

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 1264/2013**2019/EØS/27/48****av 3. desember 2013****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 om opprettelse av fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

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

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006⁽³⁾ ble fellesskapslisten over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005, opprettet.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater samt Det europeiske flysikkerhetsbyrå («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 ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Unionen eller endre vilkårene i et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på fellesskapslisten.
- 4) Kommisjonen har gitt berørte luftfartsselskaper mulighet til å gjennomgå dokumenter framlagt av medlemsstatene, inngi skriftlige merknader og gi Kommisjonen og komiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 («Flysikkerhetskomiteen»)⁽⁴⁾ 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, som pågår med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i statene Republikken Guinea, Indonesia, Kasakhstan, Kirgisistan, Libanon, Iran, Madagaskar, Den islamske republikk Mauritania, Mosambik, Nepal, Filippinene og Zambia. Flysikkerhetskomiteen har også mottatt opplysninger fra Kommisjonen om Albania, India, Jemen og Zimbabwe. Flysikkerhetskomiteen har også mottatt 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 analysen av tilsynsrapportene utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart («ICAO» – International Civil Aviation Organisation) innenfor rammen av ICAOs program for sikkerhetstilsyn («USOAP» – Universal Safety Oversight Audit Programme). Medlemsstatene ble oppfordret til å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som har lisens i stater der 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⁽⁵⁾.
- 8) Flysikkerhetskomiteen har også hørt redegjørelser fra EASA om faglige bistandsprosjekter gjennomført i stater som berøres av tiltak eller overvåking i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005. Komiteen er blitt underrettet om EASAs planer, og om anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å forbedre sivile luftfartsmyndigheters administrative og faglige kapasitet med sikte på å bidra til å løse saker der gjeldende internasjonale standarder ikke er oppfylt. Medlemsstatene ble også oppfordret til å svare bilateralt

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 326 av 6.12.2013, s. 7, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 53/2014 av 8. april 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 49 av 28.8.2014, s. 27.

⁽¹⁾ EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ EUT L 143 av 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ 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.

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

på nevnte anmodninger og samordne med Kommisjonen og EASA. I den forbindelse understreket Kommisjonen nytten av å gi opplysninger til det internasjonale luftfartsmiljøet, særlig gjennom ICAOs SCAN-database, om faglig bistand som Unionen og dens medlemsstater yter for å forbedre flysikkerheten verden over.

- 9) Flysikkerhetskomiteen har også hørt en redegjørelse fra Eurocontrol om status for og utviklingen av varslings-systemet som understøtter EUs SAFA-program. Det ble rettet særlig oppmerksomhet mot statistikk over varslingsmeldinger for luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud, og mot mulige systemforbedringer.

Luftfartsselskaper i Den europeiske union

- 10) På bakgrunn av EASAs analyse av opplysninger fra SAFA-inspeksjoner på bakken utført på luftfartøyer fra luftfartsselskaper i Unionen eller fra standardiserings-inspeksjoner 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. Romania opplyste at godkjenningssertifikatet til luftfartsselskapet Jetran Air er blitt tilbakekalt, og Spania opplyste at godkjenningssertifikatet til IMD Airways hadde utløpt og er i ferd med å bli tilbakekalt.
- 11) Medlemsstatene gjentok at de er villige til å treffe nødvendige tiltak dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer fordi EU-luftfartsselskaper ikke overholder relevante sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskaper fra Republikken Guinea

- 12) Som avtalt på møtet i Brussel i januar 2013 har vedkommende myndigheter i Republikken Guinea (DNAC) regelmessig framlagt opplysninger om den pågående gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, som ble godkjent av ICAO i desember 2012, samt all virksomhet knyttet til denne planen.
- 13) I den siste framdriftsrapporten, som ble mottatt 15. oktober 2013, er det redegjort for den seneste virksomheten og utviklingen med hensyn til gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak. Den franske oversettelsen av reglene for sivil luftfart i Republikken Guinea (opprinnelig inspirert av og i stor grad hentet fra nåværende regler i engelsktalende nabostater) ble sluttført i begynnelsen av august 2013. Den reviderte loven om sivil luftfart ble 21. august 2013 oversendt til parlamentet for å bli vedtatt. Opplæringsystemet for inspektører, foreslått av Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organisation (BAGASOO), ble vedtatt. Den 3. september 2013 ble Guineas kontaktorgan for farlig gods utpekt og ICAO ble underrettet om dette.
- 14) DNCA framla for ICAO 30. august 2013 en revidert og ajourført plan for korrigerende tiltak. Alle korrigerende tiltak som er planlagt for 2012 og første

halvår 2013, er gjennomført, og tiltak som er planlagt for tredje og fjerde kvartal 2013, pågår. Disse tiltakene er ennå ikke kontrollert av ICAO.

- 15) Alle tidligere godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper («AOC» – Air Operator's Certificates) 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, som driver trafikk med ett luftfartøy av typen Beechcraft King Air 90) med hjelp og støtte fra et spesifikt CAFAC/BAGASOO-besøk, samtidig med at DNACs inspektører får opplæring på arbeidsplassen om hele prosessen. PROBIZ utfører ikke flyginger til Unionen.
- 16) DNAC har anmodet om et samordnet valideringsbesøk fra ICAO for å validere framdriften i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, og ICAO planlegger å gjennomføre besøket i mai 2014.
- 17) 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 India

- 18) Kommisjonen viste til den fortløpende dialogen med indiske myndigheter når det gjelder tilsyn med statens luftfartsselskaper. Kommisjonen skrev i oktober 2007 og i januar 2010 til Indias direktorat for sivil luftfart («DGCA») om visse luftfartsselskaper som DGCA har ansvar for regelverksbasert tilsyn med, og var tilfreds med svarene som ble gitt.
- 19) Med hensyn til en ajourført redegjørelse om den senere tids hendelser gjennomførte ICAO i desember 2012 et samordnet valideringsbesøk som medførte at det ble rapportert om to betydelige sikkerhetsproblemer. Det første sikkerhetsproblemet var knyttet til sertifiseringsprosessen for godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper, og det andre sikkerhetsproblemet var knyttet til godkjenningen av endringer i luftfartøyer og reparasjoner av luftfartøyer som er registrert i India og typesertifisert i utlandet. Kommisjonen skrev til indiske myndigheter på nytt 30. april 2013 for å stille mer detaljerte spørsmål om de betydelige sikkerhetsproblemene, samt for å ta opp andre spørsmål i forbindelse med EASAs rutinemessige overvåking av sikkerhetsopplysninger om sikkerhetstilsyn i India. DGCA svarte 10. mai 2013 med nærmere opplysninger om korrigerende tiltak for de betydelige sikkerhetsproblemene. I august 2013 gjennomførte ICAO sitt andre samordnede valideringsbesøk i India for å kontrollere om India hadde gjennomført de korrigerende tiltakene som var avtalt med ICAO. Etter dette besøket anså ICAO sikkerhetsproblemene som løst. Den fullstendige rapporten fra besøket foreligger ennå ikke.

20) Videre er det relevant at De forente staters føderale luftfartsmyndighet («FAA» – Federal Aviation Administration) i august 2013 gjennomførte et besøk for å vurdere den internasjonale flysikkerheten. Slik situasjonen er, har India beholdt sin kategori 1-status for samsvar med FAA. Dersom denne statusen skulle bli nedgradert i framtiden, må Kommisjonen nøye vurdere å innlede formelle samråd med indiske myndigheter i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning 473/2006.

21) Medlemsstatene vil fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende sikkerhetsstandardene gjennom å prioritere inspeksjoner på bakken av indiske luftfartsselskaper i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaper fra Indonesia

22) Samrådene med Indonesias vedkommende myndigheter («DGCA») fortsetter med sikte på å overvåke DGCA's framskritt i arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper sertifisert i Indonesia, er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

23) Luftfartsselskapet PT. Citilink Indonesia skrev til Kommisjonen 2. august 2013 og anmodet om å bli fjernet fra vedlegg A. Brevet var vedlagt omfattende dokumentasjon om at femtrinnsprosessen for sertifisering var fullført.

24) Det ble avholdt et fagmøte i Brussel 5. november 2013 mellom Citilink Indonesia, Kommisjonen, EASA og medlemsstatene for å gjennomgå den omfattende dokumentasjonen framlagt av luftfartsselskapet. DGCA var også invitert til møtet, men besluttet at det ikke var nødvendig for dem å delta på dette tidspunktet. På grunnlag av dette møtet vil Kommisjonen samarbeide med DGCA for å innhente alle klargjørende opplysninger som er nødvendige for å avgjøre om og når Kommisjonen kan foreslå å oppheve begrensningene for Citilink Indonesia.

25) Ved brev av 23. oktober 2013 framla DGCA dessuten ajourførte opplysninger om andre luftfartsselskaper de fører tilsyn med. De underrettet Kommisjonen om at et AOC nr. 121-050 ble utstedt til PT Batik Air Indonesia 23. april 2013. Ettersom DGCA ikke framla bevis på at sikkerhetstilsynet med dette luftfartsselskapet er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er imidlertid vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at dette luftfartsselskapet bør oppføres i vedlegg A.

26) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen oppfordrer DGCA til å fortsette arbeidet med å nå sitt mål om å opprette et luftfartssystem som fullt ut er i samsvar med ICAO-standardene.

Luftfartsselskaper fra Kasakhstan

27) Kommisjonen har fortsatt med aktive samråd med vedkommende myndigheter i Kasakhstan for å holde seg underrettet om og overvåke disse myndighetenes

framskritt i det langsiktige arbeidet med å sikre at sikkerhetstilsynet med alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Kasakhstan, er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder.

28) Særlig ved brev av 8. august 2013 har kommisjonen for sivil luftfart i Kasakhstan («CAC») redegjort for den pågående virksomheten i forbindelse med fornyet sertifisering, som tar sikte på å tilpasse framgangsmåtene og praksis for utstedelse av og tilsyn med godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper i Kasakhstan etter ICAOs framgangsmåter og praksis. CAC opplyste dessuten at dette har ført til at sertifikatene til flere luftfartsselskaper er blitt midlertidig opphevet eller tilbakekalt.

29) Den 18. oktober 2013 mottok Kommisjonen dokumenter som på den ene siden bekreftet tilbakekallingen av seks godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper som tilhører Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air og Kazair West (som allerede var blitt sertifisert på nytt for arbeidsflyging og fjernet fra vedlegg A⁽¹⁾), og på den andre siden bekreftet den midlertidige opphevingen fram til 4. august 2013 av godkjenningssertifikatene til Semeyavia og Irtysh Air. Videre opplyste CAC at godkjenningssertifikatet til Semeyavia i mellomtiden hadde utløpt og at luftfartsselskapet ikke hadde søkt om forlengelse eller ny utstedelse. Den midlertidige opphevingen av godkjenningssertifikatet til Irtysh Air ble forlenget på ubestemt tid. Ettersom midlertidig oppheving av et godkjenningssertifikat er et midlertidig tiltak som ikke nødvendigvis medfører at luftfartsselskapets flyginger opphører, bør Irtysh Air fortsatt være oppført i vedlegg A. På grunnlag av de felles kriterier er vurderingen derfor at seks luftfartsselskaper – Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air og Semeyavia – bør fjernes fra vedlegg A.

30) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen støtter tiltakene som vedkommende myndigheter i Kasakhstan har truffet om opprettelse av en tilsynsordning for sivil luftfart som er i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder. I den forbindelse oppfordrer Kommisjonen myndighetene til å framskynde og styrke innsatsen for å gjennomføre planen for korrigerende tiltak som avtalt med ICAO, med vekt på umiddelbar utbedring av de alvorlige sikkerhetsproblemene. Kommisjonen oppfordrer også Kasakhstan til å delta aktivt i Unionens TRACECA-prosjekt for flysikkerhet for å gi CAC-sikkerhetsinspektørene mer kunnskap og erfaring.

31) Kommisjonen er fortsatt villig til å organisere, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, et besøk på stedet i Kasakhstan og forberede en gjennomgåelse av saken i Flysikkerhetskomiteen, straks det er oppnådd tilstrekkelig framgang i utbedringen av de påviste sikkerhetsmanglene.

⁽¹⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1146/2012 av 3. desember 2012, EUT L 333 av 5.12.2012, s. 7

32) Med hensyn til Air Astanas flyginger til Unionen bekreftet medlemsstater og EASA at ingen bestemte problemer ble avdekket under inspeksjoner på bakken gjennomført i lufthavner i Unionen innenfor rammen av SAFA-programmet. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene vil fortsette å 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. På bakgrunn av dette vil Kommisjonen forberede en gjennomgåelse av de nåværende begrensningene av Air Astanas virksomhet til neste møte i Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Kirgisistan

33) Kommisjonen holder løpende faglige samråd med Kirgisistans vedkommende myndigheter for å identifisere mulige luftfartsselskaper som har sertifisering og tilsyn som overholder internasjonale sikkerhetsstandarder, og som det kan planlegges en gradvis lemping på begrensningene for.

34) Slik tilfellet også var ved møtet i Flysikkerhetskomiteen i juni 2013, har ikke de kirgisiske myndighetene framlagt en skriftlig redegjørelse til møtet i november 2013 som ville gjøre det mulig for Kommisjonen å forberede en gjennomgåelse av saken. Som følge av manglende dokumentasjon fra Kirgisistans side kan Kommisjonen heller ikke foreslå at kirgisiske luftfartsselskaper som har godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper som ikke gir dem rett til å drive kommersiell lufttransport, skal fjernes fra felleskaplisten.

35) Den 24. oktober 2013 mottok Kommisjonen kopier av godkjenningssertifikatene og driftsspesifikasjonene til det nylig sertifiserte luftfartsselskapet TEZ JET, som begynte å utføre kommersielle flyginger 1. august 2013. Kommisjonen har ikke mottatt kopier av dokumenter som gjelder tre andre nylig sertifiserte luftfartsselskaper, Kyrgyz Airlines, S. Group International og Heli Sky, som ellers står oppført på det offisielle nettstedet til Kirgisistans vedkommende myndighet. Ettersom vedkommende myndigheter i Kirgisistan ikke var i stand til å framlegge bevis på at sikkerhetstilsynet med disse fire luftfartsselskapene er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriterier, at TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International og Heli Sky bør oppføres i vedlegg A.

36) Kommisjonen oppfordrer vedkommende myndigheter i Kirgisistan til å intensivere arbeidet med å utbedre sikkerhetsmanglene, også de som er påvist av ICAO, og til regelmessig å underrette Kommisjonen om eventuell framdrift når det gjelder sikkerhetstilsynet med luftfartsselskaper sertifisert i Kirgisistan, for å på sikt gjøre det mulig for Kommisjonen å framlegge et forslag for Flysikkerhetskomiteen om gjennomgåelse av saken. På dette vilkåret er Kommisjonen, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, fortsatt villig til å organisere en sikkerhetsvurdering på stedet for å bekrefte at Kirgisistans vedkommende myndigheter kan utøve sine tilsynsfunksjoner i samsvar

med internasjonale standarder, og forberede en ny gjennomgåelse av saken i Flysikkerhetskomiteen.

Luftfartsselskaper fra Libanon

37) Fra 5. til 11. desember 2012 gjennomførte ICAO et samordnet valideringsbesøk i Libanon, og vurderte framdriften i arbeidet med å utbedre manglene som ble påvist under ICAOs USOAP-tilsyn med Libanons system for sivil luftfart mellom 1. og 9. juli 2008. Etter dette valideringsbesøket er det vist en liten forbedring av den generelle mangelen på effektiv gjennomføring av de åtte kritiske punktene.

38) Under besøket ble det påvist et alvorlig sikkerhetsproblem knyttet til prosessen for sertifisering av luftfartsselskaper. Det viste seg at Libanon hadde utstedt eller fornyet godkjenningssertifikatet og driftsspesifikasjonene til to internasjonale luftfartsselskaper som driver ruteflyging og en rekke mindre innehavere av godkjenningssertifikater som utfører internasjonale flyginger, uten å utføre noe av den nødvendige sertifiseringsvirksomheten. ICAOs valideringskomité for alvorlige sikkerhetsproblemer bekreftet 31. januar 2013 at sikkerhetsproblemet fortsatt foreligger.

39) Av analysen utført av Kommisjonen, EASA og medlemsstatene av ICAOs sluttrapport fra det samordnede valideringsbesøket i desember 2012 framgår det at Libanon har problemer med å sikre effektiv innføring av standarder og anbefalt praksis på to av USOAP-områdene som er analysert: luftdyktighet og undersøkelse av ulykker. Dessuten ser statens kapasitet ut til å være påvirket av betydelige mangler som ble avdekket på fire andre av USOAP-områdene som ble analysert.

40) Den 12. november 2013 inviterte Kommisjonen vedkommende myndigheter i Libanon til et fagmøte, der også EASA og representanten fra en EU-medlemsstat deltok. På møtet orienterte vedkommende myndigheter i Libanon om den framtidige luftfartsloven (lov nr. 481/2002) der opprettelsen av en uavhengig myndighet for sivil luftfart fastsettes, som på grunn av den politiske ustabiliteten i staten ikke er vedtatt. Det må dannes en ny regjering før loven kan vedtas, ettersom dette vil gjøre det mulig å oppnevne et nytt styre for myndigheten, noe som forventes å skje i 2014. Vedkommende myndigheter opplyste at de så snart som mulig hadde utført oppgavene beregnet på å utbedre manglene påvist i ICAOs plan for korrigerende tiltak. På bakgrunn av dette møtet ble vedkommende myndigheter i Libanon oppfordret til å framlegge opplysninger om tilsynet med statens luftfartsselskaper. Kommisjonen og EASA vil vurdere den framlagte dokumentasjonen, idet det tas hensyn til tilleggsopplysninger fra ICAO knyttet til arbeid som er gjort for å løse det alvorlige sikkerhetsproblemet. Kommisjonen oppfordrer også Libanon til å delta aktivt i Unionens enhet for flysikkerhet i Middelhavsområdet («MASC» – Mediterranean Aviation Safety Cell) for å fremme innføringen av det statlige sikkerhetsprogrammet og styrke rammereglene for flysikkerhet i Libanon.

41) På bakgrunn av situasjonen beskrevet i betraktning 37)–40) finner Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen det nødvendig å fortsette samrådet med myndighetene i Libanon i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning 473/2006.

Luftfartsselskaper fra Libya

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

43) Den 7. oktober 2013 skrev Kommisjonen til LYCAA og anmodet om ajourførte opplysninger om fornyet sertifisering av libyske luftfartsselskaper. I sitt svar av 29. oktober 2013 anmodet LYCAA om å få redegjøre for framdriften i et møte med Kommisjonen og om å få møte for Flysikkerhetskomiteen i november.

44) Ved brev av 29. oktober 2013 bekreftet LYCAA overfor Kommisjonen at de ville opprettholde de nåværende begrensningene på flyginger i Unionen for alle luftfartsselskaper og at enhver endring av nevnte begrensninger vil forutsette at det foreligger en avtale mellom LYCAA, Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen.

45) I et møte 7. november 2013 gjennomførte Kommisjonen, EASA og representanter for medlemsstatene drøftinger med LYCAA og luftfartsselskapene Libyan Airlines og Afriqyah Airways. Under drøftingene opplyste LYCAA at de anså at de hadde fullført femtrinnsprosessen for fornyet sertifisering av Libyan Airlines, og at dette luftfartsselskapet burde få tillatelse til å fly i Unionen. Dokumentasjon av virksomheten utført av LYCAA i forbindelse med femtrinnsprosessen for fornyet sertifisering ble framlagt for Kommisjonen på møtet.

46) LYCAA og Libyan Airlines møtte for Flysikkerhetskomiteen 19. november 2013. LYCAA underrettet Flysikkerhetskomiteen om at femtrinnsprosessen for fornyet sertifisering av Libyan Airlines er fullført, og at dette luftfartsselskapet etter LYCAAs mening burde få tillatelse til å fly i Unionen.

47) LYCAA bekreftet uttrykkelig overfor Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen at enhver lemping på de nåværende begrensningene på flyginger i Unionen, vil forutsette at det foreligger en avtale mellom LYCAA, Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen.

48) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen bemerket følgende:

- Dokumentene framlagt for komiteen til støtte for fornyet sertifisering av Libyan Airlines kunne ikke vurderes i tilstrekkelig grad i tide til komiteens møte.

- Etter spørsmål fra medlemmer av komiteen framgikk det at antallet LYCAA-inspektører ikke er tilstrekkelig til å utføre myndighetens oppgaver.

- LYCAA har ikke i tilstrekkelig grad begrenset kommersielle luftambulansflyginger utført av libyske luftfartsselskaper i Unionens luftrom, noe som er i strid med avtalen mellom LYCAA, Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen.

- Noen av nevnte flyginger ble gjenstand for inspeksjoner på bakken, og i flere tilfeller ble det påvist betydelige mangler.

49) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen opplyste at før LYCAA vurderer å utstede en tillatelse til statens luftfartsselskaper til å fly til Unionen, bør det godtgjøres overfor Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen at prosessen for fornyet sertifisering er gjennomført på en effektiv måte og at varig løpende tilsyn er på plass i samsvar med ICAO-standarder. Dersom dette ikke godtgjøres overfor Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen, vil Kommisjonen måtte treffe umiddelbare tiltak for å hindre at luftfartsselskaper driver flyginger i Unionen.

Luftfartsselskaper fra Den islamske republikk Mauritania

50) I henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 har medlemsstatene kontrollert den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved inspeksjoner på bakken av luftfartøyene til luftfartsselskaper som har lisens i Mauritania. EASAs nyligste SAFA-analyse viser at fem inspeksjoner ble foretatt av luftfartøyer som tilhører Mauritania Airlines International («MAI»). EASAs analyse av avvikene som ble påvist under disse SAFA-inspeksjonene, viser en uheldig utvikling. Inspeksjonene avdekket en rekke mangler, derav noen som har innvirkning på sikkerheten, særlig når det gjelder vedlikeholdsvilkårene. Etter analysen ble det utført to nye inspeksjoner i oktober 2013 som bekreftet den påviste utviklingen og manglenes art.

51) EASA underrettet de nasjonale myndighetene i Mauritania («ANAC») om disse lite tilfredsstillende resultatene. ANAC ble oppfordret til å treffe korrigerende tiltak og å underrette Byrået om disse tiltakene. Den 14. oktober 2013 svarte ANAC ved å opplyse at den første flygingen til Europa fant sted 8. mai 2013 og at det ifølge myndighetens indikator kunne registreres en positiv utvikling. ANAC-sikkerhetsinspektørene ble gitt særlige instruksjoner om å forby flyginger til Europa for luftfartøyer med SAFA-merknader i kategori 2 eller 3.

52) Spania underrettet Flysikkerhetskomiteen om at ytterligere fire ANAC-inspektører var blitt gjort kjent med SAFA-inspeksjonene, noe som bør føre til en bedring av situasjonen.

53) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen bemerket at ANAC og MAI må fortsette arbeidet med å bedre situasjonen. Kommisjonen vil dessuten understreket overfor Mauritania betydningen av forpliktelsene som staten påtok seg i forbindelse med planen for korrigerende tiltak og nødvendigheten av å foreta en årsaksanalyse, og vil be om å få framlagt regelmessige rapporter som ANAC og MAI bør stille til rådighet.

54) 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

55) Vedkommende myndigheter i Mosambik («IACM») har rapportert om den pågående gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak som er framlagt for og godkjent av ICAO. I den siste framdriftsrapporten, som ble mottatt 29. oktober 2013, framgår det at IACM har fortsatt arbeidet med å håndtere de utestående USOAP-merknadene når det gjelder tilknyttede protokollspørsmål, men den rapporterte framdriften er ennå ikke bekreftet av ICAO og vil bli meddelt så snart som mulig. IACMs opplæringspraksis er blitt fastsatt og det tilhørende opplæringsprogrammet er satt i gang.

56) Ved samme anledning rapporterte IACM at den har fortsatt prosessen for fornyet sertifisering av luftfartsselskaper i fullt samsvar med ICAOs standarder og anbefalt praksis, og at tolv luftfartsselskaper (CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (tidligere CFA-Mozambique) og TTA SARL) hittil er blitt sertifisert på nytt i samsvar med listen framlagt av IACM. Ettersom vedkommende myndigheter i Mosambik ikke var i stand til å framlegge bevis på at sikkerhetstilsynet med disse 12 luftfartsselskapene er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriteriene, at CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (tidligere CFA-Mozambique) og TTA SARL bør oppføres i vedlegg A.

57) De andre fem luftfartsselskapene som tidligere var oppført i vedlegg A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter og VR Cropsprayers Lda), er ikke blitt sertifisert på nytt. Selv om disse fem luftfartsselskapene ikke er oppført på listen som myndighetene har framlagt over luftfartsselskaper som er sertifisert på nytt, er de fortsatt oppført på IACMs nettsted.

Ettersom vedkommende myndigheter i Mosambik ikke var i stand til å framlegge bevis på at sikkerhetstilsynet med disse fem luftfartsselskapene er gjennomført i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder, er vurderingen, på grunnlag av de felles kriteriene, at Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter og VR Cropsprayers Lda fortsatt bør være oppført i vedlegg A.

58) Arbeidet med å øke kapasiteten har fortsatt gjennom rekruttering av nasjonale eksperter, der til sammen 15 personer skal ansettes innen utgangen av 2013 (for å styrke områdene drift og sertifisering, navigasjon og flyplasser, luftdyktighet, regulering og håndheving, lufttransportavtaler og administrasjon) og ytterlige fire personer (innenfor navigasjon og flyplasser) i 2014. En ekspert på flyplasser, flyruter og hjelpemidler på bakken ble også stilt til rådighet i oktober 2013 gjennom et ICAO-støttet prosjekt for å styrke dette området.

59) IACM rapporterte også at luftfartsselskapet Linhas Aéreas de Moçambique («LAM») har fortsatt arbeidet med å gjennomføre de fremskredne fasene, hovedsakelig fase III, i sitt sikkerhetsstyringssystem. Det er utpekt sikkerhetsansvarlige og sikkerhetspersonell for alle driftsområder, og opplæring i sikkerhetsstyringssystemet og anskaffelse av IT-verktøyer for integrering av kvalitetssystemet i sikkerhetsstyringssystemet pågår. Samtidig med dette og etter en vellykket gjennomgang i juni 2013 har LAM fornyet sin IOSA-sertifisering (IATA Operational Safety Audit Programme), som nå er gyldig fram til oktober 2015. I august 2013 ble det også gjennomført en vellykket gjennomgang av LAMs kvalitetssystem, og selskapets ISO 9001-sertifisering ble fornyet.

60) IACM har anmodet ICAO om et samordnet valideringsbesøk for å bekrefte framdriften i gjennomføringen av planen for korrigerende tiltak, og ICAO planlegger å gjennomføre besøket i april 2014.

61) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen så positivt på framdriften som ble rapportert av vedkommende myndigheter i Mosambik når det gjelder arbeidet med å utbedre de mangler som ICAO hadde påvist, særlig arbeidet med å øke den interne kapasiteten, og oppmuntret til videre innsats for å fullføre arbeidet med å opprette et luftfartssystem som fullt ut er i samsvar med ICAO-standardene.

62) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen bemerket og så positivt på de varige forbedringene som er rapportert av LAM i sin kontinuerlige innsats for å overholde og vedta internasjonale sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskaper fra Nepal

63) Resultatene fra ICAOs tilsyn i mai 2009 bekreftet at Nepals innføring av internasjonale sikkerhetsstandarder ligger relativt langt under verdensgjennomsnittet.

- 64) Tilsynet viste at vedkommende myndighet i Nepal («CAAN») ikke var i stand til å sikre effektiv innføring av internasjonale sikkerhetsstandarder på områdene luftfartsoperasjoner, luftdyktighet og undersøkelse av ulykker, og at det forelå betydelige mangler som påvirket statens evne også på områdene primær luftfartslovgivning og regler for sivil luftfart, organisering av sivil luftfart samt opplæring og sertifisering av personell.
- 65) I løpet av en periode på to år, mellom august 2010 og september 2012, har det i Nepal skjedd fem dødsulykker med luftfartøyer registrert i Nepal, der en rekke unionsborgere ble berørt. I tillegg skjedde det ytterligere tre ulykker i 2013. Det høye antallet ulykker tyder på sikkerhetsmangler i systemet.
- 66) På grunnlag av opplysninger fra samråd mellom CAAN, Kommisjonen og EASA gjennomgikk Flysikkerhetskomiteen for første gang flysikkerhets-situasjonen i Nepal på komiteens møte i juni 2013.
- 67) Til tross for de alvorlige manglene som ble påvist og det høye antallet luftfartsulykker, så Flysikkerhetskomiteen positivt på initiativene som er iverksatt av vedkommende myndigheter, men opplyste at en gjennomgåelse av resultatene av det samordnede valideringsbesøket av ICAO og andre sikkerhetsopplysninger kan føre til at Kommisjonen treffer tiltak i henhold til forordning (EF) 2111/2005.
- 68) ICAO gjennomførte et samordnet valideringsbesøk i juli 2013, der det ble påvist et alvorlig sikkerhetsproblem knyttet til luftfartøyperasjoner. Den første handlingsplanen for korrigerende tiltak som ble fremlagt for ICAO av CAAN for å utbedre manglene knyttet til sikkerhetsproblemet, ble ikke gjennomført innen den angitte fristen, og sikkerhetsproblemet er fortsatt gjeldende. Den fullstendige rapporten fra besøket foreligger ennå ikke.
- 69) Den 19. november 2013 hørte Flysikkerhetskomiteen redegjørelser fra CAAN om myndighetens tiltak for å forbedre flysikkerheten i Nepal. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen fant at til tross for CAANs betydelige innsats er det fortsatt vesentlige problemer knyttet til risikoer for flysikkerheten som ikke blir begrenset i tilstrekkelig grad.
- 70) Flysikkerhetskomiteen hørte også redegjørelser fra Nepals forbund for luftfartsselskaper, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air og Shree Airlines.
- 71) Luftfartsselskapenes redegjørelser dekket hovedsakelig sikkerhetsstyring og flygerutdanning, og Flysikkerhetskomiteen så positivt på luftfartsselskapenes profesjonelle holdning til flysikkerhet generelt.
- 72) Til tross for CAANs innsats foreligger det ikke tilstrekkelig bevis på tydelig og varig forbedring.
- Denne observasjonen støttes av ICAOs påvisning av et alvorlig sikkerhetsproblem og den manglende evnen til å utbedre de tilhørende manglene på en effektiv måte.
- 73) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen bemerket at selv om de anser at CAAN er i en kapasitetsoppbyggingsfase, har ikke CAAN den kapasiteten som er nødvendig for å oppfylle sine internasjonale forpliktelser.
- 74) Selv om noen av luftfartsselskapene har tilstrekkelige ressurser til å håndtere sikkerheten i samsvar med sine forpliktelser, anser Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen at CAANs svakheter fører til en situasjon der myndigheten ikke kan garantere sikkerheten hos sine luftfartsselskaper.
- 75) På bakgrunn av situasjonen beskrevet i betraktning 63)–74) og på grunnlag av de felles kriterier er vurderingen at ingen av de luftfartsselskapene som er sertifisert i Nepal, overholder de gjeldende sikkerhetsstandardene, og de bør derfor være underlagt driftsforbud og oppføres i vedlegg A.
- 76) Kommisjonen er villig til å gjennomføre, med bistand fra EASA og støtte fra medlemsstatene, et besøk på stedet i Nepal, om mulig før neste møte i Flysikkerhetskomiteen, for å nærmere vurdere kapasiteten til CAAN og de største luftfartsselskapene i Nepal med sikte på å undersøke om det vil være mulig å lempe på driftsforbudet.
- 77) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen anerkjenner vanskelighetene CAAN står overfor, og vil se nærmere på mulighetene for å utvide det nåværende programmet for faglig samarbeid mellom CAAN og EASA.
- Luftfartsselskaper fra Filippinene**
- 78) Cebu Pacific besluttet å ikke delta på møtet i Flysikkerhetskomiteen i juni som følge av en ulykke hos luftfartsselskapet 2. juni 2013 ved Davaos internasjonale lufthavn, som førte til en utforkjøring fra rullebanen.
- 79) Etter møtet i Flysikkerhetskomiteen i juni har den sivile luftfartsmyndigheten i Filippinene («CAAP») og luftfartsselskapet Cebu Pacific fremlagt visse former for dokumentasjon for at Kommisjonen skal få et klarere bilde av sikkerhetstiltakene som er truffet av Cebu Pacific og CAAP i forbindelse med ulykken. Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen bemerket CAAPs kontinuerlige, positive innsats og så positivt på den åpne dialogen med Kommisjonen med hensyn til ulykken.
- 80) Kommisjonen har invitert representanter for CAAP og Cebu Pacific til et fagmøte for en nærmere drøfting av nevnte sikkerhetstiltak og andre relevante faktorer med hensyn til ulykken.

81) Medlemsstatene har bemerket at Philippine Airlines 4. november 2013 gjenopptok flyging til Unionen, etter at luftfartsselskapet ble fjernet fra vedlegg A til EUs sikkerhetsliste i juli 2013. Medlemsstatene vil fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.

Luftfartsselskaper fra Den russiske føderasjon

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

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

84) Den 7. november 2013 avholdt Kommissjonen, med bistand fra EASA og flere medlemsstater, et møte med representanter for vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon («FATA»), der FATA orienterte om de tiltakene som myndigheten og de berørte luftfartsselskapene hadde truffet for å utbedre de manglene som ble påvist under SAFA-inspeksjonene på bakken. FATA uttalte særlig at myndigheten overvåker luftfartsselskapenes ytelse og er beredt til å gripe inn dersom det er nødvendig. Myndigheten bruker regelmessig SAFA-resultater ved sertifiseringsinspeksjoner eller utstedelse av særlige godkjenninger for å kontrollere et luftfartsselskaps overholdelse.

85) Representanter for Kogalymavia ble også invitert til møtet 7. november 2013 for å svare på spørsmål om en kraftig økning i antallet SAFA-merknader. Vedkommende myndighet i Russland opplyste at den har foretatt en uanmeldt inspeksjon av Kogalymavia, der det ble påvist alvorlige mangler på områdene luftdyktighet, flyginger og sikkerhetsstyring. Luftfartsselskapet fikk en frist på én måned til å utbedre alle mangler. Deretter vil FATA innen to uker gjennomføre en oppfølgingsinspeksjon og beslutte om luftfartsselskapets godkjenningssertifikat skal begrenses, oppheves midlertidig eller tilbakekalles. Kommissjonen påpekte at dette luftfartsselskapets flåte og virksomhet må granskes nøye, sammen med en styrking av løpende tilsyn, for å bekrefte at luftfartøyenes tekniske tilstand og flysikkerheten bedres raskt. Dersom situasjonen til Kogalymavia ikke blir bedre eller myndighetenes tiltak ikke er tilstrekkelige, vil Kommissjonen treffe egnede tiltak. Ettersom deler av flåten er registrert i Irland, vil vedkommende myndighet i Irland («IAA») treffe egnede tiltak.

86) Kommissjonen og EASA skal fortsette å nøye overvåke sikkerhetsnivået hos de luftfartsselskapene sertifisert i Den russiske føderasjon som flyr til Unionen. For dette formål skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene kontrollere den faktiske overholdelsen av gjeldende sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartøyer fra nevnte luftfartsselskaper i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Kommissjonen skal fortsette å utveksle sikkerhetsopplysninger med russiske vedkommende myndigheter for å bekrefte at merknadene fra SAFA-inspeksjoner på bakken håndteres på en tilfredsstillende måte av de berørte luftfartsselskapene.

87) 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 Jemen (Yemen Airways)

88) Undersøkelserapporten om ulykken som involverte Yemen Airways («Yemenia») ved Moroni på Komorene 29. juni 2009 (kl. 22.54 UTC) ble offentliggjort 25. juni 2013. I samsvar med internasjonale standarder ble rapporten offentliggjort av staten Komorene med deltaking av andre stater, herunder Frankrike, De forente stater og Jemen. Noen deltakere uttrykte bekymring over tiden som gikk mellom selve ulykken til slutt rapporten ble offentliggjort.

89) Kommissjonen og Flysikkerhetskomiteen så positivt på offentliggjøringen av slutt rapporten. Når det gjelder konklusjoner med hensyn til Yemenia, framgår det av rapporten at ulykken skyldes besetningens uohensiktsmessige forsøk på å styre luftfartøyets flygevei, noe som førte til steiling uten mulighet for gjenoppretting, som i sin tur førte til nedslag i havet. Faktoren som gjorde seg gjeldende forut for steilingen, var en ukontrollert, visuell manøver under en sirklingsprosedyre om natten. Videre framgår det av rapporten at Yemenias besetning sannsynligvis ikke har hatt tilstrekkelig åndsnarvær til å reagere på alarmene i førerkabinen på en hensiktsmessig måte. Dessuten framgår det av rapporten at det manglet en klar framgangsmåte som besetningen skulle følge dersom ett eller begge rullebanelysene ikke fungerte.

90) Ulykkesrapporten omfattet tre hovedanbefalinger: for det første at myndighetene på Komorene innfører permanente nødtiltak som er tilpasset undersøkelsen og den etterfølgende bergingen av et luftfartøy som havarerer i havet i nærheten av statens flyplasser, for det andre at myndighetene i Jemen sikrer at all besetning som flyr til Moroni har riktig opplæring til å kunne utføre visuelle manøvrer i fastsatte baner og for det tredje at myndighetene i Jemen gjennomgår opplæringen av Yemenias piloter, særlig når det gjelder deres evne til å reagere i nødsituasjoner.

- 91) I lys av offentliggjøringen av rapporten organiserte Kommisjonen et møte i Brussel 1. juli 2013, der representanter for den arabiske komiteen for sivil luftfart («ACAC») og myndigheten for sivil luftfart og meteorologi i Jemen («CAMA») var til stede. Møtet ble organisert for å gi CAMA en mulighet til å gi uttrykk for sitt syn på hovedkonklusjonene og -anbefalingene i ulykkesrapporten. I et brev av 10. september opplyste Kommisjonen at samtidig som den ikke ønsket å gå inn på tekniske detaljer i ulykkesrapporten, ville den fokusere mer på sikkerhetsnivået hos og sikkerhets-tilsynet med Yemenia, særlig fordi luftfartsselskapet regelmessig flyr med europeiske borgere. Nærmere bestemt påpekte Kommisjonen at den ønsket å vite mer om de konkrete tiltakene CAMA og Yemenia traff etter offentliggjøringen av ulykkesrapporten.
- 92) Ettersom Kommisjonen ikke mottok noe svar, sendte den et nytt brev 30. oktober 2013, der den understreket at for å unngå en innkalling i henhold til artikkel 7 i forordning (EU) 2111/2005, var det nødvendig med et snarlig svar på de tidligere spørsmålene.
- 93) I et brev av 7. november 2013 svarte CAMA med noen nærmere opplysninger om sine sikkerhetstiltak som følge av ulykken. Disse opplysningene må danne grunnlaget for et møte med representanter for CAMA og Yemenia. Avhengig av resultatet av dette møtet vil Kommisjonen enten opprettholde formelle samråd med de ansvarlige for regelverksbasert tilsyn med luftfartsselskaper sertifisert i Jemen og med Yemenia, eller være nødt til å vurdere en innkalling i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) 2111/2005.
- 94) I henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 619/2009 av 13. juli 2009 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 bør alle luftfartsselskaper som er sertifisert av myndighetene med ansvar for regelverksbasert tilsyn i Zambia, oppføres i vedlegg A.
- 95) Oppføringen på listen i samsvar med de felles kriteriene i forordning (EF) nr. 2111/2005 var underbygd av dokumentasjon som omfattet resultater fra ICAOs USOAP-tilsyn i februar 2009, som førte til offentliggjøringen av et alvorlig sikkerhetsproblem med hensyn til luftfartøyoperasjoner, sertifisering og overvåking som utføres av den sivile luftfartsmyndigheten i Zambia.
- 96) Deretter besøkte ICAO Zambia i desember 2012, innenfor rammen av et samordnet valideringsbesøk. Valideringsbesøket omfattet det opprinnelige alvorlige sikkerhetsproblemet som ble påvist under ICAOs USOAP-tilsyn i februar 2009, samt de korrigerende tiltakene som de zambiske myndighetene framla i den forbindelse. Etter det samordnede valideringsbesøket konkluderte ICAOs kontrollkomité for alvorlige sikkerhetsproblemer med at sikkerhetsproblemet var løst.
- 97) Kommisjonen framla for Flysikkerhetskomiteen ajourførte opplysninger om den seneste korrespondansen med de zambiske myndighetene.
- 98) Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen så positivt på framskrittene Zambias departement for sivil luftfart har gjort, og oppfordret de zambiske myndighetene til å fortsette arbeidet med henblikk på at det på et passende tidspunkt og etter nødvendig verifisering kan vurderes å lempe på de nåværende driftsbegrensningene.
- 99) 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.
- 100) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.
- 101) 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 3. desember 2013.

For Kommisjonen,
på vegne av presidenten,
Siim KALLAS
Visepresident

[Vedleggene er kunngjort i EUT L 326 av 6.12.2013, s. 17–34.]