjonene på bakken utført av Spania på MAIs luftfartøyer 8. og 22. mai 2013, ble det gjort en rekke funn, hovedsakelig med hensyn til vedlikehold, men antallet funn og deres alvorlighetsgrad ble redusert ved en tredje inspeksjon på bakken, som ble utført 12. juni. Spania bekreftet at MAI hadde lagt fram opplysninger som var nødvendige for å løse uløste sikkerhetsproblemer, og at disse opplysningene fortsatt var under vurdering av Spania.
- 63) Flysikkerhetskomiteen så positivt på de forbedringer som ANAC og MAI har gjort i gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder og oppmuntret dem til å fortsette forbedringene med samme beslutsomhet. ANAC og MAI ble bedt om regelmessig, og minst to ganger i året, å framlegge rapporter for Kommisjonen om framdriften i arbeidet med å gjennomføre ICAO-kravene og etterkomme utestående anbefalinger, særlig med hensyn til ANACs system for rapportering og analyse av hendelser og gjennomføringen av MAIs sikkerhetsstyringssystem og analyse av flygedata. ANAC forpliktet seg til å underrette Kommisjonen om

⁽¹⁾ Betraktning 71-81 i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1146/2012, EUT L 333 av 5.12.2012, s. 7.

nye kommersielle luftfartsselskaper som sertifiseres av ANAC.

- 64) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som tilhører luftfartsselskaper sertifisert i Mauritania i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 65) Dersom resultatene av inspeksjoner på bakken, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, viser at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen måtte treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Mosambik

- 66) Mosambiks vedkommende myndigheter (Institute of Civil Aviation of Mozambique – «IACM») og representanter for luftfartsselskapet Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) møtte Kommisjonen og EASA i Brussel 31. mai 2013. IACM gav en utfyllende orientering om nåværende status for gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak som er inngitt til ICAO. LAM orienterte utførlig om nåværende status for innlemming av internasjonale sikkerhetsstandarder i deres struktur og daglige drift samt om deres utvidelsesplaner.
- 67) Mosambiks vedkommende myndigheter redegjorde i detalj for sin organisasjons interne struktur og bemanning og beskrev omfanget av og innholdet i sin virksomhet. De ulike linjene i tidligere og pågående virksomhet, sammen med respektive tidsfrister, ble gjennomgått og satt i sammenheng med planen for korrigerende tiltak som er avtalt med ICAO. Fristen for gjennomføring av de fleste tiltakene er i midten av juni 2013. Antallet tiltak og deres omfang samt de knappe tidsfristene viser myndighetenes beslutsomhet, men for å sikre en holdbar gjennomføring kan det bli nødvendig å fastsette nye frister. Myndighetene syntes å være fullstendig klar over dette og er i ferd med å gjennomgå noen av fristene i planen for korrigerende tiltak, og vil snart inngi en revidert versjon til ICAO. De viktigste områdene, som først vil bli behandlet i 2014 og 2015, gjelder bestemte aspekter ved den rettslige rammen, gjenstående organisatoriske spørsmål som gjelder myndighetenes interne oppbygning, og problemstillinger som gjelder luftdyktighet. Alle luftfartsselskaper har gjennomgått en femtrinnsprosess for fornyet sertifisering, og åtte er nå fullt sertifisert (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) og fem (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) har fått sine AOC-er midlertidig opphevet.

- 68) Representantene fra LAM gav en detaljert presentasjon av selskapet, herunder en oversikt over dets interne struktur, bemanning og virksomhetens omfang, og beskrev opplæringsvirksomheten og de ulike driftsmessige partnerskap som selskapet har inngått. Luftfartsselskapet har inngått strategiske partnerskap med andre luftfartsselskaper i Portugal, Kenya, Sør-Afrika, Angola, Zambia og Etiopia (Moçambique Expresso MEX er et heleid datterselskap som driver tilbringervirksomhet), opplæringsorganisasjoner (i Sør-Afrika og Etiopia) og vedlikeholdsorganisasjoner (i Portugal, Brasil, Sør-Afrika og Kenya). De interne sikkerhetsstyringssystemene ble beskrevet sammen med den planlagte gjennomføringen av de neste fasene. Fase I (planlegging og organisering) er for det meste fullført fram til 2011 (noe pågående virksomhet vil bli fullført i 2014). Fase II (reaktive prosesser) er for det meste gjennomført mellom 2005 og 2009, med to prosesser som skal fullføres i 2014. De fleste av tiltakene i fase III (foregripende og forebyggende prosesser) er igangsatt og planlagt fullført i 2014-2015, mens tre av prosessene ble gjennomført i 2009. Det meste av fase IV (sikring av driftssikkerhet og kontinuerlig forbedring) er planlagt igangsatt i 2014-2015, med én prosess fullført i 2009.
- 69) LAM orienterte også om sin strategi og sine planer for utvidelse, herunder nye ruter og utvikling av flåten.
- 70) Flysikkerhetskomiteen så positivt på den framgang som Mosambiks vedkommende myndigheter rapporterte om når det gjelder arbeidet med å utbedre de mangler som ICAO hadde påvist, og oppmuntret til videre innsats for å fullføre arbeidet med å opprette et luftfartssystem som fullt ut er i samsvar med ICAO-standardene.

Luftfartsselskaper fra Nepal

- 71) Resultatene fra en ICAO-revisjon i mai 2009 viste at Nepal i realiteten ikke oppfyller mesteparten av internasjonale sikkerhetsstandarder. Selv om ingen betydelige sikkerhetsproblemer ble påvist, viste revisjonen at Nepals vedkommende myndigheter ikke var i stand til å sikre effektiv gjennomføring av internasjonale sikkerhetsstandarder på områdene luftfartsoperasjoner, luftdyktighet og etterforskning av ulykker, og at det forelå betydelige funn som påvirket landets kapasitet også på områdene primær luftfartslovgivning og regler for sivil luftfart, organisering av sivil luftfart samt opplæring og sertifisering av personale.
- 72) I løpet av en periode på to år (august 2010–september 2012) har det i Nepal skjedd fem dødsulykker med luftfartøyer registrert i Nepal, der en rekke EU-borgere var innblandet. I tillegg skjedd det ytterligere tre ulykker i 2013.

- 73) Samrådene med Nepals vedkommende myndigheter startet i oktober 2012 på grunnlag av sikkerhetsmangler påvist ved ICAOs USOAP-revisjon i mai 2009 og det høye antallet dødsulykker som inntraff i løpet av et kort tidsrom. Ingen nepalske luftfartsselskaper driver virksomhet i Unionen.
- 74) Som et ledd i samrådene mottok Kommisjonen dokumentasjon på den tilsynsvirksomhet som Nepals vedkommende myndigheter hadde planlagt for og utført i 2012 og 2013. Undersøkelsen av denne dokumentasjonen viste at det fortsatt gjenstod noen sikkerhetsmangler og at tilsynsvirksomheten syntes å være utilstrekkelig med hensyn til kontroll av påviste sikkerhetsrisikoer.
- 75) Kommisjonen, med bistand fra EASA, holdt faglige samråd med Nepals vedkommende myndigheter («CAAN») i Brussel 30. mai 2013. I løpet av disse samrådene forklarte CAAN situasjonen nærmere og gav opplysninger om kontrollen av sikkerhetsrisikoer. De forklaringer som Nepals vedkommende myndigheter gav, viste at tilsynsvirksomheten var mer fullstendig enn det som gikk fram av den dokumentasjon Nepal tidligere hadde sendt inn. CAAN la også fram opplysninger om oppfølgingen av anbefalingene i undersøkelsesrapportene om ulykkene og om flere sikkerhetstiltak. Disse sikkerhetstiltakene omfattet fastsettelse av sikkerhetsmål. Effektiv gjennomføring av alle sikkerhetstiltakene bør føre til forbedret tilsyn og bedre kontroll av sikkerhetsrisikoer. Opplysningene som CAAN la fram på møtet, vil bli kontrollert ved ytterligere gjennomgåelse av dokumentasjonen.
- 76) Luftfartsselskapet SITA Air Plc Ltd deltok også i det faglige samrådet der de la fram opplysninger om sin virksomhet knyttet til sikkerhet og om samhandlingen med CAAN. SITA Air ble rammet av en dødsulykke i september 2012 og forklarte hvilken lærdom de hadde tatt av denne ulykken.
- 77) Det gjenstår flere utfordringer for CAAN og luftfartsindustrien i Nepal, herunder faktorer som å rekruttere og beholde tilstrekkelig og kvalifisert personell i CAAN og å gjennomføre luftfartsoperasjoner i et svært krevende fjellterreng. CAAN viste at de arbeider med å løse disse utfordringene, og Kommisjonen vil derfor fortsette å overvåke situasjonen i Nepal.
- 78) ICAO vil gjennomføre et samordnings- og valideringsbesøk på stedet («ICVM») i Nepal i juli 2013, og det kan være hensiktsmessig å vente på resultatene av ICAOs besøk før vurderingen av sikkerhetssituasjonen i Nepal fullføres.
- 79) Dersom resultatene av ICAO-revisjonen eller andre relevante sikkerhetsopplysninger viser at sikkerhetsrisikoene ikke begrenses tilstrekkelig, vil Kommisjonen måtte treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Filippinene

- 80) Samrådene med Filippinenes vedkommende myndigheter («CAAP») fortsetter med sikte på å bekrefte de korrigerende tiltak CAAP har truffet for å løse de sikkerhets spørsmål som ble understreket ved revisjonene som både ICAO og De forente staters føderale luftfartsmyndighet (FAA) utførte i 2012 og 2013.
- 81) CAAP informerte om at ICAO hadde utført en ICVM-revisjon i februar 2013, og at ICAO i brev av 1. mars 2013 informerte CAAP om at de korrigerende tiltakene som Filippinene hadde truffet, på en vellykket måte hadde håndtert og løst de to betydelige sikkerhetsproblemene som var påvist, først under ICAOs USOAP-revisjon i oktober 2009 og deretter under ICVM-revisjonen som ble utført i oktober 2012.
- 82) Kommisjonen holdt derfor 16. april 2013, med bistand fra EASA og representanter for medlemsstatene, et møte med CAAP og luftfartsselskapene Philippine Airlines og Cebu Pacific Airways for å diskutere framgangen som er gjort i arbeidet med å håndtere de gjenstående problemene som ble påvist av ICAO, FAA og Unionen under et besøk på stedet utført av Kommisjonen i oktober 2010.
- 83) På møtet bekreftet CAAP at de hadde innført en sertifiseringsprosess i fem faser sammen med en forlengelsesprosess som pågikk for alle eksisterende luftfartsselskaper. Sju store og ni små luftfartsselskaper hadde fullført prosessen, herunder Philippine Airlines (PAL) og Cebu Pacific Air. CAAP orienterte om opprettelsen av en ordning med to systemer for tilsyn med luftfartsselskaper, bestående av et sertifikatforvaltningskontor («CMO») med 24 inspektører som skal føre tilsyn med bare PAL og Cebu Pacific Air, mens avdelingene for drift og luftdyktighet fører tilsyn med de andre luftfartsselskapene.
- 84) CAAP forklarte også at de håndterte problemet med systemets bærekraft ved å heve personalets lønninger for å tiltrekke seg inspektører fra bransjen. Det var også gjennomført opplæringsprogrammer for inspektører. CAAP hadde imidlertid ikke foretatt en formell inspeksjon av kvalitetsstyringssystemene eller sikkerhetsstyringssystemene hos de luftfartsselskaper de fører tilsyn med.
- 85) PAL orienterte om at de hadde en flåte bestående av 44 luftfartøyer (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) med ytterligere 68 luftfartøyer i bestilling (44 Airbus A321, 20 A330 og fire A340). Selskapets sikkerhetsstyringssystem hadde som mål å redusere antallet hendelser som virker negativt inn på sikkerhetsstandardene, med 10 % fra foregående år. Data fra overvåking av flygedata («FDM») ble undersøkt for 95-100 % av flygingene, med vekt på ikke-stabiliserte innflyginger og hendelser i terrenghvarslingssystemet («GPWS»). Kvalitetsstyringssystemet hadde utført 260 inspeksjoner i 2012 og funnet

94 brudd på selskapets framgangsmåter, noe som avvek fra de funn som ble gjort av CAAP, ettersom det ble gjort flere funn knyttet til opplæring. Cebu Pacific Air orienterte om at veksten i flåten var på 7 % per år. De skulle motta to luftfartøyer av typen Airbus A330 i 2013 for å igangsette langdistanseflyginger i juni, og målet var å ha en flåte på 47 luftfartøyer innen utgangen av 2013. Som følge av møtet foretok Kommisjonen, med bistand fra medlemsstatene, et besøk på stedet i Filippinene mellom 3. og 7. juni 2013.

86) Konklusjonene fra besøket på stedet var at CAAP ennå ikke hadde tatt i bruk moderne flysikkerhetsstyringsteknikker verken for de luftfartsselskapene det fører tilsyn med eller internt. På driftsområdet rettes det fortsatt for lite oppmerksomhet mot menneskelige faktorer og prosesser i sikkerhetsstyringssystemet.

87) Det gikk imidlertid fram av besøket at selv om det gjenstod betydelig arbeid i CAAP, treffer generaldirektøren for sivil luftfart klare tiltak for å sikre at CAAP blir mer effektive i sitt daglige arbeid. I tillegg ble det bemerket at det foreligger planer om å håndtere utfordringene med et aldrende inspektørkorps ved å heve lønningene for å lette rekrutteringen fra bransjen, og ved bruk av eksterne sakkyndige for å redusere faren for huller i tilsynet med luftfartsselskaper. Oppsummert var CAAPs tilsyn med luftfartsselskapene i det alt vesentlige solid, men noen svakheter gjenstår, særlig på områdene opplæring, standardisering og kvalitets- og sikkerhetsstyringssystemer.

88) Når det gjelder luftfartsselskapene, kunne både PAL og Cebu Pacific Air godtgjøre at de hadde innført effektive prosesser for sikkerhetsstyring og kunne sikre samsvar med relevante sikkerhetsregler. På tidspunktet for besøket ble imidlertid Cebu Pacific Air rammet av en ulykke som førte til at det ble stilt spørsmål ved deres kontroll av luftfartsoperasjoner. Dette førte til at Cebu Pacific Air besluttet seg for ikke å delta på høringen i Flysikkerhetskomiteen for å kunne konsentrere seg om å håndtere eventuelle sikkerhetsspørsmål som måtte oppstå på grunnlag av de sikkerhetsundersøkelsene som pågår.

89) Under besøket ajourførte CAAP listen over gjeldende AOC-er, som viser at 32 luftfartsselskaper for tiden er sertifisert av CAAP. Vedlegg A bør endres tilsvarende.

90) Flysikkerhetskomiteen hørte 26. juni 2013 redegjørelser fra CAAP og PAL. CAAP beskrev i detalj de tiltak som er iverksatt for å sikre bærekraft, herunder håndtering av spørsmål om menneskelige ressurser, tilgang til IT-utstyr, utarbeiding av et statlig sikkerhetsprogram (SSP), ajourføring av lovgivningen og forbedret opplæring, særlig om sikkerhetsstyringssystemer.

91) I tillegg til de punkter som ble tatt opp på møtet 16. april 2013, orienterte PAL om de tiltak som var truffet for å håndtere de observasjoner som var gjort

under besøket på stedet. Når det gjelder deres utvidelsesplaner, erkjente de at å skaffe et passende antall piloter ville bli en utfordring, men bemerket at eldre luftfartøyer også ville bli erstattet med nye og at utvideshastigheten dermed var overkommelig.

92) Idet det tas hensyn til det sikkerhetstilsyn som CAAP fører, og PALs evne til å sikre effektivt samsvar med relevante flysikkerhetsregler, på grunnlag av de felles kriterier, er vurderingen at luftfartsselskapet Philippine Airlines bør fjernes fra vedlegg A.

93) Medlemsstatene vil kontrollere om relevante sikkerhetsstandarder faktisk er overholdt, ved å prioritere inspeksjoner på bakken av PALs luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Dersom resultatene av slike kontroller, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, viser at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen måtte treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

94) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen var imidlertid oppmuntret av de tiltak som CAAP treffer for å løse de gjenstående sikkerhetsproblemene, og vil fortsette å overvåke situasjonen nøye med sikte på å gjennomføre ytterligere gjennomgåelser av saken på kommende møter i Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

95) Luftfartøyer som drives av visse luftfartsselskaper sertifisert i Den russiske føderasjon, og som flyr til lufthavner i Unionen, skal gjennomgå prioriterte SAFA-inspeksjoner på bakken for å kontrollere om de er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. Medlemsstatenes vedkommende myndigheter og EASA fortsetter å underrette sine motparter i Den russiske føderasjon om de problemer som påvises, og ber dem treffe tiltak for å håndtere eventuelle tilfeller av manglende samsvar med ICAO-standardene.

96) Samtidig fortsetter Kommisjonen dialogen om flysikkerhetsspørsmål med Den russiske føderasjons vedkommende myndigheter, særlig for å sikre at eventuelle nåværende risikoer som skyldes dårlig sikkerhetsytelse hos luftfartsselskaper sertifisert i Den russiske føderasjon, begrenses tilstrekkelig.

97) Kommisjonen holdt 13. juni 2013, med bistand fra EASA og flere medlemsstater, et møte med representanter for vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon («FATA»), der FATA orienterte om de tiltak som myndigheten og de berørte luftfartsselskapene hadde truffet for å håndtere de mangler som var påvist under SAFA-inspeksjonene på bakken. FATA uttalte særlig at ett luftfartsselskap var satt under særskilt kontroll, mens et annet luftfartsselskap hadde fått sitt AOC tilbakekalt.

- 98) På møtet meddelte FATA at VIM Airlines var blitt hyppig kontrollert i første halvår av 2013 og konkluderte med at ifølge revisjonsresultatene drev Vim Airlines sin virksomhet på et akseptabelt sikkerhetsnivå. Med hensyn til Red Wings opplyste FATA at etter at selskapet fikk midlertidig opphevet sitt AOC i februar 2013, hadde det gjennomført betydelige endringer. Avhengig av utfallet av inspeksjonen av luftfartsselskapet, som pågikk på møtetidspunktet, kan selskapet også få tilbake sin tillatelse til å drive kommersielle luftfartsoperasjoner. Kommisjonen anbefalte en grundig kontroll av om Red Wings er klar til å utføre kommersielle luftfartsoperasjoner til EU før slike operasjoner igjen tillates, og anmodet om opplysninger om dette før neste møte i Flysikkerhetskomiteen.
- 99) Etter møtet la FATA fram ytterligere opplysninger. De rapporterte særlig at Red Wings hadde fått fornyet tillatelse til å utføre kommersielle operasjoner fra og med 17. juni 2013.
- 100) Kommisjonen, EASA og medlemsstatene skal fortsette å overvåke nøye sikkerhetsytelsen til de luftfartsselskaper sertifisert i Den russiske føderasjon som flyr til Unionen. Kommisjonen skal fortsette å utveksle sikkerhetsopplysninger med russiske vedkommende myndigheter for å bekrefte at de funn som gjøres ved SAFA-inspeksjoner på bakken, blir håndtert på en tilfredsstillende måte av de berørte luftfartsselskapene.
- 101) Dersom resultatene av inspeksjoner på bakken, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, viser at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen måtte treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- Sudan**
- 102) Samrådene med Sudans myndighet for sivil luftfart («SCAA») fortsatte med sikte på å bekrefte at Sudan gjør framskritt i arbeidet med å reformere sikkerhetssystemet for sivil luftfart for å håndtere de funn som ICAO gjorde under USOAP-revisjonen i 2006 og ICVM-revisjonen i desember 2011. Disse revisjonene viste et betydelig sikkerhetsproblem knyttet til sertifiseringsprosessen for utstedelse av godkjenningssertifikater for luftfartsselskap.
- 103) SCAA underrettet 3. januar 2013 Kommisjonen om at SCAA hadde forbedret sin tilsynskapasitet, herunder systemet for sertifisering av og tilsyn med luftfartsselskaper, vedlikeholdsorganisasjoner og godkjente opplæringsorganisasjoner. Etter en ICVM-revisjon i mai 2012 hadde ICAO derfor strøket det betydelige sikkerhetsproblemet.
- 104) Kommisjonen, med bistand fra EASA, holdt deretter et møte med SCAA 29. april 2013. SCAA orienterte om at de nå var en uavhengig organisasjon med eget budsjett, at forbedringer av Sudans flysikkerhetssystem var gjort mulig ved bruk av eksternt ekspertise og at de aktivt rekrutterte lokalt og hevet lønningene for å bli konkurransedyktige i bransjen. SCAA uttalte at bare seks luftfartsselskaper nå var sertifisert til å drive internasjonale flyginger (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways og Tarco Air), og ytterligere sju luftfartsselskaper var begrenset til bare å drive innenlands virksomhet. SCAA orienterte om resultatene fra ICVM-revisjonen i mai 2012 og bemerket at nivået av effektiv gjennomføring av ICAO-standarder nå var høyt, særlig på områdene luftfartsoperasjoner og luftdyktighet.
- 105) SCAA opplyste videre at de hadde gjennomført en risikovurdering av videre drift av gamle luftfartøyer bygd i Sovjetunionen, som førte til startforbud for 50 % av disse luftfartøyene i Sudans register.
- 106) SCAA gav 4. juni 2013 Kommisjonen en kopi av sitt AOC-register som viser 18 luftfartsselskaper med AOC, hvorav seks for tiden er midlertidig opphevet. De la også fram opplysninger om tilbakekallingen av godkjenningssertifikatene til Attico Airlines (AOC nr. 023), Sudanese States Aviation Company (AOC nr. 010), Azza Air Transport (AOC nr. 012), Almajarah Aviation (AOC nr. 049), Helilift (AOC nr. 042) og Feeder Airlines (AOC nr. 050). På grunnlag av de opplysninger som SCAA la fram, bør vedlegg A ajourføres tilsvarende.
- 107) SCAA gav en redegjørelse til Flysikkerhetskomiteen 25. juni 2013. SCAA ble ledsaget av generaldirektør i Arab Civil Aviation Commission («ACAC»), som anerkjente at EUs sikkerhetsliste kan fungere som en katalysator og gjøre det mulig for stater å håndtere systemiske sikkerhetsspørsmål, bemerket fordelene ved at stater arbeider sammen i regional sammenheng og understreket støtten som ACAC yter i denne forbindelse.
- 108) I tillegg til å orientere Flysikkerhetskomiteen om de punkter som ble tatt opp på møtet 29. april 2013, orienterte SCAA også om at det var planlagt at inspeksjonspersonalet skulle delta på ICAOs kurs for inspektører i juli og august 2013, og at det foreligger planer om å fjerne alle luftfartøyer av typene Tupolev Tu134 og Antonov An12 fra Sudans luftfartøysregister fra juli 2013. SCAA orienterte også om at alle luftfartsselskaper i Sudan forventes å oppfylle sikkerhetskravene innen utgangen av 2013.

- 109) Flysikkerhetskomiteen så positivt på den store framgangen som vedkommende myndigheter i Sudan rapporterte om i arbeidet med å utbedre de mangler som ICAO påviste, men erkjente at det fortsatt gjenstår en del før både SCAA og luftfartsselskaper under deres tilsyn vil kunne sikre fullt samsvar med ICAO-standardene. Kommisjonen vil derfor fortsette å overvåke nøye den framgang SCAA gjør, med sikte på en ny gjennomgåelse av saken på framtidige møter i Flysikkerhetskomiteen.
- Conviasa**
- 110) Et luftfartsselskap sertifisert i Republikken Venezuela, Conviasa, har vært underlagt driftsforbud siden april 2012 på grunn av svært dårlige resultater i SAFA-kontroller, flere ulykker og manglende tilfredsstillende svar på Flysikkerhetskomiteens anmodninger om opplysninger. På bakgrunn av dette kom Kommisjonen og Venezuelas vedkommende myndigheter 18. juni 2012 til enighet om et veikart for å utbedre påviste sikkerhetsmangler og muliggjøre en gjennomgåelse av EUs beslutning.
- 111) Samrådet med Venezuelas myndighet for sivile luftfart («INAC») fortsatte i 2013 med sikte på å bekrefte at Venezuela gjør framskritt i arbeidet med ytterligere å forbedre sitt tilsyn med luftfartsselskapene og sikre at Conviasa fortsetter å arbeide med å heve sin sikkerhetsstatus slik at den fullt ut er i samsvar med påkrevde internasjonale standarder.
- 112) I mai 2013 la Venezuelas vedkommende myndigheter fram for Kommisjonen, via Spanias vedkommende myndigheter, en rekke skriftlige redegjørelser som beskriver nærmere gjennomføringen av noen av tiltakene i veikartet som ble avtalt i juni 2012.
- 113) Kommisjonen, med bistand av EASA, holdt deretter et møte med INAC og Conviasa 7. juni 2013. Conviasa orienterte utførlig om forbedringene som er gjort for å håndtere funn fra tidligere SAFA-inspeksjoner, om erfaringer som er gjort og anbefalinger på grunnlag av ulykker, samt om de endringer som er innført som følge av den siste INAC-revisjon. Conviasa framhevet særlig sin ordning med SAFA-liknende kontroller før hver flyging og forbedringer som er gjort i deres sikkerhetsstyringssystemer, kvaliteten generelt, vedlikeholdet og prosessene for kontinuerlig luftdyktighet. De informerte også om sine planer for utvidelse og fornyelse av flåten i årene som kommer, med den gradvise utfasingen av de aldrende luftfartøtypene Boeing B737-200 og B737-300 og framskynding av den allerede påbegynte innføringen av den nye luftfartøypen Embraer ERJ 190.
- 114) INAC orienterte om sin interne struktur og sine ordninger, gav nærmere opplysninger om de framgangsmåter som er innført for å håndtere resultatene av EUs SAFA-vurdering av luftfartøyselskaper fra Venezuela, og gav en nærmere redegjørelse for planleggingen og gjennomføringen av tilsynsvirk-somheten, som snart vil omfatte inspeksjoner på bakken av nasjonale luftfartsselskaper. INAC forklarte også at ICAOs ICVM-revisjon, som fant sted fra 22. til 28. mai 2013, burde medføre en forbedring av landets nåværende grad av gjennomføring av ICAO-standardene.
- 115) INAC gav en redegjørelse til Flysikkerhetskomiteen 26. juni 2013. De orienterte Komiteen om de punkter som ble diskutert på møtet 7. juni 2013.
- 116) Conviasa gav også en redegjørelse til Flysikkerhetskomiteen 26. juni 2013. De orienterte Komiteen om de punkter som ble diskutert på møtet 7. juni 2013 og understreket at dersom de skulle få tillatelse til å gjenoppta flyginger til Unionen, ville de benytte en blandet driftsløsning bestående av drift av egen Airbus A340-200 kombinert med innleie av en tilsvarende luftfartøype med besetning.
- 117) På grunnlag av den revisjon Spania utførte og ICAOs nylige besøk samt redegjørelsene fra INAC og Conviasa, så Flysikkerhetskomiteen positivt på den store og omfattende framgangen som er gjort med å utbedre de mangler som Flysikkerhetskomiteen påviste i 2012. Idet det tas hensyn til denne framgangen, og på grunnlag av de felles kriterier, er vurderingen at Conviasa bør fjernes fra vedlegg A.
- 118) Medlemsstatene vil kontrollere om relevante sikkerhetsstandarder faktisk er overholdt, ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra luftfartsselskaper med lisens i Venezuela i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 119) Dersom resultatene av inspeksjoner på bakken, eller andre relevante sikkerhetsopplysninger, viser at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke overholdes, vil Kommisjonen måtte treffe tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 120) Når det gjelder ajourføringen av vedleggene, erkjennes det i artikkel 8 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005 at det er nødvendig å treffe beslutninger raskt, og om nødvendig umiddelbart, i betraktning av de sikkerhetsmessige konsekvensene. Erfaringene med ajourføring av vedleggene har også vist at det er av avgjørende betydning for å verne følsomme opplysninger og redusere de kommersielle virkningene til et minimum, at beslutninger som treffes i forbindelse med ajourføring av listen, offentliggjøres og trer i kraft svært raskt etter at de er vedtatt.
- 121) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 122) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

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

1. Vedlegg A erstattes med teksten i vedlegg A til denne forordning.

2. Vedlegg B erstattes 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, 10. juli 2013.

For Kommisjonen
På vegne av presidenten,
Siim KALLAS
Visepresident

[Vedleggene er kunngjort i EUT L 190 av 11.7.2013, s. 66-81.]