

KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 273/2010**2015/EØS/37/14**

av 30. mars 2010

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

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

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

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 ble fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Den europeiske union, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005⁽²⁾, opprettet.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante i forbindelse med ajourføring av fellesskapslisten. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater. På grunnlag av dette bør fellesskapslisten ajourføres.
- 3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper enten direkte eller, dersom det ikke var praktisk mulig, gjennom tilsynsmyndighetene, om de vesentlige fakta og årsaker som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Den europeiske union eller endre vilkårene for et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på fellesskapslisten.
- 4) Kommisjonen har gitt de berørte luftfartsselskapene mulighet til å gjennomgå dokumentene framlagt av medlemsstatene, framlegge skriftlige kommentarer og innen ti virkedager gi en muntlig redegjørelse for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen opprettet ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart⁽³⁾.
- 5) Kommisjonen, og i særskilte tilfeller enkelte medlemsstater, har rådført seg med myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med de berørte luftfartsselskapene.

- 6) Flysikkerhetskomiteen har fått redegjørelser fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) og Kommisjonen om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i stater som berøres av forordning (EF) nr. 2111/2005. Komiteen er blitt underrettet om at det foreligger ytterligere anmodninger om faglig bistand og samarbeid for å forbedre de sivile luftfartsmyndighetenes administrative og faglige kapasitet med sikte på å løse saker der internasjonale standarder ikke er overholdt.
- 7) Flysikkerhetskomiteen er også blitt underrettet om håndhevingstiltak som EASA og medlemsstatene har truffet for å sikre kontinuerlig luftdyktighet for og vedlikehold av luftfartøyer som er registrert i Den europeiske union og brukes av luftfartsselskaper som er sertifisert av sivile luftfartsmyndigheter i tredjestater.
- 8) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.

Luftfartsselskaper i Den europeiske union

- 9) På bakgrunn av resultater fra SAFA-inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra visse luftfartsselskaper i Den europeiske union, samt inspeksjoner og undersøkelser foretatt av selskapenes nasjonale luftfartsmyndigheter på særlige områder, har noen medlemsstater truffet visse håndhevingstiltak. De har underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse tiltakene: Spanias vedkommende myndigheter innledet 12. mars 2010 framgangsmåten for å suspendere luftfartsselskapet Baleares Link Express' godkjenningssertifikat (AOC), og 12. januar 2010 suspenderte de luftfartsselskapet Euro Continentals AOC; Tysklands vedkommende myndigheter suspenderte Regional Air Express' AOC fra 28. januar 2010; Det forente kongerikes vedkommende myndigheter opplyste at luftfartsselskapet Trans Euro Air Limiteds AOC ble suspendert 8. desember 2009; Slovakias vedkommende myndigheter meddelte skriftlig at luftfartsselskapet Air Slovakias AOC ble suspendert 1. mars 2010.
- 10) Videre har Latvias vedkommende myndigheter underrettet Flysikkerhetskomiteen om at de 26. februar 2010 på grunn av alvorlig bekymring for driftssikkerheten og den kontinuerlige luftdyktigheten med hensyn til luftfartøyer av typen IL-76 som ble brukt av luftfartsselskapet Aviation Company Inversija, besluttet å slette disse luftfartøyene fra selskapets AOC, samt at AOC-et suspendert 16. mars 2010.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 84 av 31.3.2010, s. 25, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 108/2010 av 1. oktober 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 70 av 16.12.2010, s. 17.

⁽¹⁾ EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14.

⁽³⁾ EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

Air Koryo

- 11) I samsvar med forordning (EF) nr. 1543/2006 har Kommisjonen innhentet nærmere opplysninger om de tiltak som vedkommende tilsynsmyndigheter i Den demokratiske folkerepublikk Korea (GACA) og Air Koryo har iverksatt for å utbedre sikkerhetsmanglene omhandlet i forordning (EF) nr. 474/2006.
- 12) I desember 2008 henvendte Kommisjonen seg til GACA og anmodet om en handlingsplan fra Air Koryo som viste hvordan luftfartsselskapet hadde utbedret de alvorlige sikkerhetsmanglene som ble påvist i de inspeksjoner på bakken som ble gjennomført før selskapet ble oppført i vedlegg A til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Den europeiske union. Kommisjonen anmodet dessuten om relevante opplysninger som kunne dokumentere at GACA hadde ført tilstrekkelig tilsyn med Air Koryo i samsvar med ICAO-bestemmelsene.
- 13) I juni 2009 svarte GACA formelt på henvendelsen og framla dokumenter som inneholdt alle opplysningene det var anmodet om. Deretter fulgte en rekke meldinger mellom Kommisjonen og GACA som gjorde det mulig å avklare den aktuelle flysikkerhets situasjonen i Den demokratiske folkerepublikk Korea.
- 14) Når det gjelder luftfartøyene av typen Tupolev Tu 204-300, framgår det av dokumentene som ble framlagt av GACA, og drøftelsene mellom Kommisjonen og GACA at Air Koryo kan dokumentere at luftfartøyene kan brukes i fullt samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, herunder på områdene kontinuerlig luftdyktighet og drift, og at GACA er i stand til å føre tilsyn med luftfartsselskapet i samsvar med internasjonale standarder.
- 15) Når det gjelder de øvrige luftfartøypene i Air Koryos flåte, bekreftet GACA at de ikke samsvarer fullt ut med internasjonale standarder for utstyr i luftfartøyer, blant annet EGPWS, og at disse luftfartøypene ikke er godkjent av GACA for flyging i det europeiske luftrom.
- 16) Gjennom hele perioden har GACA reagert raskt og vist samarbeidsvilje når Kommisjonen har anmodet om opplysninger. Air Koryo gav en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 18. mars 2010 som bekreftet den positive utviklingen i selskapet.
- 17) På grunnlag av de felles kriterier anses det derfor at Air Koryo bør få tillatelse til å fly med de to luftfartøyene av typen Tupolev Tu-204 med registreringsmerke P-632 og P633 i Den europeiske union uten driftsbegrensninger. Ettersom resten av flåten ikke oppfyller de gjeldende

ICAO-kravene, bør de øvrige luftfartøypene imidlertid ikke godkjennes for flyging i Den europeiske union før disse kravene er fullt ut oppfylt. På grunnlag av de felles kriterier anses det derfor at Air Koryo bør oppføres i vedlegg B. Luftfartsselskapet kan fly til Den europeiske union bare med de to luftfartøyene av typen Tupolev Tu-204.

Luftfartsselskaper fra Swaziland

- 18) Swazilands vedkommende myndigheter framla 17. desember 2009 skriftlig dokumentasjon på at følgende luftfartsselskapers AOC og lisens er tilbakekalt: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd og Swazi Express Airways. Disse luftfartsselskapene innstilte sin virksomhet 8. desember 2009.
- 19) På grunnlag av de felles kriterier anses det derfor at ovennevnte luftfartsselskaper med lisens i Swaziland bør fjernes fra vedlegg A.

Bellview Airlines

- 20) Det foreligger bevis på alvorlige mangler hos luftfartsselskapet Bellview Airlines, som er sertifisert i Nigeria, hvilket framgår av resultatene av de undersøkelser som Frankrikes vedkommende myndigheter og Det europeiske flysikkerhetsbyrå har foretatt.
- 21) Frankrikes vedkommende myndigheter (DGAC) har underrettet Kommisjonen om at ovennevnte luftfartsselskap i sin flåte har to luftfartøyer av typen Boeing 737-200 som er registrert i Frankrike med registreringsmerke F-GHXX og F-GHXL, hvis luftdyktighetsbevis utløp henholdsvis i mai og august 2008. Disse luftfartøyene er derfor ikke lenger i luftdyktig stand.
- 22) Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) har meddelt Kommisjonen at godkjenningen med referanse EASA.145.0172 som det i henhold til del 145 hadde utstedt til luftfartsselskapet, ble suspendert med umiddelbar virkning 8. mai 2009 på grunn av manglende utbedring av sikkerhetsmangler som senker sikkerhetsnivået og utgjør en alvorlig fare for flysikkerheten, og at godkjenningen vurderes tilbakekalt.
- 23) Det foreligger bevis på at Bellview Airlines, som er sertifisert i Nigeria, har overtatt driften fra luftfartsselskapet Bellview Airlines, som var sertifisert i Sierra Leone. Sistnevnte luftfartsselskap ble oppført i vedlegg A 22. mars 2006⁽¹⁾ og fjernet fra samme vedlegg 14. november 2008⁽²⁾ etter at Sierras vedkommende myndigheter underrettet Kommisjonen om at dets AOC var tilbakekalt.

⁽¹⁾ Betraktning 7586 i forordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 19-21).

⁽²⁾ Betraktning 21 i forordning (EF) nr. 1131/2008 av 14. november 2008 (EUT L 306 av 15.11.2008, s. 49).

- 24) Luftfartøyet av typen Boeing B737-200 med registreringsmerke 5NBFN var utsatt for en dødsulykke i Lagos 22. oktober 2005. Ulykken førte til at luftfartøyet ble totalskadet og 117 mennesker omkom. Nigerias vedkommende myndigheter har ikke framlagt nærmere opplysninger om ulykken og har ennå ikke offentliggjort noen etterforskningsrapport.
- 25) På bakgrunn av ovennevnte mangler har Kommisjonen innledet samråd med Nigerias vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for Bellview Airlines' driftssikkerhet og luftdyktighet og bedt om ytterligere opplysninger om situasjonen samt de tiltak som vedkommende myndigheter og luftfartsselskapet har truffet for å utbedre disse manglene.
- 26) Nigerias vedkommende myndigheter opplyste 19. februar 2010 at luftfartsselskapet har et AOC, men har innstilt sin virksomhet. De oppgav imidlertid ikke status for luftfartsselskapets sertifikater og luftfartøyer.
- 27) Bellview Airlines ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 18. mars 2010, med bistand fra Nigerias vedkommende myndigheter (NCAA). Bellview Airlines framla et AOC som var gyldig til 22. april 2010, og opplyste at dette var blitt suspendert etter at alle luftfartøyene som var oppført på AOC-et, var tatt ut av drift. NCAA anførte at i henhold til gjeldende nigerianske regler hadde dette AOC-et utløpt 4. desember 2009, 60 dager etter at det siste luftfartøyet ble tatt ut av drift, men framla ingen dokumentasjon på at AOC-et var blitt suspendert eller tilbakekalt. NCAA ble derfor anmodet om snarest å framlegge følgende skriftlige dokumentasjon: a) forvaltningsvedtaket om å suspendere eller tilbakekalle Bellview Airlines' AOC, b) en bekreftelse på at den nigerianske sivile luftfartsmyndighet er i ferd med å sertifisere luftfartsselskapet eller å fornye dets sertifisering, c) en formell forpliktelse fra den nigerianske sivile luftfartsmyndighet til å underrette Kommisjonen om resultatet av kontrollen i forbindelse med sertifiseringen eller den fornyede sertifiseringen, før et AOC utstedes.
- 28) Nigerias vedkommende myndigheter framla de ønskede opplysningene 25. mars 2010. På grunnlag av de felles kriterier anses det derfor at det ikke er behov for ytterligere tiltak på det nåværende tidspunkt.
- Luftfartsselskaper fra Egypt**
- 29) I samsvar med forordning (EF) nr. 1144/2009⁽¹⁾ har Egypts vedkommende myndigheter framlagt månedsrapporter for november og desember 2009 samt januar og februar 2010, for å dokumentere den framdrift som nevnte myndigheter har fastslått med hensyn til gjennomføringen av planen. Foruten disse rapportene, der inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra Egypt Air stod i sentrum, ble det 18. november oversendt rapporter fra kontrollen av kontinuerlig luftdyktighet, flygevirksomhet og bakkevirksomhet.
- 30) Egypts vedkommende myndigheter har også forpliktet seg til å fortsette å opplyse om når manglene som tidligere er påvist ved inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra Egypt Air i 2008, 2009 og 2010, er blitt utbedret på tilfredsstillende måte. De har derfor sendt relevante skriftlige henvendelser til visse medlemsstater der luftfartøyer fra Egypt Air har gjennomgått inspeksjoner på bakken. Arbeidet med å utbedre disse manglene er i gang og skal kontrolleres regelmessig.
- 31) I samsvar med forordning (EF) nr. 1144/2009⁽²⁾ gjennomførte Det europeiske flysikkerhetsbyrå med bistand fra medlemsstatene et besøk 21.25. februar 2010. I forbindelse med dette besøket ble det også foretatt en vurdering av det tilsyn den egyptiske sivile luftfartsmyndighet (ECAA) fører i alminnelighet, og særlig når det gjelder gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak og Egypt Airs løpende utbedring av de påviste manglene. Ved kontrollbesøket ble det på den ene side påvist at ECAA var i stand til å oppfylle sine forpliktelser i henhold til ICAO-standardene når det gjelder tilsynet med operatører som myndigheten utsteder AOC til, og på den annen side ble det avdekket forbedringsområder, blant annet at det er behov for et ensartet system for oppfølging av mangler som påvises i forbindelse med ECAAs tilsynsvirksomhet, og opplæring av personalet som utsteder personsertifikater.
- 32) Kontrollbesøket viste at Egypt Air er i ferd med å gjennomføre planen for korrigerende tiltak. Alt i alt ble det ikke påvist noen alvorlige overtredelser av ICAO-standardene. Kommisjonen anerkjenner luftfartsselskapets innsats for å iverksette de tiltak som kreves for å avhjelpe sikkerhetssituasjonen. Med tanke på omfanget og rekkevidden av luftfartsselskapets plan for korrigerende tiltak og behovet for å finne varige løsninger på de mange sikkerhetsmanglene som tidligere er påvist, anmoder imidlertid Kommisjonen Egypts vedkommende myndigheter om fortsatt å sende månedlige rapporter om kontrollen av gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, herunder tiltakene for å utbedre de mangler som ble påvist under kontrollbesøket, og om å framlegge opplysninger om all tilsynsvirksomhet som ECAA gjennomfører med hensyn til dette luftfartsselskapet på områdene kontinuerlig luftdyktighet, vedlikehold og drift.
- 33) Medlemsstatene vil fortsette å kontrollere Egypt Airs faktiske overholdelse av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.
- 34) Kontrollbesøket omfattet også en rekke andre egyptiske luftfartsselskaper. Det ble rapportert om alvorlige sikkerhetsmangler hos to luftfartsselskaper, AlMasria Universal Airlines og Midwest Airlines.

⁽¹⁾ EUT L 312 av 27.11.2009, s. 16.

⁽²⁾ EUT L 312 av 27.11.2009, s. 16.

- 35) Hos AlMasria Universal Airlines ble det meldt om alvorlige mangler på områdene luftfartsoperasjoner og opplæring, særlig med hensyn til visse driftslederes kvalifikasjoner og kunnskaper. Dette punktet blir enda viktigere dersom flåten utvides.
- 36) Ved brev av 3. mars 2010 ble luftfartsselskapet AlMasria Universal Airlines oppfordret til å framlegge sine merknader for Flysikkerhetskomiteen. AlMasria gav en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 17. mars 2010 som omfattet korrigerende tiltak for å utbedre de mangler som ble påvist under kontrollbesøket. På bakgrunn av selskapets planlagte utvidelse av flåten anmoder Kommissjonen Egypts vedkommende myndigheter om å sende månedlige rapporter om gjennomføringen av de korrigerende tiltakene, og om å framlegge opplysninger om all tilsynsvirksomhet som ECAA gjennomfører med hensyn til dette luftfartsselskapet på områdene kontinuerlig luftdyktighet, vedlikehold og drift.
- 37) Medlemsstatene vil kontrollere AlMasria faktiske overholdelse av de gjeldende sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.
- 38) Når det gjelder Midwest Airlines, foreligger det bevis på sikkerhetsmangler som ble påvist av Italias vedkommende myndigheter ved kontroll av masse og balanse på en Midwest Airlines-flyging. Dette førte til at Italia nektet operatøren å gjennomføre en flyging⁽¹⁾. Dessuten ble det ved kontrollbesøket rapportert om alvorlige mangler også på områdene drifts- og vedlikeholdsledelse, driftskontroll, opplæring av besetningen samt sikring av kontinuerlig luftdyktighet, som har innvirkning på sikkerheten. På grunnlag av de felles kriterier anses det derfor at dette luftfartsselskapet ikke er i stand til å overholde ICAO-standardene når det gjelder drift og vedlikehold. Den egyptiske sivile luftfartsmyndighet opplyste under besøket at den hadde truffet tiltak for å innstille Midwest Airlines' virksomhet.
- 39) Ved brev av 3. mars 2010 ble luftfartsselskapet Midwest Airlines oppfordret til å framlegge sine merknader for Flysikkerhetskomiteen. Egypts vedkommende myndigheter framla 15. mars 2010 bevis på at Midwest Airlines' AOC ble tilbakekalt 28. februar 2010.
- 40) På bakgrunn av tiltakene som er truffet av ECAA, er det ikke behov for ytterligere tiltak. ECAA anmodes om å
- underrette Kommissjonen om forløpet og resultatene av den fornyede sertifiseringen før det utstedes et AOC til dette selskapet.
- ### Iran Air
- 41) I samsvar med forordning (EF) nr. 715/2008 har medlemsstatene fortsatt å kontrollere Iran Airs faktiske overholdelse av de gjeldende sikkerhetsstandardene gjennom regelmessige inspeksjoner på bakken av de av selskapets luftfartøyer som lander i lufthavner i Den europeiske union. I 2009 rapporterte Østerrike, Frankrike, Tyskland, Italia og Det forente kongerike om slike inspeksjoner. Resultatene av disse inspeksjonene viste en betydelig nedgang i overholdelsen av internasjonale sikkerhetsstandarder i løpet av året.
- 42) Kommissjonen bad om opplysninger fra vedkommende myndigheter og selskapet med sikte på å kontrollere hvordan de påviste manglene ble utbedret. Luftfartsselskapet framla i februar 2010 en handlingsplan der det erkjente at den tidligere handlingsplanen var mangelfull, pekte på årsakene til dette og foreslo særskilte tiltak for å utbedre de påviste manglene.
- 43) Av opplysningene som ble framlagt av Irans vedkommende myndigheter (CAO-IRI), som har ansvar for tilsynet med Iran Air, framgikk det imidlertid at de ikke kunne dokumentere at de hadde iverksatt tiltak for å utbedre manglene som ble påvist ved inspeksjonene som ble gjennomført innenfor rammen av SAFA-programmet. CAO-IRI kunne heller ikke dokumentere at det var truffet egnede tiltak for å redusere det betydelige antallet ulykker med luftfartøyer som er registrert i Iran og brukes av luftfartsselskaper som er sertifisert av CAO-IRI.
- 44) Videre framla CAO-IRI i februar 2010 dokumenter som viste utilstrekkelig tilsyn med Iran Air på områdene vedlikehold og inspeksjon av flyginger, og mangel på et effektivt system for å utbedre alvorlige sikkerhetsmangler som er påvist. Dessuten viste ulykkes- og hendelsesdata framlagt av CAO-IRI at det i de foregående elleve månedene hadde vært et betydelig antall alvorlige hendelser med luftfartøyer fra Iran Air, og over halvparten av hendelsene gjaldt luftfartøyer av typen Fokker 100. De framlagte dokumentene gav imidlertid ingen bevis på at CAO-IRI hadde truffet noen oppfølgningstiltak.
- 45) I mars 2010 framla CAO-IRI opplysninger som viste at det var foretatt inspeksjoner av Iran Airs overholdelse av vedlikeholdskravene, men at det ble avdekket problemer med luftfartsselskapets motorovervåking og kvalitetssystem.

⁽¹⁾ Den italienske sivile luftfartsmyndighet (ENAC) underrettet 5.2.2010 Midwest Airlines om disse sikkerhetsmanglene, som deretter førte til at tillatelsen til å gjennomføre flygingen ble tilbakekalt.

- 46) Ved møtet i Flysikkerhetskomiteen 17. mars 2010 erkjente luftfartsselskapet at det hadde skjedd en kvalitetsnedgang, men bekreftet å ha opprettet et vedlikeholdskontrollsenior og et utvalg for vedlikeholdsettersyn med henblikk på å løse luftdyktighetsproblemer, og å ha forbedret sikkerhetsopplæringen i alle avdelinger i selskapet, styrket virksomheten i avdelingen for sikkerhet og kvalitetssikring samt opprettet sikkerhetskomiteer i selskapets avdelinger. Selskapet hadde også igangsatt en omfattende gjennomgåelse av organisasjonsstrukturen med sikte på å forbedre sin evne til å garantere sikker drift. De inspeksjonene på bakken som er foretatt av Iran Air siden februar 2010, viser en markant forbedring av luftfartsselskapets resultater.
- 47) Samtidig som det tas hensyn til den seneste tidens betydelige forbedring av SAFAs resultatene, Iran Airs erkjennelse av behovet for forbedringer og de tiltak selskapet har truffet for å løse de påviste sikkerhetsproblemer, anser Kommisjonen at operasjonene med Fokker 100 i Den europeiske union bør innstilles på grunn av det store antallet hendelser med denne luftfartstypen. Når det gjelder de andre luftfartstypene i Iran Airs flåte (som framlagt av CAO/IRI 10. mars 2010), dvs. Boeing 747 samt Airbus A300, A310 og A320, bør operasjonene med disse ikke tillates å øke utover sitt nåværende nivå (antall flyginger og bestemmelsessteder) før Kommisjonen fastslår at det foreligger klare bevis på at de påviste sikkerhetsmanglene er utbedret på en tilfredsstillende måte.
- 48) Derfor anses det på grunnlag av de felles kriterier at luftfartsselskapet bør oppføres i vedlegg B, og bør tillates å fly i Den europeiske union bare dersom driften blir strengt begrenset til det nåværende nivået (antall flyginger og bestemmelsessteder) og med de luftfartstøyene som benyttes i dag. Videre bør flåten av luftfartstøyer av typen Fokker 100 ikke tillates å fly i Den europeiske union.
- 49) Kommisjonen vil fortsette å overvåke Iran Airs ytelse nøye. Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene ved å prioritere forsterkede inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartstøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008. I samarbeid med medlemsstatene og Det europeiske flysikkerhetsbyrå har Kommisjonen til hensikt å kontrollere at CAO-IRI og Iran Air på en tilfredsstillende måte har iverksatt de tiltak som er meldt, ved å foreta et besøk på stedet før neste møte i Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Sudan

- 50) Myndighetene som er ansvarlige for tilsynet i Sudan (SCAA), har vist utilstrekkelig evne til å utbedre de alvorlige mangler som ble avdekket under ICAOs USOAP-revisjon av Sudan i november 2006. SCAA meddelte Kommisjonen i mars 2008 at på områdene drift, luftdyktighet og personsertifikater var alle store og vesentlige mangler utbedret eller under utbedring. I desember 2009 underrettet SCAA Kommisjonen om at 70 % av USOAP-konstateringene var blitt utbedret i samsvar med ICAOs anbefalinger.
- 51) Av opplysningene som SCAA framla for Kommisjonen i desember 2009 og mars 2010, framgikk det imidlertid at et betydelig antall mangler ikke var blitt utbedret, eller at tiltakene som var truffet for å utbedre dem, ikke hadde vært effektive, særlig med hensyn til opplæring og kvalifisering av luftfartsinspektører og sikring av at luftfartsselskapene har en godkjent opplæringshåndbok.
- 52) Like før dødsulykken med luftfartøyet av typen Boeing 707 med registreringsmerke STAKW ble det ved en revisjon av Azza Air Transport som SCAA foretok i oktober 2009, avdekket at luftfartsselskapet ikke hadde iverksatt viktige sikkerhetstiltak på området opplæring, som utgjorde en av de vesentligste manglene som ble påvist ved ICAO-revisjonen. SCAA bekreftet at de hadde fornyet AOC-et årlig siden det opprinnelig ble utstedt i 1996.
- 53) Den 10. desember 2009 underrettet SCAA også Kommisjonen om at luftfartsselskapet Air West Company Ltds AOC var blitt levert tilbake til dem i juli 2008, og at Air West Ltd derfor ikke lenger var en registrert AOC-innehaver i Republikken Sudan. Ettersom operatøren ikke lenger har et AOC, og dens lisens derfor ikke kan anses som gyldig, er vurderingen på grunnlag av de felles kriterier at Air West Ltd ikke lenger er et «luftfartsselskap».
- 54) På grunn av den manglende framdriften i gjennomføringen av korrigerende tiltak etter USOAP-revisjonen og SCAAs manglende evne til å sikre effektiv gjennomføring av de meldte korrigerende tiltakene anses det på grunnlag av de felles kriterier at SCAA ikke har vært i stand til å dokumentere sin evne til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene, og følgelig at alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Republikken Sudan, bør pålegges driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Albania

- 55) Etter undersøkelsen av situasjonen i Albanian Airlines MAK i november 2009 og i samsvar med bestemmelsene i forordning 1144/2009⁽¹⁾ fikk Det europeiske flysikkerhetsbyrå i oppdrag å foreta en omfattende standardiseringsinspeksjon i Albania, som det gjennomførte i januar 2010. Den endelige rapporten fra denne inspeksjonen, som ble offentliggjort 7. mars 2010, avslørte betydelige mangler på alle områder som ble undersøkt: 13 tilfeller av manglende overholdelse ble påvist på området luftdyktighet, herunder 6 sikkerhetsrelaterte; 13 tilfeller av manglende overholdelse ble påvist på områdene lisensiering og medisinsk skikkethet, herunder 3 sikkerhetsrelaterte; 9 tilfeller av manglende overholdelse ble påvist på området luftfartsoperasjoner, herunder 6 sikkerhetsrelaterte. Dessuten ble det oppdaget en umiddelbar fare for sikkerheten i forbindelse med AOC-et til en av de to AOC-innehaverne, og denne ble fjernet under besøket ved at DGCA umiddelbart iverksatte korrigerende tiltak.
- 56) Albanias vedkommende myndigheter (DGCA) gav på oppfordring en redegjørelse for Flysikkerhetskomiteen 18. mars 2010.
- 57) Flysikkerhetskomiteen merket seg at Albanias vedkommende myndigheter (DGCA) allerede har framlagt en handlingsplan for EASA. DGCA oppfordres til å sikre at denne handlingsplanen er akseptabel for EASA, og oppfordres innstendig til å treffe de nødvendige tiltak for at handlingsplanen gjennomføres effektivt, idet det prioriteres å utbedre de mangler påvist av EASA som vil utgjøre en fare for sikkerheten dersom de ikke utbedres.
- 58) Ettersom det er behov for en rask utbedring av sikkerhetsmanglene i Albania, vil Kommisjonen i mangel av omfattende og effektive tiltak fra DGCA bli nødt til å utøve sitt ansvar i henhold til artikkel 21 i den multilaterale avtalen mellom Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater og Republikken Albania, Bosnia-Hercegovina, Republikken Bulgaria, Republikken Kroatia, Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriket Norge, Romania, Republikken Serbia og De forente nasjoners midlertidige administrasjon i Kosovo om opprettelse av et felles europeisk luftfartsområde (ECAA-avtalen), uten at dette berører eventuelle tiltak i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Angola*TAAG Angolan Airlines*

- 59) TAAG Angolan Airlines har tillatelse til å fly til Portugal bare med luftfartøyene av typen Boeing 777-200 med registreringsmerke D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og

de fire luftfartøyene av typen Boeing B-737-700 med registreringsmerke D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, under forutsetningene angitt i betraktning 88 i forordning (EF) nr. 1144/2009⁽²⁾. Kommisjonen har anmodet vedkommende myndigheter i Angola (INAVIC) om å gi opplysninger om tilsynet med luftfartsselskapet TAAG Angolan Airlines, særlig om det økte tilsynet med flygingene til Portugal og resultatene av dette.

- 60) INAVIC underrettet Flysikkerhetskomiteen om at det har fortsatt å styrke den løpende overvåkingen av TAAG Angolan Airlines. Det gjennomførte 34 planlagte inspeksjoner av luftfartsselskapet i 2009. I tillegg er det systematisk gjennomført inspeksjoner på bakken før hver av luftfartsselskapets flyginger til Europa.
- 61) TAAG Angolan Airlines ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 18. mars 2010 for å redegjøre for sin aktuelle situasjon. Luftfartsselskapet rapporterte at det i desember 2009 fikk sitt medlemskap i IATA tilbake, og framla detaljerte opplysninger for Komiteen som viste de gode resultatene fra selskapets operasjoner til Lisboa, og bad på dette grunnlag om tillatelse til å gjenoppta sine operasjoner til resten av EU.
- 62) Portugals vedkommende myndigheter (INAC) framla sin vurdering av resultatene fra de inspeksjoner på bakken av TAAG Angolan Airlines som de hadde gjennomført etter at luftfartsselskapet hadde gjenopptatt sine flyginger til Lisboa. INAC rapporterte at det er foretatt omtrent 200 slike inspeksjoner siden TAAG gjenopptok sine operasjoner 1. august 2009. INAC bekreftet at det ved disse inspeksjonene ikke ble avslørt noen sikkerhetsproblemer, og at INAC er fullt ut tilfreds med TAAG Angolan Airlines' operasjoner til og fra Lisboa og kan anbefale at luftfartsselskapet utvider sin virksomhet til resten av EU.
- 63) Luftfartsselskapet meddelte også at det er i ferd med å investere i en modernisering av utstyret i sin flåte av Boeing B737-200 med sikte på å montere EGPWS, ELT406, RVSM, dør til førerkabinen, digital ferdsskriver og digital flybåren værradar i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, men at dette arbeidet fortsatt pågår og ikke er fullført for hele denne flåten. Dessuten opplyste luftfartsselskapet at det har til hensikt å fase ut luftfartøyene av typen Boeing B747-300, hovedsakelig på grunn av lavere driftssikkerhet.

⁽¹⁾ Betraktning 1016 i forordning (EF) nr. 1144/2009 av 26. november 2009 (EUT L 312 av 27.11.2009, s. 17).

⁽²⁾ EUT L 312 av 27.11.2009, s. 24.

64) På bakgrunn av de felles kriterier og idet det tas hensyn til anbefalingen nevnt i betraktning 62 samt de positive resultatene av inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer, anses det derfor at TAAG fortsatt bør være oppført i vedlegg B når det gjelder de tre luftfartøyene av typen Boeing B777 med registreringsmerke D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og de fire luftfartøyene av typen Boeing B737-700 med registreringsmerke D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, samt at de nåværende begrensningene som innebærer at disse luftfartøyene bare har tillatelse til å trafikkere Lisboa, bør oppheves. Dette luftfartsselskapets operasjoner til Den europeiske union bør imidlertid underkastes en passende kontroll av den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder, gjennom en prioritering av inspeksjoner på bakken av luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.

Generelt sikkerhetstilsyn med luftfartsselskaper fra Angola

- 65) INAVIC rapporterte om ytterligere framskritt i utbedringen av utestående mangler etter EUs seneste kontrollbesøk i juni 2009. INAVIC har bl.a. ajourført de angolanske flysikkerhetsreglene slik at de er i samsvar med de seneste endringene av ICAO-standardene, konsolidert sitt tilsynsprogram og ansatt ytterligere to kvalifiserte luftfartsinspektører.
- 66) INAVIC rapporterte også om framgang i arbeidet med fornyet sertifisering av angolanske luftfartsselskaper, en prosess som forventes fullført innen utgangen av 2010, som er det tidspunkt da INAVIC har oppgitt at disse luftfartsselskapenes virksomhet skal innstilles dersom de ikke har fått fornyet sertifisering i samsvar med de angolanske flysikkerhetsreglene. Bortsett fra TAAG Angolan Airlines har imidlertid ingen luftfartsselskaper fått fornyet sertifisering ennå.
- 67) INAVIC opplyste at det ved tilsynet som er foretatt med visse luftfartsselskaper i løpet av prosessen med fornyet sertifisering, er avdekket sikkerhetsproblemer og brudd på gjeldende sikkerhetsregler, og dette har ført til at INAVIC har truffet egnede håndhevingstiltak. Som følge av dette ble Air Geminis AOC tilbakekalt i desember 2009, og PHAs og SALs AOC ble tilbakekalt i februar 2010. Giraglobos, Mavewas og Airnaves AOC ble suspendert i februar 2010. INAVIC framla imidlertid ingen dokumentasjon på at disse sertifikatene er tilbakekalt.
- 68) Kommisjonen oppfordrer INAVIC til å fortsette prosessen med fornyet sertifisering av angolanske luftfartsselskaper med besluttsomhet, og til å ta behørig hensyn til mulige sikkerhetsproblemer som påvises i denne sammenheng. På grunnlag av de felles kriterier anses det at de øvrige luftfartsselskapene under INAVICs ansvar, dvs. Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo,

Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair, Sonair, Air Gemini, PHA og SAL, fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

- 69) Vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon opplyste Kommisjonen 19. februar 2010 om at de hadde endret sin beslutning av 25. april 2008, som førte til at luftfartøyer oppført på 13 russiske luftfartsselskapers AOC fikk forbud mot å fly til Den europeiske union. Disse luftfartøyene var ikke utstyrt til å utføre internasjonale flyginger i henhold til ICAOs standarder (ikke utstyrt med TAWS/E-GPWS), og/eller deres luftdyktighetsbevis hadde utløpt og/eller var ikke blitt fornyet.
- 70) I henhold til den nye beslutningen har følgende luftfartøyer ikke tillatelse til å utføre flyginger til, i eller fra Den europeiske union:
- a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 og RA-85682.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA 87511, RA-88186 og RA-88300; Yak-40K: RA-21505 og RA-98109; Yak42D: RA-42437; alle (22) helikoptre av typen Kamov Ka-26 (registreringsmerke ukjent); alle (49) helikoptre av typen Mi-8 (registreringsmerke ukjent); alle (11) helikoptre av typen Mi-171 (registreringsmerke ukjent); alle (8) helikoptre av typen Mi-2 (registreringsmerke ukjent); alle (1) helikoptre av typen EC-120B: RA04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 og RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: Luftfartøyet av typen TU-154M med registreringsmerke RA85682 som tidligere var oppført på Krasnoyarsky Airlines' AOC, som ble tilbakekalt i 2009, brukes nå av et annet luftfartsselskap sertifisert i Den russiske føderasjon.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (registreringsmerke ukjent); alle Antonov An-24 (registreringsmerke ukjent); alle An-2 (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen Mi-2 (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen Mi-8 (registreringsmerke ukjent).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 og RA-85690.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A, herunder RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 og RA-65973; alle Antonov AN-24RV, herunder RA-46625 og RA-47818; luftfartøyene av typen AN24RV med registreringsmerke RA-46625 og RA-47818 brukes nå av et annet russisk luftfartsselskap.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (luftfartøyene med registreringsmerke RA85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 og RA-85432 er av finansielle årsaker ikke i bruk på det nåværende tidspunkt).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 og RA-65977; luftfartøyene RA-65143 og RA65916 brukes av et annet russisk luftfartsselskap; alle (1) TU-134B: RA65726; alle (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (av finansielle årsaker ikke i bruk på det nåværende tidspunkt), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 og RA-88280; alle helikoptre av typen Mil-26: (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen Mil-10: (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen Mil-8 (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen AS-355 (registreringsmerke ukjent); alle helikoptre av typen BO-105 (registreringsmerke ukjent); luftfartøyet av typen AN-24B: RA-46388, luftfartøyene RA-46267 og RA-47289 og luftfartøyene av typen AN-24RV: RA46509, RA-46519 og RA-47800 brukes av et annet russisk luftfartsselskap.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, luftfartøyene RA-65904, RA65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65555 brukes av et annet russisk luftfartsselskap; TU-214: RA-64504 og RA-64505 brukes av et annet russisk luftfartsselskap; Ilyushin IL-18: RA-75454 og RA-75464 brukes av et annet russisk luftfartsselskap; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 og RA-88200 brukes av et annet russisk luftfartsselskap.

Yemenia Yemen Airways

- 71) I samsvar med forordning (EF) nr. 1144/2009 gjennomførte Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) og medlemsstatene et besøk på stedet i Republikken Jemen i desember 2009 for å kontrollere sikkerhetssituasjonen hos Yemenia med sikte på å vurdere om luftfartsselskapet overholder internasjonale sikkerhetsstandarder, og for å vurdere CAMAs evne til å ivareta sikkerhetstilsynet med den sivile luftfarten i Jemen.

- 72) Kontrollbesøket viste at CAMA har evnen til å føre effektivt tilsyn med Yemenia Yemen Airways, og dermed til å sikre at luftfartsselskaper som de utsteder AOC til, er i stand til å opprettholde sikker drift i samsvar med ICAO-standardene. Besøket viste også at kontrollen og tilsynet med Yemenia Yemen Airways' virksomhet er tilstrekkelig til å sikre at luftfartsselskapet oppfyller kravene i sitt AOC.
- 73) På bakgrunn av resultatene av kontrollbesøket er det ikke behov for ytterligere tiltak på det nåværende tidspunkt. Kommisjonen vil fortsette å overvåke luftfartsselskapets ytelse nøye, og oppmuntrer Jemens myndigheter til å fortsette sin innsats i etterforskningen av ulykken som inntraff 30. juni 2009 med Yemenia Yemen Airways' flyging 626. Medlemsstatene vil kontrollere den faktiske overholdelsen av de relevante sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av dette luftfartsselskapets luftfartøyer i henhold til forordning (EF) nr. 351/2008.

Luftfartsselskaper fra Republikken Filippinene

- 74) Det foreligger bevis på at myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med luftfartsselskaper sertifisert i Filippinene, ikke er tilstrekkelig i stand til å utbedre sikkerhetsmangler, og det er ikke tilstrekkelig dokumentert at luftfartsselskaper som er sertifisert i Filippinene, overholder de gjeldende sikkerhetsstandarder fra ICAO og anbefalt praksis, hvilket framgår både av resultatene av den revisjon av Filippinene som ICAO gjennomførte i oktober 2009 innenfor rammen av sitt verdensomspennende program for tilsyn med sikkerhet (USOAP), og av det faktum at De forente stater vedkommende myndigheter stadig har nedgradert Filippinenes sikkerhetsstatus.
- 75) Etter USOAP-revisjonen av Filippinene, som ble utført i oktober 2009, har ICAO underrettet alle stater som er part i Chicago-konvensjonen, om at det foreligger et alvorlig sikkerhetsproblem som er av betydning for luftfartsselskaper og luftfartøyer registrert i Filippinene⁽¹⁾, nemlig at 47 luftfartsselskaper i Filippinene, deriblant internasjonale luftfartsselskaper, opererer med godkjenningssertifikater som er utstedt på grunnlag av opphevede forvaltningsvedtak. Filippinenes vedkommende myndigheter har ikke utarbeidet noen form for gjennomførings- eller overgangsplan for å sertifisere de øvrige luftfartsselskapene i samsvar med det regelverket for sivil luftfart som erstatter nevnte forvaltningsvedtak. Dessuten har Filippinenes vedkommende myndigheter ikke foretatt noen kontrollinspeksjoner av luftfartsselskaper på over et år. De planer for korrigerende tiltak som de filippinske myndigheter framla for ICAO, ble ansett som utilstrekkelige til å løse dette alvorlige sikkerhetsproblemet, som fortsatt er uløst.

⁽¹⁾ ICAOs konstatering OPS/01.

- 76) I tillegg kommer at De forente staters transportdepartements føderale luftfartsmyndighet (FAA) innenfor rammen av sitt IASA-program fortsatt klassifiserer denne statens sikkerhetsstatus i kategori 2, som angir at Republikken Filippinene ikke overholder de internasjonale sikkerhetsstandarder som er fastsatt av ICAO.
- 77) Det alvorlige sikkerhetsproblemet som ble avdekket av ICAO, viser at planen for korrigerende tiltak som Filippinenes vedkommende myndigheter framla for Kommisjonen 13. oktober 2008⁽¹⁾, og som skulle være gjennomført innen 31. mars 2009, ikke er fullført, og dermed at Filippinenes vedkommende myndigheter ikke har vært i stand til å gjennomføre handlingsplanen innen den fastsatte fristen.
- 78) På bakgrunn av det alvorlige sikkerhetsproblemet som er avdekket av ICAO, har Kommisjonen fortsatt å rådføre seg med Filippinenes vedkommende myndigheter, uttrykt alvorlig bekymring for sikkerheten i forbindelse med driften av luftfartsselskapene som har lisens i denne staten, og bedt om ytterligere opplysninger om de tiltak statens vedkommende myndigheter har truffet for utbedre de påviste sikkerhetsmanglene.
- 79) Filippinenes vedkommende myndigheter (CAAP) overleverte dokumenter i tidsrommet januar/mars 2010, men kunne ikke framlegge alle de etterspurte opplysningene, deriblant bevis på at de på tilfredsstillende måte hadde utbedret de påviste sikkerhetsmanglene.
- 80) CAAP ble hørt av Flysikkerhetskomiteen 18. mars 2010 og bekreftet at 20 luftfartsselskaper fortsetter å drive virksomhet med AOC-er som er utstedt i henhold til de opphevede forvaltningsvedtakene, inntil luftfartsselskapenes sertifisering fornyes, eller senest til 1. desember 2010. Dette gjelder følgende luftfartsselskaper: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc. og Subic Seaplane Inc. CAAP bekreftet også at et betydelig antall av disse luftfartsselskapene fortsatt driver virksomhet med et AOC som er utløpt, i henhold til midlertidige unntak som fritar dem fra å ha et slikt AOC. Blant annet fortsetter luftfartsselskapet Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. å delta i internasjonal fraktvirksomhet med store luftfartøyer av typen Boeing B727 selv om dets AOC, som ble utstedt 31. mars 2008 i henhold til de opphevede forvaltningsvedtakene, utløp 30. mars 2009. Luftfartsselskapet gjør dette med henvisning til et fritak fra plikten til å ha et slikt AOC for et tidsrom på høyst 90 dager, som ble gitt 16. desember 2009 og utløp 16. mars 2010. CAAP kunne 18. mars 2010 ikke bekrefte at denne operatøren hadde innstilt sin virksomhet.
- 81) CAAP meddelte at følgende ni luftfartsselskapers AOC var utløpt eller ikke fornyet: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. og Yokota Aviation Corp. Imidlertid kunne CAAP ikke dokumentere at disse luftfartsselskapenes AOC var blitt tilbakekalt, og at disse luftfartsselskapene følgelig hadde innstilt sin virksomhet.
- 82) CAAP opplyste at det på begynnelsen av 2009 hadde igangsatt en prosess med fornyet sertifisering, og at 21 luftfartsselskapers sertifikat allerede var blitt fornyet i samsvar med regelverket for sivil luftfart som trådte i kraft i 2008. Dette gjelder følgende luftfartsselskaper: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc. og Zest Airways Inc. CAAP kunne imidlertid ikke dokumentere at denne prosessen med fornyet sertifisering er holdbar. CAAP kunne heller ikke framlegge fullstendige sertifikater for alle disse luftfartsselskapene, da AOC-ene som ble framlagt, blant annet gjorde det umulig å identifisere følgende luftfartsselskapers nummer og registreringsmerker: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc. og Misibis Aviation and Development Corp. Dessuten kunne CAAP ikke føre bevis for at det var foretatt noen revisjon før sertifiseringen, eller at det var gjennomført tilstrekkelige undersøkelser av luftfartsselskapenes drift og vedlikehold før de fikk fornyet sertifisering, med henblikk på å dokumentere at de godkjente håndbøkene er tatt i bruk i praksis, og at luftfartsselskapenes drift og vedlikehold overholder gjeldende sikkerhetsstandarder. CAAP kunne heller ikke dokumentere at det etter sertifiseringen føres egnet tilsyn med de luftfartsselskapene som har fått fornyet sertifisering, da det i de framlagte tilsynsplanene for luftdyktighet og utstedelse av lisenser for 2010 ikke er angitt noen dato for de planlagte aktivitetene.
- 83) Philippines Airlines ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 18. mars 2010. Luftfartsselskapet redegjorde for sin virksomhet og den prosessen

⁽¹⁾ Betraktning 16 i forordning (EF) nr. 1131/2008 av 14. november 2008 (EUT L 306 av 15.11.2008, s. 49).

med henblikk på fornyet sertifisering som det hadde gjennomgått i løpet av 2009, fram til det fikk utstedt sitt nye AOC 9. oktober 2009, der det bekreftes samsvar med det regelverk for sivil luftfart som trådte i kraft i 2008. Luftfartsselskapet redegjorde for de kontroller som var utført før den fornyede sertifiseringen, og bekreftet at det hadde lagt vekt på å undersøke og godkjenne nye håndbøker og framgangsmåter. Luftfartsselskapet opplyste også at CAAP ikke hadde gjennomført en omfattende kontroll på stedet av selskapet før den fornyede sertifiseringen, og at CAAP ennå ikke har foretatt en revisjon av dets virksomhet, men at en slik revisjon skal utføres senere. Philippines Airlines opplyste at det ikke flyr til EU, og at dets operasjoner til De forente stater for tiden er underlagt begrensninger som følge av at US FAA har nedgradert Filippinenes sikkerhetsstatus, og at luftfartsselskapet ikke har tillatelse til å fly på ytterligere ruter eller til å bytte luftfartøyer på de rutene der de flyr i dag.

84) Cebu Pacific Airlines ble på anmodning hørt av Flysikkerhetskomiteen 18. mars 2010. Luftfartsselskapet redegjorde for sin virksomhet og den prosessen med henblikk på fornyet sertifisering som det hadde gjennomgått i løpet av 2009, fram til det fikk utstedt sitt nye AOC 25. november 2009, der det bekreftes samsvar med det regelverk for sivil luftfart som trådte i kraft i 2008. Luftfartsselskapet redegjorde for de kontroller som var utført før den fornyede sertifiseringen, og bekreftet bl.a. at det mottatte sertifikatet inneholder en ny tillatelse til å transportere færlig gods, til tross for at CAAP ikke har foretatt noen revisjon på dette området. Luftfartsselskapet opplyste imidlertid at det på frivillig grunnlag ikke gjør bruk av denne tillatelsen. Cebu Pacific opplyste at det som følge av at US FAA har nedgradert Filippinenes sikkerhetsstatus, ikke har tillatelse til å fly til De forente stater. Luftfartsselskapet opplyste dessuten at det ikke har til hensikt å utføre flyginger til EU.

85) Kommisjonen verdsetter de to luftfartsselskapenes nylige innsats for å garantere sikker drift og anerkjenner at de har iverksatt interne tiltak for å bedre sikkerheten. Kommisjonen er beredt til å avlegge disse operatørene et besøk sammen med medlemsstatene og Det europeiske flysikkerhetsbyrå for å kontrollere at de overholder internasjonale sikkerhetsstandarder.

86) Kommisjonen anerkjenner også den innsats vedkommende myndigheter nylig har gjort for å reformere systemet for sivil luftfart i Filippinenene, og de tiltak som er truffet for å utbedre sikkerhetsmanglene som FAA og ICAO har rapportert. I påvente av at det iverksettes egnede korrigerende tiltak for å løse de alvorlige sikkerhetsproblemene som ICAO har påvist, anses det imidlertid på grunnlag av de felles kriterier

at Filippinenes vedkommende myndigheter på det nåværende tidspunkt ikke er i stand til å gjennomføre og håndheve de gjeldende sikkerhetsstandardene når det gjelder alle luftfartsselskaper under deres tilsyn. Derfor bør alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Filippinenene, underlegges driftsforbud og oppføres i vedlegg A.

87) Kommisjonen anser imidlertid at de endringer som nylig er gjennomført i CAAPs ledelse, og de umiddelbare og konkrete tiltak denne ledelsen har iverksatt, herunder ansettelse av 23 kvalifiserte inspektører og bruk av betydelig faglig bistand fra ICAO, viser at staten er villig til raskt å utbedre sikkerhetsmanglene som er påvist av FAA og ICAO, og dermed skaper forutsetninger for et positivt og raskt resultat. Kommisjonen er beredt til å støtte Filippinenene i dets anstrengelser gjennom et kontrollbesøk som også omfatter operatørens sikkerhetsytelse, med sikte på å utbedre de alvorlige sikkerhetsmangler som er påvist.

Alminnelige betraktninger om øvrige luftfartsselskaper i vedlegg A og B

88) Til tross for uttrykkelige anmodninger fra Kommisjonen har det så langt ikke kommet inn noen bevis for den fullstendige gjennomføringen av egnede utbedringstiltak hos de øvrige luftfartsselskapene som er oppført på fellesskapslisten som ble ajourført 26. november 2009, eller hos myndighetene som er ansvarlige for tilsynet med disse luftfartsselskapene. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at disse luftfartsselskapene fortsatt bør være underlagt henholdsvis driftsforbud (vedlegg A) eller driftsbegrensninger (vedlegg B).

89) 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 den tredje dag 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, 30. mars 2010.

*For Kommisjonen,
på vegne av presidenten
Siim KALLAS
Visepresident*

[VEDLEGGET ER KUNNGJORT I EUT L 84 AV 31.3.2010, S. 36-49.]