

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 368/2014****2019/EØS/13/59****av 10. april 2014****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet<sup>(\*)</sup>**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

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

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006<sup>(3)</sup> 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 og 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 disse opplysningene 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 vil bli lagt til grunn for en beslutning om å gi 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, inngi skriftlige merknader og gi Kommisjonen og komiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 («Flysikkerhetskomiteen»)<sup>(4)</sup> en muntlig redegjørelse.
- 5) Flysikkerhetskomiteen har mottatt ajourførte opplysninger fra Kommisjonen om de felles samrådene, innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og dens gjennomføringsforordning (EF) nr. 473/2006<sup>(5)</sup>, som pågår med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i statene Georgia, Republikken Guinea, India, Indonesia, Kasakhstan, Libanon, Madagaskar, Den islamske republikk Mauritania, Mosambik, Nepal, Filippinene, Sudan, Kongeriket Swaziland og Zambia. Flysikkerhetskomiteen mottok også opplysninger fra Kommisjonen om Afghanistan, Iran og Kirgistan. Flysikkerhetskomiteen mottok også ajourførte opplysninger fra Kommisjonen om faglige samråd med Den russiske føderasjon og om overvåkingen av Libya.
- 6) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra EASA om resultatene av tilsynsrapportanalysen utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) innenfor rammen av ICAOs program for sikkerhetstilsyn (USOAP). Medlemsstatene ble oppfordret til å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som har lisens i stater der

<sup>(\*)</sup> Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 108 av 11.4.2014, s. 16, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 237/2014 av 24. oktober 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 52 av 3.9.2015, s. 43.

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

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

<sup>(5)</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006 av 22. mars 2006 om fastsettelse av gjennomføringsregler for fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 8.)

ICAO har påvist alvorlige 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 framskaffe ytterligere opplysninger om sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper med lisens i nevnte stater.

- 7) Flysikkerhetskomiteen har hørt redegjørelser fra EASA om resultatene av analysen av inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer (SAFA) i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012<sup>(1)</sup>.
- 8) Flysikkerhetskomiteen har også hørt redegjørelser fra EASA om faglige bistandsprosjekter gjennomført i stater som berøres av tiltak eller overvåking i henhold til i forordning (EF) nr. 2111/2005. Komiteen er blitt underrettet om EASAs planer, og om anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å bedre 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. I den forbindelse understreket Kommisjonen nytten av å gi opplysninger til den internasjonale luftfartsmiljøet, særlig gjennom ICAOs SCAN-database, om faglig bistand som Unionen og dens medlemsstater yter for å bedre flysikkerheten verden over.
- 9) Flysikkerhetskomiteen har også hørt en redegjørelse fra ICAO om dens pågående arbeid med kontrollen med sikkerhetsnivået i medlemsstatene, blant annet gjennom ICAOs USOAP-program, og det ble også redegjort for det IT-verktøy som er utviklet innenfor denne rammen. ICAO viste til forsamlingsresolusjon A38-5 («Regionalt samarbeid om og bistand til å rette opp sikkerhetsmangler, gjøre prioriteringer og sette opp målbare mål») og oppfordret Flysikkerhetskomiteen til om mulig å unngå dobbeltarbeid i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005 og ICAOs USOAP, og oppmuntret til fortsatt samarbeid, noe som vil kunne føre til en gjennomgåelse av Flysikkerhetskomiteens mandat.
- 10) Flysikkerhetskomiteen har også hørt en redegjørelse fra Eurocontrol, der det ble gitt ajourførte opplysninger om status for SAFAs alarmfunksjon. Foruten statistikken over varselmeldinger for luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud, understreket Eurocontrol viktigheten av en korrekt innlevert reiseplan i forbindelse med SAFA-varslingen. De første tiltakene er truffet for å bedre kvaliteten på innleveringen av reiseplaner. Med sikte på å oppnå en kontinuerlig forbedring av meldings- og alarmfunksjonen er ytterligere tiltak under forberedelse i nært samarbeid med Kommisjonen.

#### **Luftfartsselskaper i Unionen**

- 11) Som følge av EASAs analyse av opplysninger fra SAFA-inspeksjoner på bakken utført på luftfartøyer fra luftfartsselskaper i Unionen eller fra standardiseringsinspeksjoner utført av EASA, samt særlige inspeksjoner og tilsyn utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har flere medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak og underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse. Med hensyn til luftfartsselskapet Bingo Airways opplyste Polen at luftfartsselskapets faktiske gjennomføring av sin plan for korrigerende tiltak blir kontrollert, og at antall inspeksjoner er økt. Med hensyn til luftfartsselskapet Sonnig opplyste Sveits at tilbakekalling er igangsatt overfor Sonnig, noe som førte til at luftfartsselskapet ga avkall på sitt godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC – Air Operator's Certificate) og sin lisens.
- 12) Medlemsstatene gjentok at de er villige til å treffe nødvendige tiltak dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer fordi luftfartsselskaper i Unionen ikke oppfyller gjeldende sikkerhetsstandarder.

#### **Luftfartsselskaper fra Georgia**

- 13) Som et resultat av manglene som ble påvist under ICAOs omfattende systemtilsyn i Georgia i oktober 2013, underrettet ICAO alle stater som er part i Chicago-konvensjonen om et alvorlig sikkerhetsproblem knyttet til luftfartøyperasjoner.

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

- 14) Under henvisning til denne meldingen innledet Kommissjonen formelt samråd med vedkommende myndigheter i Georgia (GCAA) for å få nærmere opplysninger om hvilke tiltak GCAA hadde truffet for å utbedre sikkerhetsmanglene som ble påvist i forbindelse med ICAOs tilsyn.
- 15) Det ble derfor avholdt et møte 17. mars 2014 mellom GCAA, Kommissjonen og EASA. GCAA redegjorde for den egentlige årsaken til det alvorlige sikkerhetsproblemet, og ga nærmere opplysninger om planen for korrigerende tiltak framlagt for ICAO. Opplysningene som ble framlagt på møtet, viste at GCAA er fast bestemt på å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene i samsvar med kravene i Chicago-konvensjonen. GCAA erklærte på møtet at alle tiltak som inngår i planen for korrigerende tiltak framlagt for ICAO, er gjennomført, og at de nå ventet på et kontrollbesøk som ICAO vil foreta senere i år.
- 16) På bakgrunn av opplysningene framlagt av GCAA mente Kommissjonen at det ikke var nødvendig å be GCAA møte for Flysikkerhetskomiteen. Kommissjonen ga Flysikkerhetskomiteen en rapport om gjennomføringen av den planen for korrigerende tiltak som GCAA har utarbeidet.
- 17) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 og på bakgrunn av de tiltak som GCAA har truffet, er vurderingen at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Georgia. Dersom resultatene av den tette overvåkingen av GCAAs gjennomføring av planen for korrigerende tiltak, som Kommissjonen vil rapportere om på det neste møtet i Flysikkerhetskomiteen, skulle vise seg å være utilfredsstillende, vil imidlertid Kommissjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Republikken Guinea**

- 18) Som avtalt på møtet i Brussel i januar 2013 har vedkommende myndigheter i Republikken Guinea (DNAC) jevnlig framlagt opplysninger om den pågående gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak godkjent av ICAO i desember 2012, og om all virksomhet knyttet til denne planen.
- 19) I den seneste framdriftsrapporten, som ble mottatt 27. februar 2014, er det redegjort for den seneste virksomheten og utviklingen i forbindelse med gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak. Den reviderte loven om sivil luftfart ble vedtatt av parlamentet 5. november 2013, og trådte i kraft 28. november 2013. En rekke utkast til gjennomføringsrettsakter er oversendt regjeringen med sikte på vedtakelse. ICAO og Verdensbanken gjennomførte et felles besøk (2.–6. desember 2013) for å vurdere gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak og for å identifisere de resterende sikkerhetsbehovene. Håndbøker om prosedyrer for OPS, AIR og AGA blir nå oversatt til fransk, og også dette bør bidra til å heve sikkerhetsnivåene. En rekke særlige opplæringstiltak for inspektører er gjennomført på områdene løsning av sikkerhetsproblemer, godkjenning av driftsspesifikasjoner i AOC-er samt flysikringstjenester.
- 20) Planen for korrigerende tiltak er blitt ajourført slik at den er i tråd med den siste utviklingen, og er oversendt ICAO ved bruk av det nettbaserte CMA-verktøyet. ICAOs validering av disse tiltakene er ennå ikke klar.
- 21) Alle tidligere godkjenningssertifikater for luftfartsselskap ble midlertidig opphevet i slutten av mars 2013, og det pågår en fullstendig sertifisering i samsvar med ICAO (fem faser) av et nasjonalt luftfartsselskap (PROBIZ Guinée, med ett luftfartøy av typen BE90) med hjelp og støtte fra et spesifikt CAFAC/BAGASOO-besøk, samtidig med at DNACs inspektører får opplæring på arbeidsplassen om hele prosessen. Sertifiseringsprosessen venter nå på godkjenning av vedlikeholdsprogrammet fra FAA, som er myndigheten i luftfartøyets registreringsstat. PROBIZ Guinée utfører ikke flyinger til Unionen.
- 22) DNAC har anmodet om et samordnet valideringsbesøk for å validere framdriften i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, og ICAO planlegger å gjennomføre besøket i mai 2014. Nylig gjennomførte endringer i den øverste ledelsen i transportdepartementets medførte en forsinkelse, og det samordnede valideringsbesøket er nå foreløpig satt til andre halvdel av september 2014.
- 23) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Republikken Guinea. Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, vil Kommissjonen måtte treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaper fra India**

- 24) Kommissjonen ga Flysikkerhetskomiteen nærmere opplysninger om den nyligste utviklingen tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert av vedkommende myndigheter i India. Det har direkte betydning at De forente staters føderale luftfartsmyndighet (FAA) etter sitt besøk i september 2013 for vurdering av den internasjonale flysikkerheten (IASA) 31. januar 2014 kunngjorde en nedgradering av Indias status for samsvar fra kategori 1 til kategori 2, som en følge av mangler som ble påvist under IASA-tilsynet.
- 25) Kommissjonen hadde tidligere, i november 2013, gitt Flysikkerhetskomiteen nærmere opplysninger om de indiske myndighetenes evne til å ivareta sine tilsynsforpliktelser i samsvar med internasjonale standarder, herunder Chicago-konvensjonen. Det ble særlig vist til ICAOs samordnede valideringsbesøk (ICVM) i desember 2012 og oppfølgingsbesøket i august 2013. I tillegg ble det vist til Kommissjonens tidligere korrespondanse med indiske myndigheter, der det ble vist til sikkerhetsproblemer. Etter det samordnede valideringsbesøket i august 2013 avsluttet ICAO formelt de to sakene om alvorlige sikkerhetsproblemer som ble rapportert til Flysikkerhetskomiteen i november 2013. Den offentliggjorte sluttrapporten fra det samordnede valideringsbesøket inneholder nærmere opplysninger om de korrigerende tiltakene som det indiske generaldirektoratet for sivil luftfart (DGCA) har truffet for å løse problemene som gjenstår.
- 26) Etter FAAs kunngjøring om å nedgradere Indias status for samsvar møtte Kommissjonen generaldirektøren for sivil luftfart 12. februar 2014 og uttrykte sine bekymringer over nedgraderingen. Kommissjonen anmodet indiske myndigheter om å gi en klar redegjørelse om de korrigerende tiltakene de var i ferd med å gjennomføre i forbindelse med FAAs IASA-nedgradering. På møtet ble det dessuten gjentatt hvilke tiltak det kan bli nødvendig å treffe i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 27) Som en oppfølging av møtet 12. februar 2014 skrev generaldirektøren for sivil luftfart et brev til Kommissjonen 17. februar 2014. Brevet inneholdt nærmere opplysninger om de tiltak DGCA hadde truffet i forbindelse med nedgraderingen. Det framgikk av disse opplysningene at det var truffet tiltak for å utbedre de fleste manglene, og at det forelå en plan for korrigerende tiltak for de uløste problemene.
- 28) Kommissjonen skrev til det indiske DGCA 6. mars 2014 og opplyste om at den vil innlede offisielt samråd med myndighetene som har ansvaret for regelverksbasert tilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i India, i henhold til bestemmelsene i artikkel 3 nr. 2 i kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006. I brevet ble behovet for fortsatt engasjement igjen påpekt, og det ble anmodet om et fagmøte slik at Kommissjonen og medlemsstatene kan vurdere saken ytterligere. DGCA svarte 18. mars 2014 og samtykket i et slikt møte.
- 29) Ettersom DGCA er rede til å samarbeide med Kommissjonen, og ut fra de opplysninger som hittil er mottatt, var vurderingen, i samsvar med de felles kriteriene, at fellesskapslisten over luftfartsselskaper på dette tidspunktet ikke bør endres ved å føre opp luftfartsselskaper fra India. Situasjonen vil bli fulgt nøye, og dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke blir fulgt, vil Kommissjonen måtte treffe tiltak i samsvar med bestemmelsene i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 30) Medlemsstatene vil fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av indiske luftfartsselskaper i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

**Luftfartsselskaper fra Indonesia**

- 31) Samråd med Indonesias vedkommende myndigheter (DGCA) fortsetter med sikte på å overvåke DGCAs framdrift i arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 32) Kommissjonen skrev til DGCA 14. januar 2014 for å få ajourførte opplysninger om luftfartsselskaper under myndighetens tilsyn. I et brev av 10. februar 2014 underrettet DGCA Kommissjonen om at tre nye luftfartsselskaper var blitt sertifisert siden den seneste ajourføringen: AOC nr. 121-028 var blitt utstedt til Sky Aviation 25. oktober 2013, AOC nr. 121-043 var blitt utstedt til *Aviastar* Mandiri 1. november 2013 og AOC nr. 121-058 var blitt utstedt til NAM Air 29. november 2013. Ettersom DGCA ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er imidlertid vurderingen, i samsvar med de felles kriteriene, at disse luftfartsselskapene bør oppføres i vedlegg A.

- 33) I 2012 innledet DGCA en korrespondanse med Kommisjonen med sikte på å få PT. Citilink Indonesia fjernet fra vedlegg A, i likhet med dets morselskap Garuda Indonesia. Som oppfølging av svaret fra Kommisjonen fortsatte korrespondansen, først fra Garuda Indonesia og i 2013 fra PT. Citilink Indonesia. Etter at PT. Citilink Indonesia framla utførlig dokumentasjon på sertifiseringen av luftfartsselskapet, ble det avholdt et fagmøte i Brussel 5. november 2013. På møtet deltok Kommisjonen, EASA og medlemsstatene. På slutten av møtet ble PT. Citilink Indonesia bedt om å framlegge ytterligere dokumentasjon på DGCA tilsyn med PT. Citilink Indonesia. Disse opplysningene ble oversendt av PT. Citilink Indonesia 20. februar 2014.
- 34) I brevet av 10. februar 2014 ga DGCA Kommisjonen opplysninger knyttet til sin anmodning om å få hevet driftsforbudet for PT. Citilink Indonesia. I dette brevet framla DGCA data om PT. Citilink Indonesias ressurser og kapasitet, sikkerhetsdokumentasjon samt dokumentasjon på DGCA s sikkerhetstilsyn med luftfartsselskapet. På grunnlag av denne dokumentasjonen erklærte DGCA at PT. Citilink Indonesia etter myndighetens oppfatning utøver sikker virksomhet i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 35) Den 25. mars 2014 hørte Flysikkerhetskomiteen en redegjørelse fra DGCA som inneholdt en ajourføring med hensyn til lovgivning og tilsyn, samt opplysninger om tilsynet med PT. Citilink Indonesia. DGCA s redegjørelse ble etterfulgt av en redegjørelse fra PT. Citilink Indonesia om planer om utvidelse av flåten og spørsmål knyttet til ansettelse av piloter og spørsmål om sikkerhetsstyring.
- 36) Flysikkerhetskomiteen stilte spørsmål til både DGCA og PT. Citilink Indonesia om sikkerhetsstyringen, herunder om de risikoer og farer som luftfartsselskapet har avdekket. På bakgrunn av svarene som ble gitt, uttrykte Flysikkerhetskomiteen bekymring over hvordan myndighetene, PT. Citilink Indonesia og de øvrige luftfartsselskapene som er sertifisert i Indonesia, håndterer risikoene knyttet til den kraftige veksten i disse selskapene. Flysikkerhetskomiteen uttrykte også bekymring over PT. Citilink Indonesias evne til å trekke konklusjoner av opplysninger som innhentes via dets sikkerhetsstyringssystem, og til å handle deretter.
- 37) På bakgrunn av de opplysningene som er gitt og bekymringene som er kommet til uttrykk med hensyn til DGCA s og PT. Citilink Indonesias evne til kontrollere risikoene knyttet til luftfartsselskapets vekst, samt bekymringene for luftfartsselskapets evne til å ivareta sikkerheten, fant Flysikkerhetskomiteen, i samsvar med de felles kriteriene, ikke tilstrekkelig belegg for at PT. Citilink Indonesia oppfyller internasjonale sikkerhetsstandarder fullt ut, og konkluderte derfor med at dette luftfartsselskapet ikke kan fjernes fra vedlegg A på dette tidspunktet.
- 38) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen anerkjenner DGCA s innsats for å opprette et luftfartssystem som fullt ut er i samsvar med ICAO-standardene. Den nødvendige åpenheten og viljen til å dele opplysninger som DGCA har vist, ble også godt mottatt.
- 39) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen oppfordrer DGCA til å rette særlig oppmerksomhet mot de utfordringene som gjenstår i forbindelse med videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystemene og en hensiktsmessig strategi for å begrense risikoen knyttet til den raske veksten i luftfartssektoren i Indonesia.

#### **Luftfartsselskaper fra Kasakhstan**

- 40) På møtet i Flysikkerhetskomiteen i november 2013 var det enighet om at Kommisjonen skulle forberede en gjennomgåelse av de nåværende begrensningene på Air Astanas virksomhet til komiteens neste møte.
- 41) Kommisjonen, bistått av EASA og medlemsstatene, møtte representanter for Kasakhstans regjering og for luftfartsselskapet Air Astana 20. januar 2014.
- 42) Dette møtet resulterte i at en sikkerhetsinspektør fra Kasakhstans luftfartsmyndighet – kommisjonen for sivil luftfart (CAC) – fikk et særlig ansvar for Air Astana. Vedkommendes navn og CV ble meldt til Kommisjonen. Inspektøren skal ivareta myndighetens tilsyn med operatøren og ha hyppig kontakt med operatørens ledelse og dens operasjonelle og tekniske personell for å kunne vurdere hvordan organisasjonen og personellet fungerer i tilknytning til drift, vedlikehold og opplæring. Operatøren skal umiddelbart gjøres oppmerksom på mangler som avdekkes av inspektøren. Inspektøren skal (enten direkte eller via et kontaktorgan) sende Kommisjonen rapporter om sine observasjoner minst to ganger i året, to måneder før hvert møte i Flysikkerhetskomiteen, eller oftere dersom Kommisjonen ber om det. Som en følge av dette møtet ble det også utpekt et kontaktorgan i CAC for å lette kommunikasjonen om sikkerhetsspørsmål mellom denne

myndigheten og Kommisjonen. På det samme møtet samtykket dessuten ledelsen i Air Astana i at den fortsatt skal underrette Kommisjonen, i samsvar med nåværende praksis, om all sikkerhetsrelatert utvikling i selskapet, herunder (men ikke begrenset til) fornyelse av flåten og nye ruter til EU.

- 43) Den 7. februar 2014 hadde Kommisjonen og EASA et nytt møte med representanter for CAC (blant annet sikkerhetsinspektøren og kontaktorganet) og for Air Astana med sikte på en ytterligere drøfting av faglige spørsmål på grunnlag av Kasakhstans foreløpige svar i Kommisjonens spørreskjemaer. Denne gangen var det enighet om at CAC vil framlegge sin inspeksjonsplan for 2014, den interne inspektørens rutiner og en ajourført liste over godkjenningssertifikater for luftfartsselskap utstedt i staten. CAC forpliktet seg også til å tilpasse Air Astanas driftsspesifikasjoner til ICAOs standarder, særlig minsteverdiene ved dårlig sikt. Air Astana ble bedt om å levere en omfattende analyse av operatørens SAFA-resultater. All ønsket dokumentasjon ble levert til Kommisjonen kort tid etter møtet.
- 44) Flysikkerhetskomiteen hørte 25. mars 2014 CAC og Air Astana. Under høringen framla CAC nærmere opplysninger om framdriften innenfor luftfartslovgivning, infrastruktur, CACs organisering og opplæring av sikkerhetsinspektører. Air Astana oppdaterte Flysikkerhetskomiteen om sin foretaksstruktur, flåtesammensetning, kortsiktige planer for markedsutvikling og sikkerhetsstyringssystemet.
- 45) Flysikkerhetskomiteen merket seg at Air Astanas nåværende sikkerhetsnivå ikke gir grunn til bekymring med hensyn til de luftfartøytypene som det har tillatelse til å foreta flyginger med til Unionen. Luftfartsselskapet er i stand til å tilpasse seg til endringer, og det finnes et system som garanterer sikre flyginger. Flysikkerhetskomiteen merket seg imidlertid at Kasakhstans luftfartsmyndigheter fremdeles har alvorlige utfordringer i forbindelse med gjennomføringen av statens sikkerhetstilsynsordning, blant annet mangel på kvalifiserte inspektører, og kan på dette tidspunktet ikke sikre et kontinuerlig tilsyn på området luftfartsoperasjoner og luftdyktighet. Det rettes en kraftig oppfordring til Kasakhstans myndigheter om å fortsette med å reformere sin luftfartssektor, og om å etterstrebe samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.
- 46) I samsvar med de felles kriteriene er vurderingen derfor at begrensningen av virksomhetsnivået som ble pålagt *Air Astana* i 2009, kan fjernes, mens de øvrige begrensningene i vedlegg B forblir uendret. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at alle andre luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, fortsatt skal stå oppført i vedlegg A.
- 47) Kommisjonen og EASA skal fortsette å følge nøye med på sikkerhetssituasjonen hos alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, herunder Air Astana. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av Air Astanas luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

#### **Luftfartsselskaper fra Libanon**

- 48) Samrådet med vedkommende myndigheter i Libanon (LCAA) fortsatte med sikte på å få bekreftet at Libanon er i ferd med å utbedre manglene som ble påvist av ICAO under det samordnede valideringsbesøket i Libanon 5.–11. desember 2012. LCAA har satt opp en plan for korrigerende tiltak, og er i ferd med å gjennomføre disse tiltakene, særlig i tilknytning til det alvorlige sikkerhetsproblemet.
- 49) I november 2013 mottok Kommisjonen og EASA en første sending med dokumentasjon fra LCAA, som inneholdt korrespondansen mellom LCAA og ICAO om det aktuelle alvorlige sikkerhetsproblemet, listen over tilsyn og inspeksjoner utført i 2013 i forbindelse med dette problemet, LCAAs plan for tilsyn med luftfartsselskaper i 2014 og LCAAs veikart for Libanons statlige sikkerhetsprogram. Kommisjonen og EASA analyserte den mottatte dokumentasjonen og ba om ytterligere opplysninger fra LCAA med sikte på en grundigere gjennomgang av korrespondansen mellom LCAA og ICAO om det alvorlige sikkerhetsproblemet, LCAAs tilsynskapasitet samt ytterligere opplysninger om LCAAs veikart for det statlige sikkerhetsprogrammet.
- 50) Med hensyn til korrespondansen mellom LCAA og ICAO om løsningen på det alvorlige sikkerhetsproblemet merket Kommisjonen og EASA seg at ICAO oppfordret LCAA til å treffe umiddelbare tiltak i forbindelse med sikkerhetsproblemet, og at ICAOs validering av LCAAs plan for korrigerende tiltak ikke gikk så raskt.
- 51) Når det gjelder den ytterligere dokumentasjonen som ønskes for å kunne vurdere LCAAs tilsynskapasitet, ble det mottatt og gjennomgått dokumentasjon om TMA, Open Sky, Wings of Lebanon, Executive Aircraft Services, MED Airways, Corporate Jet og IBEX Air Charter. De mangler LCAA har påpekt overfor disse luftfartsselskapene, handler hovedsakelig om problemer med dokumentasjon og arkivering. LCAA ser imidlertid ikke ut til å ha foretatt en full evaluering av andre spesifikke fagområder, som for eksempel flygerutdanning.

- 52) Med hensyn til LCAAs veikart for det statlige sikkerhetsprogrammet har LCAA innenfor rammen av MASC-prosjektet (Mediterranean Aviation Safety Cell) framlagt en plan om å vedta et regelverksbasert veikart i løpet av de neste seks månedene, noe som omfatter innføring av et statlig sikkerhetsprogram. Kommisjonen og EASA uttrykte vilje til å følge nøye med på vedtakelsen og gjennomføringen av veikartet og underrette Flysikkerhetskomiteen om dette.
- 53) Ytterligere samråd ble holdt mellom Kommisjonen, medlemsstatene, EASA og LCAA, herunder på et fagmøte i Brussel 27. februar 2014, der LCAA framla ytterligere opplysninger. LCAA viste at det hadde bedret sitt tilsyn sine luftfartsselskaper, og er gradvis i ferd med å bli en mer uavhengig og bærekraftig organisasjon. De første skrittene er tatt for å gjennomføre det statlige sikkerhetsprogrammet. LCAA så ut til å ha brukt den faglige bistanden fra Unionen og medlemsstatene på en god måte, og søker nå å finne ut hvordan de korrigerende tiltakene som så langt er truffet, kan kontrolleres.
- 54) På grunnlag av situasjonen slik den er beskrevet i betraktning 48)–53), skal samråd med libanesiske myndigheter fortsette i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr.473/2006.
- 55) Vurderingen er derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Libanon. Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, vil Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Libya**

- 56) Samrådet med vedkommende myndigheter i Libya (LYCAA) fortsetter for å få bekreftet at Libya har framdrift i arbeidet med 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.
- 57) Innenfor rammen av EUROMED-programmet besøkte en gruppe konsulenter Libya 2.–7. februar 2014 med det formål å rapportere tilbake til Kommisjonen om den faktiske situasjonen hos LYCAA og luftfartsselskapene Afriqiyah Airways og Libyan Airlines. De viktigste merknadene var følgende: LYCAA så ut til å ha gode personalressurser og tilstrekkelige kontorlokaler, men arbeidsrutinene var ineffektive. Både primær- og sekundærlovgivningen om luftfartssikkerhet var svært svak, og sikkerhetsregler var ikke utstedt. Sikkerhetsstyring var ikke innført på vedkommende myndighets nivå. LYCAA så ut til å være avhengig av støtte fra eksterne konsulenter for å kunne forbedre sin evne til å levere akseptable resultater på kort sikt, men det var ikke noe som tydet på at forbedringene var varige, ettersom dette hadde begrenset innvirkning på kapasitetsoppbyggingen. Det var uklart om alle luftfartsselskaper var omfattet av sertifisering og tilsyn. Libyan Airlines var blitt sertifisert på nytt i desember 2013, og endelig var det etter konsulentenes mening belegg for at organisasjonens sikkerhetsstyring er hensiktsmessig.
- 58) Den 4. mars 2014 var det et møte mellom Kommisjonen, EASA, medlemsstatene, en representant for LYCAA og en gruppe fra luftfartsselskapet Afriqiyah Airways. På dette møtet redegjorde Afriqiyah Airways for videre framdrift i forbindelse med sikkerhetstilrådingene fra ulykkesrapporten etter dødsulykken 12. mai 2010. Det er tatt flere initiativer, men noen er fortsatt på et svært tidlig stadium. Luftfartsselskapet forklarte at det har inngått en avtale med en irsk AOC-innehaver om å flytte to av sine Airbus A320-luftfartøyer til et irsk register med en avtale om leie uten besetning, for deretter å leie luftfartøyet tilbake med en besetning som til dels kommer fra Afriqiyah Airways, noe som gjør at en får lisens til flyging i henhold til unionsretten.
- 59) Den 13. mars 2014 var det et møte mellom Kommisjonen, EASA, medlemsstatene, representanter for LYCAA og Libyan Airlines. På dette møtet framla LYCAA ajourførte opplysninger om sin tilsynskapasitet, sin tilsynsvirksomhet og sin virksomhet i forbindelse med fornyet sertifisering av luftfartsselskaper. I tillegg redegjorde LYCAA for sin framdrift i forbindelse med sikkerhetsstyring. På dette grunnlaget argumenterte LYCAA på slutten av møtet igjen for å oppheve begrensningene, ettersom alle omforente vilkår etter myndighetens syn nå var oppfylt. Libyan Airlines ga ingen redegjørelse, men fikk spørsmål om sikkerhetsstyring. Svarene kan etter Kommisjonens mening tyde på at det gjenstår en del på dette området.
- 60) I et brev til Kommisjonen datert 20. mars 2014 oppsummerte LYCAA igjen sine tiltak for å bygge opp en myndighet i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, og tiltak som er truffet for å få opphevet de begrensningene den i øyeblikket har pålagt libyske luftfartsselskaper etter avtale med Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen.

- 61) I det samme brevet datert 20. mars 2014 bekrefter imidlertid LYCAA at den ikke vil handle på egen hånd med hensyn til de nåværende driftsbegrensningene, og at «ethvert tiltak vil bli samordnet med Flysikkerhetskomiteen».
- 62) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen er tilfredse med LYCAAs framdrift, og uttalte at den videre utviklingen må bygge på det grunnlaget som er lagt av den nåværende ledelsen.
- 63) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg at LYCAA fortsatt opprettholder de nåværende begrensningene som den på anmodning fra Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen pålegger alle libyske luftfartsselskaper med hensyn til flyginger i Unionen.
- 64) Vurderingen er derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder til luftfartsselskaper fra Libya. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen opplyste imidlertid at det bør godtgjøres overfor Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen at prosessen med fornyet sertifisering faktisk er fullført, og at et varig løpende tilsyn er på plass i samsvar med ICAO-standarder, før LYCAA vurderer å gi sine luftfartsselskaper tillatelse til å fly til Unionen. For å få dette bekreftet, og forutsatt at det foreligger tilfredsstillende sikkerhetstiltak, ba Flysikkerhetskomiteen Kommisjonen om å iverksette et vurderingsbesøk på stedet i Libya med en gruppe eksperter fra EASA og EUs medlemsstater, snarest mulig og fortrinnsvis før det neste møtet i komiteen.
- 65) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, vil Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Madagaskar**

- 66) Luftfartsselskapet Air Madagascar er underlagt driftsbegrensninger, og er oppført i vedlegg B i henhold til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2011<sup>(1)</sup>. Samråd med vedkommende myndigheter på Madagaskar (ACM) og Air Madagascar har siden vært videreført med sikte på å få ajourførte opplysninger om framdriften i gjennomføringen av korrigerende tiltak.
- 67) Etter gjentatte anmodninger fra ACM og luftfartsselskapet Air Madagascar om en ny vurdering av driftsbegrensningene som er pålagt ved gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2011, gjennomførte Kommisjonen, med bistand fra EASA og eksperter fra medlemsstatene, en sikkerhetsvurdering på Madagaskar 10.–13. februar 2014. Hensikten med besøket var å kontrollere at ACMs og Air Madagascars tiltak for å utbedre de sikkerhetsproblemene som er beskrevet i nevnte forordning, er blitt gjennomført på en tilfredsstillende måte.
- 68) Under besøket kunne ikke ACM gi vurderingsgruppen dokumentasjon på at planen for korrigerende og forebyggende tiltak slik den var utarbeidet og gjennomført, hadde kunnet utbedre mangelen på tilfredsstillende sikkerhetstilsyn med driften i Air Madagascar. Gruppen merket seg at av de planlagte inspeksjonene i tilsynsprogrammet for Air Madagascars virksomhet som var vedtatt for 2013, var bare 60 % utført på områdene drift og lisensiering, og under 25 % på området luftdyktighet. Analysen av ACMs inspeksjoner avdekket også at manglene ble ansett som utbedret på grunnlag av planer for korrigerende tiltak, og ikke på grunnlag av en kontroll av det gjennomførte tiltaket.
- 69) ACM påpekte mangelen på tilfredsstillende kvalifiserte ressurser som den viktigste årsaken til at et hensiktsmessig tilsynsprogram ikke var gjennomført slik det skulle. Dette punktet var allerede blitt drøftet på Flysikkerhetskomiteens møte i november 2012. Den gangen underrettet ACM Flysikkerhetskomiteen, slik det er angitt i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1146/2012<sup>(2)</sup>, om at de hadde inngått en toårig avtale om ekstern faglig bistand for å ivareta sine sikkerhetstilsynsforpliktelser. Under sitt besøk merket gruppen seg at denne avtalen ble hevet seks måneder etter at den trådte i kraft.

<sup>(1)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2011 av 19. april 2011 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 104 av 20.4.2011, s. 10).

<sup>(2)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1146/2012 av 3. desember 2012 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 333 av 5.12.2012, s. 7).

- 70) Gjennomføringen av planen for korrigerende og forebyggende tiltak som Air Madagascar hadde utarbeidet som svar på driftsbegrensningene pålagt ved gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2011, ble vurdert av gruppen da den besøkte luftfartsselskapet. Gruppen fikk dokumentert at luftfartsselskapet hadde forbedret sine styringssystemer for luftfartøyenes luftdyktighet, dokumentasjon og kvalitetskontroll. Luftfartsselskapet pekte på disse styringssystemene som de mest problematiske, noe som analysen av resultatene fra SAFA-programmet også hadde avdekket.
- 71) Gruppens evaluering avdekket ingen større mangler i forbindelse med drift og lisensiering, men det ble uttrykt en viss bekymring knyttet til luftdyktighet, noe som viser at det fortsatt er rom for forbedringer i luftfartsselskapets prosedyrer. Dessuten viste antallet og arten av de anbefalingene gruppen måtte gi Air Madagascar, at luftfartsselskapet er avhengig av resultatene av tilsyn som utøves av tredjemann for å oppnå en kontinuerlig forbedring av sine sikkerhetssystemer.
- 72) For å løse problemene som ble avdekket under EUs sikkerhetsvurdering på stedet, har ACM og Air Madagascar utarbeidet to forskjellige planer for korrigerende og forebyggende tiltak.
- 73) Etter anmodningen fra ACM og Air Madagascar om en ny vurdering av driftsbegrensningene som ble pålagt ved gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2011, ble ACM og Air Madagascar hørt av Flysikkerhetskomiteen 26. mars 2014. Ved den anledning framla ACM og Air Madagascar nærmere opplysninger om planen for korrigerende tiltak som ble utarbeidet som et svar på merknadene fra besøket på stedet. ACM erklærte også at alle luftfartsselskaper som er sertifisert på Madagaskar – med unntak av Air Madagascar – bare flyr innenriks. Det eneste unntaket fra denne regelen er ambulanseflyginger. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen understreket at Kommisjonen bør holdes underrettet dersom denne politikken endres.
- 74) Selv om Flysikkerhetskomiteen merket seg forbedringene ACM og Air Madagascar hadde oppnådd i forbindelse med gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder, måtte den, på grunnlag av rapporten fra EU-sikkerhetsvurdering på stedet og opplysningene som ble framlagt av ACM og Air Madagascar under høringen i Flysikkerhetskomiteen, konkludere med at det fremdeles var rom for forbedringer, særlig med hensyn til ACMs tilsynsvirksomhet. I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at Air Madagascar fortsatt bør stå oppført i vedlegg B.
- 75) Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av Air Madagascars luftfartøyer i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

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

- 76) I henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 har medlemsstatene kontrollert den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder gjennom inspeksjoner på bakken av luftfartøyene luftfartsselskaper som har lisens i Mauritania. EASAs nyligste SAFA-analyse viser at det ble gjennomført elleve inspeksjoner av tre luftfartøyer som tilhører Mauritania Airlines International (MAI). Selv om analysen av avvikene som ble påvist under disse SAFA-inspeksjonene viser en liten forbedring, anbefalte EASA deltakerstatene å fortsette å konsentrere inspeksjonene om denne operatøren. De nyligste inspeksjonene viser tydelig en ujevn utvikling med en rekke mangler, herunder i kategori 3 (mangler som i henhold til SAFA kan få store følger for sikkerheten).
- 77) Kommisjonen og EASA hadde bedt om ytterligere opplysninger, framfor alt jevnlig sikkerhetsrapporter, fra de nasjonale myndighetene i Mauritania (ANAC) og fra MAI om oppfølging av sikkerhetsspørsmål. MAI har omsider sendt foreløpige opplysninger om gjennomføringen og driften av sitt sikkerhetsstyringssystem.
- 78) Flysikkerhetskomiteen bemerket at ANAC og MAI bør fortsette sitt arbeid med å forbedre situasjonen, blant annet med hensyn til oversending av sikkerhetsopplysninger til Kommisjonen. Kommisjonen uttalte at den vil minne Mauritania om betydningen av de forpliktelsene staten påtok seg i forbindelse med sin plan for korrigerende tiltak, nødvendigheten av å analysere de grunnleggende årsakene og behovet for å oversende de regelmessige rapportene som ANAC og MAI må framlegge.
- 79) I samsvar med de felles kriteriene er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellekskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Den islamske republikk Mauritania. Dersom resultatene av framtidige SAFA-inspeksjoner på bakken eller andre relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at sikkerhetsstandardene forringes til et uakseptabelt nivå, vil Kommisjonen måtte vurdere å treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

**Luftfartsselskaper fra Mosambik**

- 80) Vedkommende myndigheter i Mosambik (IACM) har rapportert om den pågående gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak som er framlagt for og godkjent av ICAO. Den siste framdriftsrapporten, som ble mottatt av Kommisjonen og EASA under en telekonferanse 26. februar 2014 og underbygd med en rekke underlagsdokumenter 13. mars 2014, viser at IACM har fortsatt sitt arbeid med å ajourføre den rettslige rammen som skjerper kravene til obligatorisk og frivillig hendelsesrapportering, undersøkelse av ulykker og hendelser, avskjæring av luftfartøyer og innføring av et statlig sikkerhetsprogram. Tilsynsmyndigheten er i ferd med å bli atskilt fra tjenesteyterne ved at virksomhet knyttet til luftfartsinformasjon overføres fra IACM til den eksisterende yteren av flysikringstjenester (ANSP – Air Navigation Service Provider), som er Aeroportos de Moçambique. Rekruttering og opplæring av personell fortsetter for ytterligere å styrke tilsynskapasiteten, hovedsakelig på områdene drift og lisensiering, navigasjon og flyplasser, luftdyktighet, regulering og håndheving, lufttransportavtaler, lufttrafikkstyring og kommunikasjon samt navigerings- og overvåkingstjenester. Lisensene for alt personell som arbeider med lufttrafikkstjenester er i ferd med å bli fornyet, og dette vil bli avsluttet innen juni 2014. Sertifiseringsprosessen for Maputo lufthavn vil begynne i 2014, og vil bli etterfulgt av en tilsvarende prosess for ytterligere tre lufthavner med internasjonal trafikk. Sertifiseringen av ANSP vil starte i september 2014 og bygge på ajourførte bestemmelser som skal være vedtatt i slutten av mars 2014.
- 81) IACM har fortsatt sitt arbeid med de uløste USOAP-merknadene ved å svare på tilknyttede protokollspørsmål, og de fleste forskrifter og prosedyrer til støtte for svarene er utarbeidet og lastet opp ved hjelp av ICAOs nettbaserte CMA-verktøy. ICAOs validering av disse tiltakene er ennå ikke klar.
- 82) IACMs budsjett for 2014 er økt med nesten 20 %, noe som gjenspeiler en fortsatt politisk støtte og forpliktelse til å styrke myndighetens kapasitet og effektivitet.
- 83) Luftfartsselskapet Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) opplevde en flystyrt 29. november 2013. Et av operatørens luftfartøyer av typen Embraer ERJ-190, som hadde en flyging fra Maputo til Luanda, styrtet i Namibia, og alle om bord ble drept (28 passasjerer – blant annet seks EU-borgere – og seks besetningsmedlemmer). Namibias havarikommisjon offentliggjorde den foreløpige ulykkesrapporten 9. januar 2014, og dens foreløpige konklusjon peker mot en villet handling fra kapteinens side. Den endelige ulykkesrapporten er ventet i slutten av 2014.
- 84) IACM rapporterte også at luftfartsselskapet LAM har fortsatt sitt arbeid med å gjennomføre de fremskredne fasene, hovedsakelig fase III, i sitt sikkerhetsstyringssystem. Som en første reaksjon på flystyrten har LAM styrket driftsprosedurene for å sikre at det til enhver tid og i alle faser av flygingen er to besetningsmedlemmer i førerkabinen.
- 85) IACM har bedt ICAO om et samordnet valideringsbesøk for å validere framdriften i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, og besøket er nå satt til høsten 2014.
- 86) IACM opplyste også om at den har fortsatt prosessen med fornyet sertifisering av luftfartsselskaper i fullt samsvar med ICAO SARPS, og hittil er 13 luftfartsselskaper (LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A., MEX-Moçambique Expresso SARL, ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda, CPY-Cropsprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda, KAY-Kaya Airlines Lda, SAM-Solenta Aviation Mozambique SA, HCP-Helicópteros Capital Lda, SAF-Safari Air Lda, CRA-CR Aviation Lda, COA-Coastal Aviation, TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda og OHI-Omni Helicópteros International Lda) blitt sertifisert på nytt i samsvar med listen fra IACM. Ettersom IACM ikke kunne dokumentere at sikkerhetstilsynet med disse 13 luftfartsselskapene er sikret i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, i samsvar med de felles kriteriene, at samtlige bør føres opp i vedlegg A.
- 87) Grunnet utilfredsstillende framdrift i prosessen med fornyet sertifisering har IACM midlertidig opphevet luftfartsselskapers AOC (Emilio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL og Unique Air Charter Lda) og satt deres flåter på bakken. Ettersom opphevingen er midlertidig og IACM ikke kunne dokumentere at sikkerhetstilsynet med disse tre luftfartsselskapene er sikret i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, i samsvar med de felles kriteriene, at samtlige bør føres opp i vedlegg A.
- 88) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen var tilfredse med den betydelige framdriften som IACM rapporterte om i forbindelse med utbedringen av manglene ICAO hadde avdekket, og oppmuntret til videre innsats for å fullføre arbeidet med å etablere et luftfartssystem som fullt ut er i samsvar med internasjonale standarder. Kommisjonen og

Flysikkerhetskomiteen bemerket og var tilfreds med de varige forbedringene som LAM rapporterte om i forbindelse med det fortsatte arbeidet med å vedta og slutte seg til internasjonale sikkerhetsstandarder. På bakgrunn av den betydelige framdriften som allerede er oppnådd, og den ytterligere framdriften som er forventet, vil en sikkerhetsvurdering på stedet fra EUs side kunne finne sted i siste kvartal av 2014.

### **Luftfartsselskaper fra Nepal**

- 89) Etter at Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1264/2013<sup>(1)</sup> ble vedtatt, ble alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Nepal, ført opp i vedlegg A til kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006.
- 90) Med bistand av eksperter fra EASA og medlemsstatene gjennomførte Kommissjonen et vurderingsbesøk i Nepal 3.–8. februar 2014 for å kunne gjøre en ytterligere vurdering av kapasiteten hos vedkommende myndighet i Nepal (CAAN) og hos en rekke luftfartsselskaper, med sikte på å fastslå om det ville være mulig å lempe på driftsforbudet. Luftfartsselskapene Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air, Yeti Airlines og Sita Air ble vurdert.
- 91) Kommissjonen framla rapporten fra vurderingsbesøket for Flysikkerhetskomiteen. Hovedkonklusjonene etter vurderingen av luftfartsselskapene var at Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air og Yeti Airlines hadde en god forståelse av spørsmål knyttet til sikkerhetsstyring, og framla dokumentasjon som tydet på at nasjonale sikkerhetsregler var fulgt, mens Sita Air ikke kunne dokumentere sin evne til å utføre sikre operasjoner eller fullstendig kontinuerlig luftdyktighet hos sine luftfartøyer. Dessuten hadde operatøren unnlatt å gjennomføre alle sikkerhetstilrådingene etter en dødsulykke i 2012, ettersom den ikke brukte simulator i noen del av sin utdanning.
- 92) Med hensyn til Nepal Airlines Corporation merket Flysikkerhetskomiteen seg at selv om det fantes en grunnleggende ramme for sikkerhetsstyring, måtte operatøren innføre mer effektive metoder for å fremme sikkerheten, forbedre rapporter og analyser samt sette seg egne sikkerhetsmål for å oppnå og kvantifisere et «akseptabelt sikkerhetsnivå» som operatøren hadde bebudet i sin sikkerhetspolitikk. Flysikkerhetskomiteen merket seg også Nepal Airlines Corporations ambisiøse utvidelsesplaner, blant annet tilføyelse av tre nye typer luftfartøyer i flåten i løpet av ett år, og uttalte at slike planer må styres på en slik måte at sikkerhetsrisikoen begrenses.
- 93) Dessuten inntraff det en dødsulykke med Nepal Airlines Corporation 16. februar 2014, der alle 18 om bord omkom, blant annet en EU-borger. Kommissjonen skrev til CAAN 3. mars 2014 og ba om opplysninger om ulykken, og om hvilke tiltak CAAN hadde truffet for å unngå tilsvarende ulykker i framtiden. CAAN ga sitt svar i et brev datert 18. mars 2014, der den redegjorde for hvilke tiltak som var truffet. Opplysningene ble imidlertid ikke ansett som tilfredsstillende, ettersom de ikke gjorde det mulig for Kommissjonen å fastslå om CAAN hadde truffet egnede tiltak ut fra ulykkens alvor.
- 94) Med hensyn til CAAN avdekket vurderingen alvorlige mangler, framfor alt i forbindelse med personellens sertifikater og utdanning, sertifisering av luftfartsselskaper og tilsyn med luftfartsoperasjoner.
- 95) På området sertifisering og utdanning av flygere ble det fastslått at vedkommende myndighet ikke oppfylte kravene i ICAOs vedlegg 1, særlig med hensyn til godkjenning av utdanningsorganisasjoner, teoretiske kunnskaper, validering av utenlandske sertifikater og opplæringsinnretninger for flysimulering. Det kunne derfor ikke garanteres at flygerne var tilstrekkelig kvalifiserte for sine oppgaver i samsvar med gjeldende ICAO-standarder.
- 96) På grunn av disse manglene kunne det ikke garanteres at de vurderte luftfartsselskapene, som var underlagt CAANs sertifisering og lisensiering, oppfylte de relevante ICAO-standardene.
- 97) ICAO gjennomførte et samordnet valideringsbesøk i juli 2013, der det ble påvist et alvorlig sikkerhetsproblem knyttet til luftfartøyperasjoner. Tiltakene i den første handlingsplanen for korrigerende tiltak som CAAN framla for ICAO, og som skulle utbedre manglene knyttet til sikkerhetsproblemet, ble ikke gjennomført innen den angitte fristen, og det alvorlige sikkerhetsproblemet var fortsatt til stede. Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg også at det ifølge ICAO fremdeles var mye som ikke var gjennomført, som berører statens kapasitet på områdene primær luftfartslovgivning og regler for sivil luftfart, organiseringen av sivil luftfart samt sertifisering og utdanning av personell.

<sup>(1)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1264/2013 av 3. desember 2013 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 326 av 6.12.2013, s. 7).

- 98) Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen erkjente at CAAN hadde gjort visse framskritt siden ICAOs tilsyn i 2009 og ICAOs samordnede valideringsbesøk i 2013, ved endringene av luftfartsloven og innføringen av nye og reviderte krav, håndbøker og prosedyrer. Mange av disse endringene var likevel ufullstendige, og var ennå ikke gjennomført på en varig måte.
- 99) Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen erkjente at CAAN hadde hatt vanskeligheter å overvinne for å oppnå en varig framgang, og oppmuntret til faglig støtte fra Unionen og medlemsstatene. Kommissjonen gjentok sin vilje til å vurdere mulighetene for å utvide det allerede eksisterende programmet for faglig samarbeid mellom CAAN og EASA.
- 100) På bakgrunn av rapporten fra EUs vurdering på stedet, det uløste alvorlige sikkerhetsproblemet som ICAO har påpekt og det faktum at nok en dødsulykke har funnet sted siden den siste ajourføringen, konkluderte Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen med at vedkommende myndigheter i Nepal ikke er stand til å gjennomføre og håndheve gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder i tilstrekkelig grad, på et nivå som kunne tilsi at driftsforbudet ble lempet for ett eller flere luftfartsselskaper.
- 101) På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, nå det gjelder luftfartsselskaper fra Nepal.

#### **Luftfartsselskaper fra Filippinene**

- 102) Kommissjonen inviterte representanter for Filippinenes sivile luftfartsmyndighet (CAAP) og luftfartsselskapet Cebu Pacific Air til et fagmøte 28. januar 2014, med sikte på en mer detaljert drøfting av sikkerhetstiltak og andre relevante faktorer i forbindelse med ulykken i Davao internasjonale lufthavn 2. juni 2013, da et luftfartøy kjørte av rullebanen.
- 103) Kommissjonen, eksperter fra EASA og fra medlemsstatene samt representanter på ledelsesnivå fra CAAP og Cebu Pacific Air, deltok på møtet.
- 104) CAAP framla nærmere opplysninger om det regelverksbaserte tilsynet med Cebu Pacific Air. Det framgikk blant annet at CAAPs «Oversight and Regulatory Board» 20. juni 2013 skrev til administrerende direktør for Cebu Pacific Air med mer detaljerte opplysninger om de korrigerende tiltakene CAAP har vedtatt på bakgrunn av ulykken. Tiltakene innebar blant annet at ansvarlige ledere og stasjonsansvarlige i Cebu Pacific Air var pålagt å foreta en ny vurdering med vekt på drift, sikkerhetsstyringssystem og selskapskultur. CAAP opplyste også at den skulle foreta stikkprøver i flysimulator av flygebesetningenes evne til å håndtere uvanlige situasjoner. På det organisatoriske planet ble luftfartsselskapet oppmuntret til å endre sin politikk for flyets klargjøringstid fra 30 til 45 minutter.
- 105) Cebu Pacific Air svarte på brevet av 20. juni 2013 den 4. oktober 2013 ved å presentere et sammendrag av de tiltakene det allerede hadde truffet. Tiltakene omfattet en ny organisasjonsstruktur i selskapet, opplæring i sikkerhetsstyring for alt personell, opprettelse av sikkerhetsgrupper (SAG) i alle avdelinger med hensyn til driftsledelse, samt flysimulatorvurderinger i form av stikkprøver ved luftfartsselskapets utdanningssenter 3.–19. juli 2013. Selskapet framla nærmere opplysninger om endringer i utdanningen, herunder i programmet for linjeflygingstrening (LOFT), og om det faktum at besetningene vil få økt simulatoretrening som veksler mellom LOFT og ferdighetskontroller. Selskapet svarte også på anbefalingen om flyets klargjøringstid og opplyste at den ville bli endret til 45 minutter i vinterrutene for 2013.
- 106) Dessuten skrev CAAP til alle filippinske luftfartsselskaper 2. august 2013 om sikkerhetsundersøkelsen som gjennomføres på Airbus 319/320, og nevnte behovet for proaktive tiltak, herunder nærmere opplysninger om utdanning i ikke-presisjonsinnflyging og avbrutt innflyging som luftfartsselskapene skal gjennomføre. Cebu Pacific Air svarte 4. oktober 2013 og redegjorde for endringene det hadde gjennomført i den forbindelse.
- 107) Dessuten iverksatte Filippinenes «Office of the Aircraft Accident Investigation and Inquiry Board» (AAIIB) en undersøkelse av ulykken i Davao 2. juni 2013, da Cebu Pacific Air kjørte av rullebanen. Den 13. desember 2013 informerte undersøkelseslederen den sikkerhetsansvarlige direktøren i *Cebu Pacific Air* om at undersøkelse pågikk, og vedla også deler av utkastet til sluttrapport (DFR) samt foreliggende opplysninger om konklusjoner og anbefalinger rettet til både CAAP og Cebu Pacific Air.

- 108) CAAP har gjennomført et program med forsterket tilsyn med Cebu Pacific Air. I programmet for minste antall årlige inspeksjoner (MRAI) var antallet planlagte tilsynsinspeksjoner økt fra 34 til i alt 62 i 2013.
- 109) Cebu Pacific Air framla et sammendrag av tiltakene som er truffet etter ulykken 2. juni 2013. Tiltakene omfattet svarene som ble gitt til CAAP i forbindelse med undersøkelsen og nærmere opplysninger om kontroll og overvåking av driften. Blant flere tiltak som ble nevnt, var nærmere opplysninger om analyse av flygedata (FDA) og luftfartsselskapets program for å redusere risikoen for å kjøre av rullebanen. Programmet er inndelt i tiltak som skal treffes umiddelbart og på mellomlang og lang sikt, og et sentralt element er nærmere opplysninger om et Airbus-støtteprogram. I forbindelse med dette støtteprogrammet er det foretatt et utvidet driftsbesøk som omfattet FDA, samt observasjoner av flyginger og trening i simulator.
- 110) Cebu Pacific Air og CAAP la også fram opplysninger om et igangsatt program for oppgradering av områdenavigering (RNAV), og om de endringer av infrastrukturen og tekniske endringer som allerede er foretatt. Planen på mellomlang sikt er å erstatte mye av eksisterende bakkebaserte hjelpemidler for ikke-presisjonsinnflyging, som et element i de samlede risikobegrensende tiltakene.
- 111) CAAP framla også en del opplysninger om innføringen av Airbus A330 i Cebu Pacific Airs flåte, der det framgikk at luftfartsselskapet som en del av den tilknyttede AOC-endringen ble pålagt å gjennomføre 100 timers ikke-kommersiell lufttransport («route proving») i Asia før det fikk tillatelse til å drive kommersiell lufttransport. Cebu Pacific har ikke fått utstedt godkjenning for langdistanseflyging med tomotorsfly (ETOPS) av CAAP, i påvente av en ytterligere vurdering og mer driftserfaring.
- 112) På fagmøtet 28. januar 2014 ble det som svar på en detaljert utspørring framlagt opplysninger om Cebu Pacific Airs seneste hendeshistorikk. To av hendelsene som ble drøftet, var avkjøring fra rullebanen med et ATR-fly i Davao 2. juni 2013 og med en Airbus 319 i Manila 13. juni 2013. I begge tilfeller kunne luftfartøyet manøvreres tilbake til rullebanen etter avkjøringen. I sin redegjørelse foretok CAAP også en oppsummering av ulykker og hendelser i tidsrommet 2010–2013 knyttet til luftfartsselskaper sertifisert i Filippinene.
- 113) Cebu Pacific Air framla også opplysninger om sin nåværende flåte og om selskapets planer for utvidelse av flåte og ruter.
- 114) På møtet 28. januar 2014 ga både CAAP og Cebu Pacific Air også ajourførte svar på merknadene fra EUs valideringsbesøk på stedet 3.–7. juni 2013.
- 115) Den 26. mars 2014 ble CAAP og Cebu Pacific Air hørt av Flysikkerhetskomiteen. CAAP framla nærmere opplysninger om bevisstgjøring av inspektørene med hensyn til tilsyn med sikkerhetsstyringssystemet. Videre opplyste CAAP komiteen om at det var kjøpt inn informasjonsteknologi til dens tilsyns- og overvåkingssystemer. CAAP framla en oversikt over status for Filippinenes statlige sikkerhetsprogram. Når det gjelder tilsynet med Cebu Pacific Air, understreket CAAP som en oppfølging av fagmøtet 28. januar 2014 at det er innført et program med forsterket tilsyn.
- 116) Under Flysikkerhetskomiteens høring 26. mars 2014 framla Cebu Pacific Air nærmere opplysninger om sin nåværende organisasjonsstruktur, og opplyste at det fra januar 2014 har 50 luftfartøyer i sin flåte, herunder tre av typen Airbus A330. Luftfartsselskapet framla et utdrag av sin logg for fareidentifisering og risikovurdering, herunder nærmere opplysninger om hvilke risikoreduserende tiltak det hadde truffet, samt dets sikkerhetsmål for 2014. Cebu Pacific Air opplyste Flysikkerhetskomiteen om at luftfartsselskapets gjenfinning av FDA var på 94 %. Luftfartsselskapet framla en oversikt over sitt sikkerhetsvurderings- og sikkerhetsstyringssystem, samt en detaljert analyse det hadde foretatt av sine data om avbrutt innflyging og ikke-presisjonsinnflyging. Luftfartsselskapet framla også detaljerte opplysninger om rapporteringskulturen i Cebu Pacific Air, herunder at det foreligger et system for rapportering av fortrolige opplysninger. Cebu Pacific Air framla også nærmere opplysninger om sitt nåværende program for administrasjon av besetningsressurser (CRM). Cebu Pacific Air ga Flysikkerhetskomiteen nærmere opplysninger om luftfartsselskapets krav til fartøysjefens erfaring, for både korte og lange flyginger med Airbus.
- 117) Flysikkerhetskomiteen merket seg at Philippine Airlines hadde gjenopptatt flyginger til Unionen 4. november 2013, etter at det var blitt fjernet fra vedlegg A til kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 i juli 2013. Etter at flygingene til Unionen ble gjenopptatt, har rapporter fra inspeksjoner på bakken i henhold til programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer (SAFA) ikke inneholdt noe som gir grunn til bekymring.

- 118) På bakgrunn av dokumentasjonen om CAAPs tilsyn med Cebu Pacific Air og Cebu Pacific Airs evne til å oppfylle relevante flysikkerhetsregler, samt erklæringene som ble gitt av myndigheten og luftfartsselskapet under Flysikkerhetskomiteens høring, er vurderingen, i samsvar med de felles kriteriene, at Cebu Pacific Air bør unntas fra det driftsforbudet som er pålagt alle luftfartsselskaper registrert i Filippinene, og bør fjernes fra vedlegg A til kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006.
- 119) Medlemsstatene er blitt enige om å kontrollere at Philippine Airlines og Cebu Pacific Air faktisk overholder gjeldende sikkerhetsstandarder, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Dersom slike kontroller eller andre relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke blir overholdt, vil Kommissjonen måtte treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon**

- 120) Kommissjonen, EASA og medlemsstatene har fortsatt fulgt nøye med på sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Den russiske føderasjon og har flyginger til Unionen, herunder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av russiske luftfartsselskaper i samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012.
- 121) For å få bekreftet at mangler påvist i SAFA-inspeksjoner utbedres på en tilfredsstillende måte, møtte Kommissjonen, med bistand fra EASA og medlemsstatene, den russiske føderale lufttransportmyndighet (FATA) 10. mars 2014. Representanter for luftfartsselskapet Kogalymavia var også invitert til møtet for å rapportere om hvilke korrigerende tiltak luftfartsselskapet hadde truffet for å bedre flysikkerheten siden det forrige samrådet i november 2013.
- 122) På møtet påpekte FATA at de seneste resultatene fra SAFA-inspeksjoner på bakken av russiske luftfartsselskaper som har flyginger til Unionen, ikke ga grunn til bekymring, men viste at myndigheten ved alvorlige eller gjentatte mangler griper inn med uanmeldte inspeksjoner og nøye kontrollerer at manglene utbedres. FATA opplyste videre at etter et omfattende tilsyn med Tatarstans regionalkontor og av alle luftfartsselskaper underlagt dette kontorets tilsyn, var godkjenningssertifikatene for Tulpar Airlines og Tatarstan Airlines blitt tilbakekalt på grunn av alvorlige mangler i deres sikkerhetsstyring. Når det gjelder Kogalymavia, opplyste FATA at det var gjennomført flere uanmeldte inspeksjoner av luftfartsselskapet i løpet av de siste fire månedene, som følge av selskapets mange SAFA-merknader i 2013. Ifølge FATA har luftfartsselskapet nå utbedret alle tidligere mangler og har tillatelse til å utføre innenlandske og internasjonale flyginger i henhold til vilkårene i sitt AOC.
- 123) På møtet redegjorde Kogalymavia for igangsatte korrigerende tiltak. Luftfartsselskapet opplyste at dets SAFA-resultater var forbedret, ettersom feilkvoten hadde sunket til 3,49, og at det var innført viktige strukturelle og tekniske endringer, som for eksempel en omfattende plan for renovering av kabininteriøret, all virksomhet knyttet til sikring av kontinuerlig luftdyktighet var satt ut til en organisasjon som er godkjent av EASA, selskapets forsyningskjede for reservedeler var omorganisert, det var opprettet et vedlikeholdskontrollsentral, de fleste ansatte i vedlikeholdsavdelingen var skiftet ut og en ny sjefingeniør med nødvendig erfaring var tilsatt.
- 124) På bakgrunn av opplysningene som framkom under samrådet, var konklusjonen at det ikke var nødvendig med en høring i Flysikkerhetskomiteen av russiske luftfartsselskaper eller av luftfartsselskaper som er sertifisert i Den russiske føderasjon. FATA ble bedt om å øke overvåkingen av flere luftfartsselskaper med mange SAFA-merknader og å holde Kommissjonen underrettet om dette. Når det gjelder Kogalymavia, uttalte Kommissjonen at det til tross for de anførte forbedringene fortsatt er behov for å validere at operatørens tiltak gir varige resultater, og at den har en effektiv sikkerhetsstyring.
- 125) I samsvar med de felles kriteriene var vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon. Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, vil imidlertid Kommissjonen måtte treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

- 126) Sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Den russiske føderasjon og har flyginger til Unionen, skal fortsatt være underlagt tett overvåking. Dersom inspeksjoner på bakken eller andre relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke blir overholdt, vil Kommissjonen måtte treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

#### **Luftfartsselskaper fra Sudan**

- 127) Kommissjonen underrettet Flysikkerhetskomiteen om sin deltaking på en luftfartskonferanse som ble organisert av Sudans sivile luftfartsmyndighet (SCAA) 5. og 6. desember 2013 i Khartoum. Deltakingen gjorde det mulig for Kommissjonen å se at SCAA er blitt omorganisert, og at den har politisk støtte til ytterligere sikkerhetsinvesteringer. Denne støtten ble erklært offentlig av den sudanske ministeren med ansvar for sivil luftfart, overfor den lokale luftfartssektoren og representanter for ICAO.
- 128) De sudanske myndighetene har gjort tydelige framskritt for å bli en troverdig myndighet, særlig takket være et økt budsjett som har satt SCAA i stand til å ansette spesialisert personell og gi personellet tilfredsstillende utdanning.
- 129) Disse forbedringene må slå rot hos luftfartsselskaper med et sudansk AOC. To av disse, Sudan Airways og Nova Airways, har forbedret sine standarder og hatt tilsyn med sine prosedyrer.
- 130) Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen sa seg tilfredse med det pågående arbeidet. Et kontrollbesøk på stedet fra Unionens side kunne komme på tale når SCAA mener at dens luftfartsselskaper har utarbeidet sikre og pålitelige prosedyrer i tråd med internasjonale standarder.
- 131) Vurderingen er derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Sudan.

#### **Luftfartsselskaper fra Kongeriket Swaziland**

- 132) Etter USOAP-tilsynet i 2007 har Swazilands sivile luftfartsmyndigheter (SWACAA) anmodet om en ny landkode fra ICAO og slettet alle tidligere registreringer i sitt register. SWACAA tilbakekalte også alle utstedte godkjenningssertifikater for luftfartsselskap, og følgelig er det nå ingen gyldige AOC-er i landet.
- 133) Etter at den nye generaldirektøren tiltrådte i desember 2009 har SWACAA vist tydelig vilje til å rette opp manglene som ble påvist i 2007 i forbindelse med ICAOs USOAP. SWACAA har fått en ny ICAO-landkode (3DC) til registrering av luftfartøyer.
- 134) Det er iverksatt en bred reform av hele tilsynsfunksjonen, og betydelige framskritt er allerede oppnådd, for eksempel er den rettslige rammen omformulert, arbeidet med å opprette et skille mellom tilsynsmyndighet og tjenesteyter er i gang og forskjellige partnerskap med nabolandene er undertegnet og i kraft.
- 135) Den 21. januar 2014 inviterte Kommissjonen SWACAA til et faglig samråd i Brussel 27. januar 2014. SWACAA takket først ja til invitasjonen, men meldte senere avbud og ba om mer tid til forberedelser.
- 136) EASA gjennomførte et besøk for å yte faglig bistand 10.–14. mars 2014. Besøket hadde fokus på å gi støtte til SWACAAs igangsatte arbeid med kapasitetsoppbygging, og å gi ytterligere veiledning om hvordan de gjenstående manglene fra ICAOs USOAP-tilsyn best kan utbedres. Selv om EASAs besøk for å yte faglig bistand ikke var et tilsyn, ble mange viktige forbedringer påpekt.
- 137) SWACAA møtte for Flysikkerhetskomiteen 26. mars 2014. SWACAA gjorde det klart at de nå er i ferd med å gjennomføre den reviderte planen for korrigerende tiltak som ble avtalt med ICAO i mai 2013. I henhold til denne planen for korrigerende tiltak og takket være sterk politisk støtte og vilje samt styrket finansiering er det gjort en stor innsats for å ansette og utdanne personell. SWACAA har også hatt hjelp fra et prosjekt i regi av ICAOs kontor for faglig

samarbeid som skal gi støtte i forbindelse med utdanning, juridiske og organisatoriske spørsmål og kapasitetsoppbygging knyttet til tilsynsfunksjonen. ICAO-eksperter som deltar i dette prosjektet, anslår nå mangelen på effektiv gjennomføring (LEI) til 40 %, og målet er 35 % ved prosjektets avslutning (i slutten av juni 2014). I en ytterligere innsats for å sikre varige resultater etter at prosjektet er avsluttet, vil Swaziland fra og med juli 2014 være vertsstat for organisasjonen for luftfartssikkerhet (SASO) i det sørlige Afrikas utviklingsfelleskap (SADC). De opplyste også at SWACAA ikke anser noe luftfartøy med den gamle ICAO-landkoden (3D) som et registrert luftfartøy under deres tilsyn.

- 138) SWACAA har arbeidet med og svart på de fleste uløste protokollspørsmål, og har framlagt dokumentasjon ved hjelp av ICAOs nettbaserte CMA-verktøy. ICAOs validering av disse tiltakene er ikke sluttført, og derfor er det offisielle resultatet det samme som i 2007, til tross for de store forbedringene som har skjedd siden den gang.
- 139) SWACAA har bedt om et samordnet valideringsbesøk fra ICAO i november 2014 for å få en ICAO-validering av de mange korrigerende tiltakene som allerede er gjennomført.
- 140) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen sa seg tilfredse med SWACAAs vilje til å gjennomføre den reviderte planen for korrigerende tiltak, med den betydelige framgangen som allerede er oppnådd, og oppmuntret SWACAA til å fortsette sin innsats for å etablere et luftfartssystem som er i fullt samsvar med ICAOs standarder.
- 141) Ettersom tilsynsfunksjonen allerede er betydelig styrket og det ikke finnes noen AOC-er og etterspørselen etter nye AOC-er er bare langsomt økende, er vurderingen, i samsvar med de felles kriteriene, at Kongeriket Swaziland bør fjernes fra fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen.
- 142) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen vil fortsatt følge nøye med på SWACAAs evne til å ivareta sitt tilsynsansvar fullt ut. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen ber SWACAA gi Kommisjonen melding om alle nyutstedte eller endrede AOC-er. Dersom relevante sikkerhetsopplysninger 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 Jemen**

- 143) Den offisielle undersøkelsesrapporten etter ulykken som rammet luftfartsselskapet Yemen Airways (Yemenia) 29. juni 2009 i Moroni på Komorene, ble offentliggjort 25. juni 2013. Rapporten inneholdt tre hovedanbefalinger: for det første at myndighetene på Komorene innfører permanente og hensiktsmessige nødtiltak for søk og påfølgende berging ved luftfartøyulykker i havet i nærheten av deres flyplasser, for det andre at myndighetene i Jemen sikrer at all besetning som flyr til Moroni har fått nødvendig opplæring til å kunne utføre visuelle manøvrer i fastsatte baner (MVI), og for det tredje at myndighetene i Jemen gjennomgår opplæringen av Yemenias flygere, særlig når det gjelder deres evne til å reagere i nødsituasjoner.
- 144) Den 7. november 2013 skrev Jemens myndighet for sivil luftfart og meteorologi (CAMA) til Kommisjonen. Brevet inneholdt enkelte opplysninger om sikkerhetstiltak som var truffet i forbindelse med ulykken. Flysikkerhetskomiteen ble på sitt møte i november 2013 informert om disse tiltakene og om utviklingen i den forbindelse.
- 145) Kommisjonen arrangerte et fagmøte som fant sted 9. januar 2014 i Brussel. Kommisjonen, eksperter fra EASA og fra medlemsstatene samt representanter for CAMA og Yemenia deltok på møtet.
- 146) Den 17. desember 2013, før fagmøtet, sendte Kommisjonen konkrete spørsmål til CAMA, ikke bare om ulykkesrapporten, men også om CAMAs generelle ansvar for sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper som er sertifisert i Jemen. Kommisjonen sendte også CAMA en rekke spørsmål som skulle viderefremmes til Yemenia. Begge sett med spørsmål var utformet som en hjelp for Kommisjonen til å vurdere kvaliteten på CAMAs og Yemenias oppfølging av anbefalingene i ulykkesrapporten.
- 147) Som svar på de konkrete anbefalingene som var rettet til Jemens myndigheter, forklarte CAMA at sikkerhetstilsynet med Yemenia var skjerpet, herunder flere inspeksjoner av kabiner og cockpit, og at Yemenia var pålagt å kontrollere rute- og lufthavnkvalifikasjoner for alle besetninger som flyr til lufthavner kategorisert som nivå «C». Videre hadde CAMA pålagt Yemenia å trene oftere på gjenoppretting etter steiling og tap av kontroll («Stall and Upset recover»).

- 148) Som svar på de konkrete anbefalingene som var rettet til Yemenia, forklarte luftfartsselskapet at det hadde gjennomført endringer i ledelsen og i stillingsbeskrivelsen for den ansvarlige for godkjenningssertifikater for luftfartøy, og at det hadde foretatt en gjennomgåelse og påfølgende endringer av sin politikk og sine prosedyrer. Det ble også nevnt forbedringer av tilsyn, utdanning og gjennomføring. Videre framhevet Yemenia igjen sin opplæring i nødprosedyrer for besetningen ved jevnlig bruk av simulator, gjennomført i samsvar med studieplanen for Airbus-opplæring.
- 149) Flysikkerhetskomiteen fikk ytterligere opplysninger om de påfølgende faglige drøftingene på møtet, og også et sammendrag av den dokumentasjonen CAMA og Yemenia hadde framlagt.
- 150) I samsvar med de felles kriteriene er vurderingen at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Jemen. Sikkerhetsnivået hos alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Jemen, herunder Yemenia, vil imidlertid fortsatt bli nøye overvåket. Skulle noe tyde på at internasjonale sikkerhetsstandarder ikke blir overholdt, vil Kommissjonen måtte treffe tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 151) Medlemsstatene vil fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper som er sertifisert i Jemen, faktisk overholder gjeldende sikkerhetsstandarder, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

#### **Luftfartsselskaper fra Zambia**

- 152) Kommissjonen underrettet Flysikkerhetskomiteen om korrespondanse den nylig hadde mottatt fra Zambias myndigheter, herunder et brev av 10. desember 2013 fra transportdepartementet. I brevet ble det bekreftet mottak av tidligere brev fra Kommissjonen av 1. oktober 2013 med veiledning om hvilke områder myndighetene bør fokusere på for å oppnå ytterligere framdrift og forbedringer.
- 153) I brevet av 10. desember 2013 fra Zambias myndigheter ble det opplyst at det var oppnevnt et styre for landets sivile luftfartsmyndighet, og at de ville ansette en generaldirektør for sivil luftfart innen 31. januar 2014.
- 154) Kommissjonen svarte 21. januar 2014 og bekreftet at den ønsket å opprettholde en konstruktiv dialog med Zambias myndigheter. I svaret foreslo Kommissjonen også at det burde holdes et fagmøte når den nye generaldirektøren for sivil luftfart er utnevnt, med sikte på å samle opplysninger om framdriften slik at Flysikkerhetskomiteen kan bli holdt fullt informert.
- 155) Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen merket seg at Zambias departement for sivil luftfart har hatt en jevn framdrift, og oppmuntret de zambiske myndighetene til å fortsette sitt arbeid slik at de nåværende begrensningene på et passende tidspunkt og etter nødvendig kontroll kan vurderes på nytt.
- 156) I samsvar med de felles kriteriene er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Zambia.
- 157) I henhold til artikkel 8 nr. 2 i forordning (EF) nr. 2111/2005 skal beslutninger kunne treffes raskt og om nødvendig etter en framgangsmåte for hastesaker, med tanke på de sikkerhetsmessige følgene. Det er derfor av avgjørende betydning for å kunne verne om følsomme opplysninger og redusere de kommersielle virkningene til et minimum, at beslutninger i forbindelse med ajourføring av listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller begrensninger i Unionen, offentliggjøres og trer i kraft umiddelbart etter at de er vedtatt.
- 158) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 159) 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. april 2014.

*For Kommisjonen*

*På vegne av presidenten*

Siim KALLAS

*Visepresident*

---

[Vedleggene er kunngjort i EUT L 108 av 11.4.2014, s. 16–51.]