

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) nr. 1318/2014****2015/EES/34/26****frá 11. desember 2014****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB ⁽¹⁾, einkum 2. mgr. 4. gr.,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 ⁽²⁾ var stofnuð skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, sem um getur í II. kafla reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 2) Í samræmi við 3. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 sendu nokkur aðildarríki og Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) framkvæmdastjórninni viðeigandi upplýsingar í tengslum við uppfærslu á þessari skrá. Tiltækin þriðju lönd sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þessara upplýsinga ætti að uppfæra skrá Bandalagsins.
- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur, annaðhvort beint eða fyrir milligöngu yfirvalda, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur, sem myndu liggja til grundvallar ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Sambandsins, eða ákvörðun um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er í skrá Bandalagsins.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin lögðu fram, til að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina og við nefndina sem komið var á fót með reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 („flugöryggisnefndin“)⁽³⁾.
- 5) Flugöryggisnefndinni hafa borist uppfærðar upplýsingar frá framkvæmdastjórninni um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og framkvæmdarreglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾, við lögbær yfirvöld og flugrekendur í eftirfarandi ríkjum: Angóla, Botsvana, Georgíu, Gíneu, Indlandi, Indónesíu, Kasakstan, Kirgistan, Líbanon, Líbíu, Madagaskar, Míritaníu, Mósambík, Nepal, Filippseyjum, Saó Tóme og Prinsípe, Súdan og Sambíu. Flugöryggisnefndinni bárust einnig upplýsingar frá framkvæmdastjórninni um Afganistan, Gana, Íran og Norður-Kóreu. Flugöryggisnefndinni hafa einnig borist uppfærðar upplýsingar frá framkvæmdastjórninni um samráð við Rússland um tæknileg málefni.
- 6) Flugöryggisnefndin hefur hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu um niðurstöður greiningar á úttekarskýrslum sem Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) framkvæmdi innan ramma úttekaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP). Aðildarríkin voru hvött til að setja í forgang skoðanir á hlaði hjá þeim flugrekendum sem hafa flugrekstrarleyfi í ríkjum þar sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur greint alvarleg öryggisvandamál (SSC) eða þar sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur komist að þeirri niðurstöðu að verulegir annmarkar séu á eftirlitskerfi með flugöryggi. Til viðbótar við samráð af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005, mun forgangsroðun skoðana á hlaði gera kleift að afla frekari upplýsinga um öryggisframmistöðu flugrekenda sem hafa flugrekstrarleyfi í þessum ríkjum.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 355, 12.12.2014, bls. 8. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 114/2015 frá 30. apríl 2015 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

(1) Stjtið. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15.

(2) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14).

(3) Reglugerð (EBE) nr. 3922/1991 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnáætlunum og sviði flugmála (Stjtið. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4).

(4) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 frá 22. mars 2006 þar sem mælt er fyrir um framkvæmdarreglur um skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 8).

- 7) Flugöryggisnefndin hefur hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu um niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði sem voru framkvæmdar samkvæmt áætluninni um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætlunin) í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 ⁽⁵⁾.
- 8) Flugöryggisnefndin hefur einnig hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu um verkefni á sviði tækniástoðar sem unnin eru í ríkjum hafa orðið fyrir áhrifum ráðstafana eða vöktunar af völdum ákvæða reglugerðar (EB) nr. 2111/2005. Hún var upplýst um áætlanir Flugöryggisstofnunar Evrópu og beiðnir um frekari tækniástoð og samvinnu til að auka færni flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs, með tilliti til stjórnsýslu og tækni, í því skyni að ráða bót á því þegar ekki hefur verið farið að gildandi, alþjóðlegum kröfum. Aðildarríki voru einnig hvött til að bregðast við þessum beiðnum á tvíhliða grundvelli og samræma viðbrögð sín viðbrögðum framkvæmdastjórnarinnar og Flugöryggisstofnunar Evrópu. Í þessu samhengi lagði framkvæmdastjórnin áherslu á nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan SCAN-gagnagrunns (e. *Safety Collaborative Assistance Network*) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, um tækniástoð sem Sambandið og aðildarríki þess láta í té til að bæta flugöryggi um allan heim.
- 9) Flugöryggisnefndin hlýddi einnig á kynningu Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu þar sem veittar voru uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörðunarkerfisins og um fyrirliggjandi tölfræðilegar upplýsingar um viðvörðunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 10) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda í Sambandinu eða úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem og sérstökum skoðunum og úttektum sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa nokkur aðildarríki gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær. Grikkland upplýsti að Flugmálastjórn Grikklands hefði framkvæmt skoðanir hjá flugrekendum *Gain Jet Aviation* og *Skygreece Airlines*. Ekki greindust nein umfangsmikil vandamál við þessar viðbótarskoðanir.
- 11) Ef einhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál gæfu til kynna að öryggisáætla væri yfirvofandi, sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu færu ekki að viðeigandi öryggiskröfum, hafa aðildarríkin ítrekað að þau væru tilbúin til að gripa til nauðsynlegra aðgerða.

Flugrekendur frá Angóla

- 12) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 474/2006, eins og henni var breytt með framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 1197/2011 ⁽⁶⁾, er flugrekandanum *TAAG Angolan Airlines*, sem hefur fengið vottun í Angóla, heimilt að starfrækja til Sambandsins fjögur loftför af tegundinni Boeing 737-700 með skrásetningarkerkin D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, þrjú loftför af tegundinni Boeing 777-200 með skrásetningarkerkin D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og tvö loftför af tegundinni Boeing 777-300 með skrásetningarkerkin D2-TEG og D2-TEH.
- 13) Flugrekandinn *TAAG Angolan Airlines* lagði fram beiðni, 21. nóvember 2014, fyrir milligöngu lögbærra yfirvalda í Angóla (Flugmálastjórn Angóla (INAVIC)), um að bæta nýju loftfari af tegundinni Boeing 777-300 í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Hins vegar eru viðvarandi erfiðleikar við að koma á og viðhalda reglulegu sambandi við Flugmálastjórn Angóla og flugrekandann *TAAG Angolan Airlines*. Þessir erfiðleikar ná einnig til sambands Flugmálastjórnar Angóla við Alþjóðaflugmálastofnunina, sem hefur undanfarið leitt til þess að mörgum áætluðum úttektum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hefur verið frestað. Þetta gefur til kynna að innri samskipti hjá flugrekandanum *TAAG Angolan Airlines* og hjá Flugmálastjórn Angóla séu erfið, sem og þeirra á milli, sem gerir erfitt fyrir að meta með fullnægjandi hætti hvort það myndi fela í sér öryggisáætla að heimila beiðni flugrekandans *TAAG Angolan Airlines*. Því metur framkvæmdastjórnin það svo að besta leiðin sé að fara fram á það að í náinni framtíð starfi bæði Flugmálastjórn Angóla og flugrekandinn *TAAG Angolan Airlines* að öllu leyti með framkvæmdastjórninni í því skyni að endurskoða ítarlega núverandi öryggisstöðu og allar hliðar hennar, þ.m.t. að því er varðar nýja loftfarið sem bæta á við flota flugrekandans *TAAG Angolan Airlines*.
- 14) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta í hana fleiri loftförum sem flugrekandinn *TAAG Angolan Airlines* starfrækir.

⁽⁵⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjótið ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1).

⁽⁶⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1197/2011 frá 21. nóvember 2011 (Stjótið. ESB L 303, 22.11.2011, bls. 14). Sjá einkum forsendur 26 til 30 í þessari reglugerð.

- 15) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekandinn TAAG Angolan Airlines fari að viðeigandi öryggisstöðlum á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessa flugrekanda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Botsvana

- 16) Í apríl 2013 framkvæmdi Alþjóðaflugmálastofnunin samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICVM) í Botsvana. Niðurstöður þessarar úttektar voru að hluta til jákvæðar: skilvirka framkvæmdin hefur verið bætt. Niðurstöðurnar voru þó einnig neikvæðar þar sem í ljós komu tvö alvarleg öryggisvandamál. Enn fremur hafa tvö slys átt sér stað frá árinu 2010 þar sem loftför, sem skráð eru í Botsvana, áttu hlut að máli.
- 17) Á grundvelli upplýsinga, sem liggja fyrir um skort á skilvirkri framkvæmd krafna og ráðlagðra starfsvenja Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, um tvö alvarleg öryggisvandamál, um tvö slys og slitrótt samskipti milli framkvæmdastjórnarinnar og Flugmálastjórnar Botsvana (CAAB) sendi framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Botsvana bréf, 8. júlí 2014, þar sem hún óskaði eftir upplýsingum um flugrekendur sem hafa fengið vottun í Botsvana.
- 18) Flugmálastjórn Botsvana svaraði bréfinu 3. október 2014 þar sem hún veitti upplýsingarnar, sem óskað var eftir, í því skyni að sýna fram á að ríkið framkvæmdi kröfur og ráðlagðar starfsvenjur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar með skilvirkum hætti og að búið væri að ráða bót á þessum tveimur alvarlegu öryggisvandamálum.
- 19) Á grundvelli þessara upplýsinga virðist sem Flugmálastjórn Botsvana vilji að Alþjóðaflugmálastofnunin framkvæmi aðra samræmda fullgildingarúttekt fyrir lok þessa árs til að sannreyna að þær aðgerðir til úrbóta sem gripið var til séu fullnægjandi til að ráða bót á þessum tveimur alvarlegu öryggisvandamálum.
- 20) Matið á upplýsingunum leiddi einnig í ljós að allir flugrekendur hefðu fengið endurvottun og fengið útgefið nýtt flugrekandaskírteini sama dag. Þetta mun leiða til þess að í hvert sinn sem endurnýja þarf þessi flugrekandaskírteini mun vinnuálag á Flugmálastjórn Botsvana aukast til muna. Flugmálastjórnin hefur þróað eftirlitsáætlun til að hafa öryggiseftirlit með flugrekendunum en tafir hafa orðið á framkvæmd þessarar áætlunar. Að lokum er við eftirlitsstarfsemina aðeins skráður takmarkaður fjöldi þeirra ágalla sem koma í ljós og þar af leiðandi er erfitt að ákvarða getu Flugmálastjórnar Botsvana til að ráða bót á öryggismálum sem koma upp. Til að skýra þessi mál mun framkvæmdastjórnin óska eftir viðbótarupplýsingum og mun hún bjóða Flugmálastjórninni á tæknifund til að ræða hvers konar önnur atriði sem varðar stöðu öryggiseftirlits í Botsvana.
- 21) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Botsvana í skrána.

Flugrekendur frá Georgíu

- 22) Samráð við lögbær yfirvöld í Georgíu (Flugmálastjórn Georgíu (GCAA)) heldur áfram með það að markmiði að vakta framkvæmd áætlunar Flugmálastjórnar Georgíu um aðgerðir til úrbóta, sem þróuð var til að bregðast við alvarlegu öryggisvandamáli sem í ljós kom við ítarlega kerfisúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í Georgíu í október 2013.
- 23) Á grundvelli upplýsinga frá Flugmálastjórn Georgíu um þær aðgerðir sem hún hefur gripið til í því skyni að ráða bót á alvarlega öryggisvandamálinu taldi framkvæmdastjórnin ekki nauðsynlegt að óska eftir því að Flugmálastjórn Georgíu kæmi fyrir flugöryggisnefndina. Framkvæmdastjórnin tilkynnti flugöryggisnefndinni um framkvæmd áætlunar Flugmálastjórnar Georgíu um aðgerðir til úrbóta.
- 24) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Georgíu í skrána.

Flugrekendur frá Lýðveldinu Gíneu

- 25) Eins og samþykkt var á fundi, sem haldinn var í Brussel í janúar 2013, hafa lögbær yfirvöld í Lýðveldinu Gíneu (Flugmálastjórn Gíneu (DNAC)) veitt upplýsingar með reglulegu millibili um núverandi framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta, sem Alþjóðaflugmálastofnunin samþykkti í desember 2012, ásamt öllum aðgerðum sem henni tengjast.

- 26) Í nýjstu framvinduskýrslunni, sem móttækin var 21. október 2014, eru upplýsingar um síðustu aðgerðir og þróun varðandi framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta. Haldið er áfram að þjálfva starfsfólk til að styrkja enn frekar eftirlitsgetuna, einkum á sviði lofthæfis og starfrækslu. Flugmálastjórn Gíneu hélt áfram að ráða bót á útistandandi ágöllum, sem komu í ljós við úttekt innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP), með tilliti til tilheyrandi spurninga um samskiptareglur, með því að nota búnað Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á Netinu fyrir samfellda vöktun. Frá ágústbyrjun til septemberloka 2014 fullgilti Alþjóðaflugmálastofnunin þær spurningar um samskiptareglur sem unnt var að sannprófa án þess að koma í heimsókn. Þar af leiðandi var unnt að staðfesta að lítilsháttar úrbætur höfðu átt sér stað á skilvirkri framkvæmd þessara átta mikilvægu þátta.
- 27) Í undirbúningi er frumkvæði að lagasetningu um að breyta Flugmálastjórn Gíneu í óháð flugmálayfirvöld á sviði almenningsflugs sem eru fjárhagslega og rekstrarlega sjálfstæð með eigið stjórnunarfyrikomulag. Búið er við að nýrri Flugmálastjórn Gíneu (AGAC), sem samrýmist að öllu leyti kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, verði komið á fót eigi síðar en í janúar 2015.
- 28) Öll eldri fyrirbyggjandi flugrekandaskírteini voru felld tímabundið úr gildi í lok mars 2013. Enn stendur yfir heildstætt (fimm áfanga) vottunarferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við flugrekandann PROBIZ Guinée í Gíneu, sem starfrækir eitt loftfar af tegundinni BE90, með aðstoð og stuðningi sérstakrar CAFAC/BAGASOO-sendinefndar og á sama tíma stendur yfir þjálfun á vinnustað fyrir skoðunarmenn Flugmálastjórnar Gíneu að því er varðar allt ferlið. Tveir flugrekendur til viðbótar — Eagle Air Guinée og Sahel Aviation Service Guinée — hafa einnig hafið vottunarferlið. Flugmálastjórn Gíneu, með aðstoð svæðisskrifstofu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í Dakar, gerir ráð fyrir að vottunarferli flugrekendanna þriggja verði lokið fyrir lok ársins 2014.
- 29) Flugmálastjórn Gíneu óskaði eftir samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til að fullgilda framvindu framkvæmdar áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta. Alþjóðaflugmálastofnunin hafði upphaflega áætlað að framkvæma samræmdu fullgildingarúttektina í maí 2014. Breytingar á yfirstjórn samgönguráðuneytisins hafa valdið töfum og samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er sem stendur fyrirhuguð í síðari hluta septembermánaðar 2014. Vegna yfirstandandi ebólu-faraldurs hefur nú verið ákveðið að fresta samræmdu fullgildingarúttektinni og heimsókn fulltrúa Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til að veita aðstoð, sem fyrirhuguð var í júlí 2014, um óákveðinn tíma.
- 30) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Gíneu í skrána.
- 31) Ef einhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin neyðst til að gripa til aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Indlandi

- 32) Tæknifundur var haldinn í Brussel 7. nóvember 2014. Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu, sem og háttsettir fulltrúar frá Flugmálastjórn Indlands (DGCA) sóttu fundinn. Fundurinn var haldinn til að ræða hvort Indland uppfyllti alþjóðlegar skuldbindingar sínar um öryggi og eftirlit og til að ræða ákvörðun Flugmálastjórnar Bandaríkjanna (FAA) um að breyta hlítinstöðu Indlands úr flokki 1 í flokk 2 vegna annmarka sem komu í ljós við úttekt í tengslum við alþjóðlegt flugöryggismat (IASA-úttekt). Flugmálastjórn Indlands veitti upplýsingar um stöðu aðgerða til úrbóta sem gripið var til í því skyni að ráða bót á ágöllum sem leiddu til þess að Flugmálastjórn Bandaríkjanna lækkaði landið um hlítinflokk. Flugmálastjórn Indlands itrekaði að hún hefði gripið til aðgerða til að ráða bót á langflestum þeim ágöllum sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna vakti máls á og að hún hefði komið á fót skipulagðri áætlun um aðgerðir til úrbóta í tengslum við útistandandi vandamál. Á tæknifundinum lagði Flugmálastjórn Indlands auk þess fram upplýsingar um sjálfbærni og yfirstandandi úrbætur í þessu sambandi.
- 33) Á þessum tæknifundi skuldbatt Flugmálastjórn Indlands sig til að taka að fullu þátt í viðræðum við framkvæmdastjórnina um öryggismál, þ.m.t. með því að boða til aukafunda ef og þegar framkvæmdastjórnin teldi þörf á því. Flugmálastjórn Indlands skuldbatt sig einnig til að láta framkvæmdastjórninni í té hvers konar viðeigandi upplýsingar um öryggismál, sem hluti af formlegu samráði við þau yfirvöld sem bera ábyrgð á lögboðnu eftirliti með flugrekendum, sem hafa fengið vottun á Indlandi, í samræmi við ákvæðin sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006.
- 34) Á grundvelli upplýsinganna, sem veittar voru á tæknifundinum 7. nóvember 2014, og skuldbindinganna, sem Flugmálastjórnin tók á sig á þeim fundi, metur framkvæmdastjórnin það ekki nauðsynlegt, á þessu stigi málsins, að setja frekari rekstrartakmarkanir á flugrekendur frá Indlandi.

- 35) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Indlandi í skrána.
- 36) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför indverskra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Indónesíu

- 37) Samráð við lögbær yfirvöld í Indónesíu (Flugmálastjórn Indónesíu (DGCA)) heldur áfram með það að markmiði að vakta framvindu Flugmálastjórnarinnar við að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 38) Viðleitni Flugmálastjórnar Indónesíu til að byggja upp flugkerfi, sem samrýmist að öllu leyti kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, hefur verið viðurkennd. Einnig hefur nauðsynlegu gagnsæi af hálfu Flugmálastjórnar Indónesíu og vilja hennar til að deila upplýsingum verið veitt athygli.
- 39) Alþjóðaflugmálastofnunin framkvæmdi ítarlega kerfisúttekt á tímabilinu 5.–14. maí 2014. Lokaskýrsla þessarar úttektar varð aðgengileg 18. nóvember 2014 og niðurstöður úttektarinnar sýna að enn er þörf á umtalsverðum úrbótum á eftirlitskerfi með flugöryggi í Indónesíu. Flugmálastjórn Indónesíu hefur lagt áætlan um aðgerð til úrbóta fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina til að ráða bót á þeim ágöllum sem í ljós komu við þessa úttekt.
- 40) Samgönguöryggisnefnd Indónesíu birti í september 2014 lokaskýrslu sína um slys sem flugrekandinn *Lion Air* átti hlut að máli 13. apríl 2013 á Bali. Þessi ítarlega skýrsla inniheldur greiningu á slysinu og í henni eru m.a. sett fram öryggistilmæli fyrir flugrekandann og Flugmálastjórnina.
- 41) Eins og sakir standa eru hins vegar engar hlutlægar og afgerandi sannanir fyrir því að framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta og öryggistilmælin séu fullnægjandi.
- 42) Í bréfi frá 20. október 2014 upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórnina um að fjórir nýir flugrekendur hefðu fengið vottun frá síðustu uppfærslu: 15. ágúst 2014 var flugrekandanum PT. MY INDO Airlines veitt flugrekandaskírteini nr. 121-042, 28. ágúst 2014 var flugrekandanum PT Indonesia Air Asia Extra veitt flugrekandaskírteini nr. 121-054, 28. febrúar 2014 var flugrekandanum *PT. Elang Lintas Indonesia* veitt flugrekandaskírteini nr. 135-052 og 12. mars 2014 var flugrekandanum *PT. Elang Nusantara Air* veitt flugrekandaskírteini nr. 135-053. Flugmálastjórn Indónesíu færði þó ekki sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekendum samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 43) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta þessum fjórum flugrekendum í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Kasakstan

- 44) Samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan (Flugmálastjórn Kasakstans (CAC)) heldur áfram með það að markmiði að vakta framvindu Flugmálastjórnarinnar við að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, samrýmist alþjóðlegum flugöryggiskröfum.
- 45) Flugmálastjórn Kasakstans upplýsti framkvæmdastjórnina um þá þróun sem hefur átt sér stað í tengslum við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem fór fram í Kasakstan frá 27. maí til 4. júní 2014, þ.m.t. stöðuna á tveim alvarlegum öryggisvandamálum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á 2009. Flugmálastjórnin gaf einkum til kynna að búið væri að leysa annað alvarlega öryggisvandamálið, sem tengist útgáfu lofthæfivottorða fyrir loftför, en hitt alvarlega öryggisvandamálið, sem tengist vottunarferli við útgáfu flugrekandaskírteina, væri enn til staðar.
- 46) Flugrekandinn Air Astana lagði einnig reglulega fram uppfærðar upplýsingar um þróunina á sviði öryggismála hjá sér, einkum varðandi nýlegar breytingar á flota sínum, sem hefur sem stendur leyfi til að starfrækja flug í Sambandinu. Flestar nýju viðbæturnar eru flugvélar, sem hafa nýlega verið framleiddar og eru leigðar á grundvelli fjármögnunarleigu. Einnig hefur núverandi og fyrirhuguð starfræksla hans aukist að tilteknu marki.
- 47) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga um öryggiseftirlitskerfi Kasakstans er talið að flugmálayfirvöld Kasakstans hafi ekki nógu marga eftirlitsmenn með fullnægjandi þjálfun og reynslu til að stjórna vottunarverkefnum varðandi flugrekandaskírteini og sérstök leyfi og að þeir geti ekki, á þessu stigi, tryggt áframhaldandi eftirlit á sviði flugreksturs. Yfirvöld í Kasakstan eru því eindregið hvött til að auka viðleitni sína til að uppfylla alþjóðlegar öryggiskröfur.

- 48) Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu ætla að fylgjast náið með því hvernig Flugmálastjórn Kasakstans miðar áfram við að ráða, viðhalda og mennta eftirlitsmenn sína sem og að framkvæma áætlunina um aðgerðir til úrbóta í tengslum við alvarlega öryggisvandamálið sem eftir stendur.
- 49) Hinn 29. september 2014 óskaði framkvæmdastjórnin eftir uppfærðum upplýsingum frá Flugmálastjórn Kasakstans um flugrekendur, sem hún hefur eftirlit með, einkum upplýsingum varðandi afturköllun flugrekandaskírteina. Í svari sínu upplýsti Flugmálastjórnin framkvæmdastjórnina um þau flugrekandaskírteini sem gefin hafa verið út í Kasakstan og lagði fram gögn um afturköllun þriggja flugrekandaskírteina, þ.e. flugrekendanna *Jet One*, *Luk Aero* og *Air Trust Aircompany*.
- 50) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurna *Jet One*, *Luk Aero* og *Air Trust Aircompany* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 51) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekandans Air Astana séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Kirgistan

- 52) Lögbært yfirvald í Kirgistan (Flugmálastjórn Kirgistan (KG CAA)) lagði fram uppfærðar upplýsingar bréflaga, sem dagsett eru 18. október 2014 og 13. nóvember 2014, um þá flugrekendur sem hafa fengið vottun þar í landi og, sem stendur, er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins. Samkvæmt þessum bréfum og meðfylgjandi gögnum hefur Flugmálastjórn Kirgistan fellt tímabundið úr gildi flugrekandaskírteini fjögurra flugrekenda, þ.e. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* og *Click Airways*, og hefur afturkallað flugrekandaskírteini flugrekandans *Kyrgyz Trans Avia*. Samkvæmt löggjöf Kirgistan jafngildir tímabundin niðurfelling flugrekandaskírteinis afturköllun þess þegar handhafi skírteinis, sem hefur verið fellt tímabundið úr gildi, hefur ekki sótt um vottunarmálsmeðferð innan þriggja mánaða frá tímabundinni niðurfellingu þess. Flugrekendurnir *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* og *Click Airways* hafa ekki sótt um slíka vottun frá því að flugrekandaskírteini þeirra voru tímabundið felld úr gildi. Af þessum sökum má líta svo á að flugrekandaskírteini þeirra hafi verið afturkölluð.
- 53) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurna *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* og *Kyrgyz Trans Avia* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Líbanon

- 54) Samráð við lögbær yfirvöld í Líbanon (Flugmálastjórn Líbanons (DGCA)) heldur áfram með það að markmiði að staðfesta að Líbanon vinni að því að ráða bót á annmörkunum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á í tengslum við samræmda fullgildingarúttekt sína (ICVM), sem fram fór í Líbanon á bilinu 5.–11. desember 2012. Flugmálastjórn Líbanons hefur útbúið áætlun um aðgerðir til úrbóta og vinnur hún nú að því að framkvæma þessar aðgerðir, einkum að því er varðar alvarlega öryggisvandamálið sem tengist vottun flugrekenda í Líbanon.
- 55) Á tæknifundi, sem haldinn var 14. júlí 2014, lagði Flugmálastjórn Líbanons fram upplýsingar um breytingar á stjórn sinni, um ráðningu starfsfólks, bæði hjá Flugmálastjórninni og starfsfólk sem fengið yrði að láni til starfa hjá flugrekandanum *Middle East Airlines*, um betri greiningu á meginorsökum alvarlega öryggisvandamálsins og um að auka vitund á pólitískum vettvangi í tengslum við þær úrbætur sem gera þarf í Líbanon. Flugmálastjórnin lagði fram tæmandi skrá yfir núverandi flugrekandaskírteini í Líbanon og upplýsingar um endurnýjun flugrekandaskírteina tveggja flugrekenda.
- 56) Flugmálastjórnin upplýsti framkvæmdastjórnina um að skýrslan um úrlausn alvarlega öryggisvandamálsins hefði verið send til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Þó á enn eftir að sannprófa þessar aðgerðir til úrbóta.
- 57) Framkvæmdastjórnin fór í óformlega heimsókn til Flugmálastjórnarinnar 14. og 15. október 2014. Í heimsókninni lagði Líbanon áherslu á þær framfarir sem Flugmálastjórnin hefur náð síðan í júlí 2014, einkum vegna góðra samskipta hennar við Sambandið. Líbanon gengst við ábyrgð á alvarlega öryggisvandamálinu, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, og hefur skoðað öll flugrekandaskírteini. Flugmálastjórn Líbanons lagði áherslu á að hún hefði nú fullt vald til að vakta alla öryggisþætti hjá öllum flugrekendum þrátt fyrir að það séu ekki enn til staðar nein sjálfstæð flugmálafyrirvöld á sviði almenningsflugs með nægileg úrræði. Líbanon lagði fram viðbótarupplýsingar um aðgerðaáætlun sína um flugöryggi, 9. nóvember 2014, þ.m.t. áætlanir um frekari þróun sjálfstæðra flugmálafyrivalda á sviði almenningsflugs.

- 58) Í ljósi framangreinds eiga samráð við líbönsk yfirvöld að halda áfram í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 59) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Líbanon í skrána.
- 60) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin neyðst til að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Líbíu

- 61) Í apríl 2012 samþykktu lögbær yfirvöld í Líbíu (Flugmálastjórn Líbíu (LYCAA)) að takmarka flugrekstur allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Líbíu, innan Sambandsins. Ætlunin var að gefa Flugmálastjórninni tíma til að endurvotta þessa flugrekendur og koma sér upp fullnægjandi eftirlitsgetu til að tryggja samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 62) Framkvæmdastjórnin hefur vaktað skilvirkni þessara takmarkana. Framkvæmdastjórnin hefur einnig haft reglulegt samráð við Flugmálastjórnina um hvernig henni gangi að endurbæta öryggiskerfi sitt í almenningsflugi.
- 63) Fram til mars 2014 hafði einhver árangur náðst, bæði hjá Flugmálastjórninni sem og hjá helstu flugrekendum, Libyan Airlines og Afriqiyah Airways. Hins vegar tók vottun þessara flugrekenda mun lengri tíma en vænst var.
- 64) Framkvæmdastjórnin greindi frá því í apríl 2014 ⁽⁷⁾ að áður en hægt væri að gefa Flugmálastjórn Líbíu leyfi til að gefa út heimild til handa flugrekendum sínum til að starfrækja flug í Sambandinu, þyrfti að sýna fram á, þannig að framkvæmdastjórnin teldi það fullnægjandi, að endurvottunarferlinu hafi verið lokið með skilvirkum hætti og að til staðar væri áframhaldandi, varanlegt eftirlit í samræmi við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 65) Hins vegar versnaði staða flugverndar í Líbíu umtalsvert í júní og júlí 2014, einkum eftir að ófriður braust út á og í nágrenni við alþjóðaflugvöllinn í Trípólí. Þessi staða flugverndar heldur áfram að vera óstöðug. Ófriðurinn hefur leitt til alvarlegrar eyðileggingar og skemmda á byggingum, mannvirkjum og loftförum á jörðu niðri á alþjóðaflugvöllum í Trípólí sem hefur gert bæði flugvöllinn og staðbundna loftfrymið ónothæf.
- 66) Að teknu tilliti til óljósrar stöðu, að því er varðar getu Flugmálastjórnar Líbíu til að hafa tilskilið eftirlit með flugrekendum sínum í kjölfar ófriðarins og skorts á stöðugri og skilvirkri ríkisstjórn, hefur framkvæmdastjórnin ekki lengur trú á því að Flugmálastjórnin hafi enn vald til að takmarka flugrekstur flugrekenda í Líbíu innan Sambandsins. Framkvæmdastjórnin er þar að auki ekki sannfærð um getu Flugmálastjórnarinnar til að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar sínar að því er varðar að hafa öryggiseftirlit með flugrekendum sínum. Framkvæmdastjórnin hefur enn fremur áhyggjur af því hve mörg loftför skemmdust af völdum ófriðarins og hefur efasemdir um að nægilegt eftirlit sé haft með áframhaldandi lofthæfi þeirra.
- 67) Í kjölfar munnlegra athugasemda Flugmálastjórnar Líbíu, sem hún kom á framfæri við framkvæmdastjórnina 25. nóvember 2014, um ráðstafanir sem hún hafði gripið til í því skyni að tryggja flugöryggi í Líbíu var ljóst að þrátt fyrir viðleitni núverandi stjórnar Flugmálastjórnar Líbíu eru enn fyrir hendi verulegar áhyggjur af yfirvofandi áhættu í tengslum við flugöryggi sem ekki er nægilega takmarkandi. Áframhaldandi óstöðugleiki yfir enn frekar undir þessar áhyggjur.
- 68) Sökum óljósrar getu Flugmálastjórnar Líbíu til að hafa fullnægjandi eftirlit með flugrekendum í Líbíu og hafa stjórn á yfirvofandi öryggisáhættum er það metið svo að Flugmálastjórn Líbíu geti ekki uppfyllt alþjóðlegar skuldbindingar sínar í tengslum við flugöryggi.
- 69) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Líbíu, í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

⁽⁷⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 368/2014 frá 10. apríl 2014 (Stjtið. ESB L 108, 11.4.2014, bls. 16). Sjá einkum forsendu 64 í þessari reglugerð.

Flugrekendur frá Madagaskar

- 70) Virkt samráð við lögbær yfirvöld á Madagaskar hefur haldið áfram í því skyni að fylgjast með árangri þessara yfirvalda við að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun á Madagaskar, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 71) Hinn 23. október 2014 hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, samráðsfund með lögbærum yfirvöldum á Madagaskar og fulltrúum flugrekandans Air Madagascar. Á þessum fundi lagði flugrekandinn fram upplýsingar um hvaða breyting hefði orðið á flota sínum og greindi m.a. frá því að frá og með árinu 2015 verði tveimur loftförum af tegundinni Boeing 737, sem tilgreind eru í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006, smám saman skipt út fyrir loftför af sömu tegund og að loftfari af tegundinni ATR 72-600 verði bætt við flotann á fyrsta ársfjórðungi 2015.
- 72) Hinn 10. nóvember 2014 óskaði flugrekandinn *Air Madagascar* eftir því að viðauka B yrði breytt þannig að mögulegt verði að starfrækja nýju loftförin af tegundinni Boeing 737, sem munu koma í stað núverandi loftfara í flota hans af tegundinni Boeing 737, og loftfarið af tegundinni ATR 72-600, sem verður bætt við flota hans.
- 73) Flugrekandinn *Air Madagascar* lýsti því yfir og lagði fram gögn um að öryggisframmistaða flota síns hefði batnað. Lögbær yfirvöld á Madagaskar lýstu því yfir að, að því er varðar starfrækslu loftfara af tegundinni Boeing B737, þau væru ánægð með að hve miklu leyti flugrekandinn *Air Madagascar* færi að nógildandi kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Aðildarríkin og Flugöryggisstofnun Evrópu staðfestu að ekkert sérstakt vandamál hefði komið upp við skoðanir á hlaði sem framkvæmdar voru á flugvöllum í Sambandinu innan ramma SAFA-áætlunarinnar.
- 74) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með tilliti til flugrekandans Air Madagascar. Breyta ætti viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 þannig að mögulegt verði að starfrækja loftför af tegundinni B737 og loftför af tegundinni ATR 72/42, sem eru eða munu verða skráð á flugrekandaskírteini flugrekandans Air Madagascar.
- 75) Aðildarríkin munu halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar með því að setja það í forgang að loftför flugrekandans Air Madagascar séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Íslamska lýðveldinu Múrítaníu

- 76) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina um skýrslur, sem sýna fram á alvarlega annmarka í öryggismálum og að flugrekandinn *Mauritania Airlines International* vanræki stöðugt að ráða bót á þessum annmörkum sem komið hafa í ljós við skoðanir á hlaði sem framkvæmdar eru samkvæmt SAFA-áætluninni. Þessir annmarkar tengjast undirbúningi flugs og útreikningum á afkastagetu. Þrátt fyrir að ástand loftfara hafi batnað að einhverju leyti þá hefur eðli og alvarleiki nýlegra ágalla bein áhrif á öryggi starfrækslu og gerir það að verkum að aðgerðir til úrbóta eru nauðsynlegar.
- 77) Framkvæmdastjórnin hafði beint samband við lögbær yfirvöld landsins (Flugmálastjórn Múrítaníu (ANAC)) og flugrekandann Mauritania Airlines International um þessa annmarka til að þau geti tafarlaust gripið til mildandi aðgerða. Flugmálastjórn Múrítaníu staðfesti móttöku með því að greina frá fjölda aðgerða til úrbóta og niðurstöðum úr síðustu úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á sviði flugvalla og flugleiðsöguþjónustu.
- 78) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Íslamska lýðveldinu Múrítaníu í skrána.
- 79) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin neyðst til að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Mósambík

- 80) Lögbær yfirvöld í Mósambík (Flugmálastjórn Mósambík (IACM)) hafa tilkynnt um yfirstandandi framkvæmd áætlunar til úrbóta sem var lögð fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina og sem hún samþykkti. Nýjasta framvinduskýrslan og fylgiskjöl hennar, sem framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu fengu í hendurnar 26. september 2014, gefa til kynna að Flugmálastjórn Mósambík hafi haldið áfram að vinna að því að uppfæra lagarammann með því að leggja fram tillögur að nýrri löggjöf til að samræma lagagerðir um almenningsflug enn frekar kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, til að auka vægi hlutverks síns frá því að vera einungis eftirlitsaðili í það að vera raunverulegt yfirvald og til að samræma enn frekar gildandi reglur og breyttar kröfur og ráðlagðar starfsvenjur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO SARPS). Ráðning og þjálfun starfsfólks heldur áfram til að styrkja enn frekar eftirlitsgetuna, einkum á sviði starfrækslu og leyfisveitinga, flugvalla, lofthæfis, reglusetningar og framfylgdar. Viðleitnin til að byggja upp innri getu hefur verið eflað með því að stofna til samstarfs við afrísk og evrópsk yfirvöld sem og við svæðisbundnar stofnanir. Gerð hefur verið greining á öllum flugvöllum til að meta að hve miklu leyti sé farið að tilteknum kröfum í tengslum við vottun flugvallar og óskað hefur verið eftir nákvæmri áætlun um vottun alþjóðlegra flugvalla (Mapútó, Beira og Nacala) í því skyni að hefja ferlið árið 2015. Unnið er að flugöryggisáætlun landsins og er búist við að þeirri vinnu verði lokið eigi síðar en 2017.
- 81) Flugmálastjórn Mósambík hefur haldið áfram að ráða bót á útistandandi ágöllum, sem komu í ljós við úttekt innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP), með tilliti til tengdra spurninga um samskiptareglur. Þar að auki hafa verið samdar margar reglur og verklagsreglur sem nauðsynlegar eru til að styðja við svörin og hefur þeim og tilheyrandi fylgiskjöllum verið upphalað með því að nota búnað Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á Netinu fyrir samfellda vöktun. Nú er beðið eftir fullgildingu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á þessum aðgerðum.
- 82) Flugmálastjórn Mósambík hefur óskað eftir samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til að fullgilda framvindu framkvæmdar áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta en fyrirhugað er að sú úttekt fari fram á bilinu 26. nóvember til 4. desember 2014 og tekur hún til löggjafar, skipulags flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs, flugvalla og flugleiðsöguþjónustu.
- 83) Vakin hefur verið athygli á þeim þýðingarmikla árangri sem Flugmálastjórn Mósambík greindi frá við að ráða bót á anmörkunum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin greindi, og er Flugmálastjórnin hvött til að ljúka þeirri vinnu sinni að koma á fót flugkerfi sem er í fullu samræmi við alþjóðlegar kröfur. Með tilliti til þess þýðingarmikla árangurs sem þegar hefur náðst og þess árangurs sem vænta má gæti heimsókn sendinefndar Sambandsins vegna öryggismats átt sér stað á fyrsta ársfjórðungi 2015. Á þessari stundu er það þó staðreynd að enn á eftir að ráða viðunandi bót á nokkrum mikilvægum öryggistengdum málum á sviði flugöryggis.
- 84) Rannsókn á því þegar loftfar flugrekandans *Linhas Aéreas de Moçambique SA* brotlenti 29. nóvember 2013 stendur enn yfir. Lokaskýrslunnar um rannsókn slyssins er að vænta í lok árs 2014. Í kjölfar slyssins lét flugrekandinn *LAM* fara fram umfangsmikla endurskoðun á öryggis- og verndarþjálfun innan fyrirtækisins sem og á fyrirkomulagi og verklagsreglum sem þetta snertir, sem leiddi til þess að hann innleiddi strangari skipulags- og starfrækslukuröfur. Samhliða þessu hefur verið unnið áfram að því að bæta öryggisstjórnunarkerfið enn frekar þar sem sérstakri athygli var beint að greiningu og skiptum á fluggögnum.
- 85) Flugmálastjórn Mósambík hefur einnig greint frá því að hún hefur haldið áfram vottunarferli flugrekenda í samræmi við kröfur og ráðlagðar starfsvenjur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Samkvæmt skránni, sem Flugmálastjórnin lagði fram, hefur nýi flugrekandinn Makond Lda fengið vottun. Flugmálastjórnin gat þó ekki fært sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekanda samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 86) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins með því að bæta flugrekandanum Makond Lda í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Nepal

- 87) Framkvæmdastjórnin hefur haldið áfram samráði við lögbær yfirvöld í Nepal (Flugmálastjórn Nepal (CAAN)) til að ákvarða getu þeirra til að framkvæma og framfylgja með fullnægjandi hætti viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 88) Á grundvelli beiðni frá framkvæmdastjórninni lagði Flugmálastjórn Nepal fram gögn um framvindu sem orðið hefur að því er varðar öryggiseftirlit, þ.m.t. um anmarkana sem komu í ljós í matsheimsókn Sambandsins til Nepal í febrúar 2014, um alvarlega öryggisvandamálið, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, sem og um úttektir Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

- 89) Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu funduðu með Flugmálastjórn Nepal 24. september 2014. Á fundinum var aðallega rætt um þann árangur sem hefur náðst á sviði veitingar áhafnarskirteina, vottunar flugrekenda og eftirlits með flugrekstri.
- 90) Það virðist þó eins og fullnægjandi árangur hafi ekki náðst og að þörf sé á meiri tíma til umræða. Það veldur einkum áhyggjum að svo virðist sem Flugmálastjórn Nepal hafi ekki fjallað á fullnægjandi hátt um kröfurnar, sem gilda um flugáhöfn sem starfar í fjölstjórnarumhverfi, einkum þar sem tilgreint er í skýrslu um slys að skortur á viðeigandi þjálfun áhafnar sé talin líkleg ástæða fyrir banaslysinu sem átti sér stað 16. febrúar 2014.
- 91) Auk þess er það enn áhyggjuefni að endurvottun Flugmálastjórnarinnar á flugrekendum virðist ófullnægjandi og gæti verið óheppileg til að tryggja að allir flugrekendur í Nepal uppfylli alþjóðlegar kröfur um flugöryggi. Flugmálastjórn Nepal er því hvött til að leita sér aðstoðar hjá sérfræðingum á viðeigandi sviðum til að meta ferlið, sannprófa að það sé viðeigandi og grípa til aðgerða ef þörf er á.
- 92) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og flugrekendurnir *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air og Yeti Airlines* héldu fund 11. nóvember 2014 til að yfirfara framvindu við að vinna úr athugasemdunum, sem gerðar voru í matsheimsókn fulltrúa Sambandsins á staðnum, og önnur mál sem varða úrbætur á sviði flugöryggis í Nepal.
- 93) Litið er jákvæðum augum á getu tiltekinna flugrekenda til að stjórna áhættu í rekstri sínum sem bendir til þess að þeir búi yfir getu til að draga úr áhættu sökum ófullnægjandi eftirlits af hálfu Flugmálastjórnar Nepal. Hins vegar telur framkvæmdastjórnin að, eins og sakir standa, séu lögbær yfirvöld í Nepal ekki fær um að framkvæma og framfylgja með fullnægjandi hætti viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, sem gæti réttlætt tilslökun á núverandi flugrekstrarbanni.
- 94) Einnig ætti að benda á að framkvæmdastjórnin skrifaði Flugmálastjórn Nepal bréf, 25. ágúst 2014, til að fá uppfærðar upplýsingar um þá flugrekendur sem hún hefur eftirlit með. Í bréfi frá 10. september 2014 upplýsti Flugmálastjórnin framkvæmdastjórnina um að einn nýr flugrekandi hefði fengið vottun síðan upplýsingar voru síðast uppfærðar, þ.e. að 3. júlí 2014 hefði flugrekandinn Manang Air Pvt. Ltd. fengið úthlutað flugrekandaskírteini nr. 082/2014. Flugmálastjórn Nepal færði þó ekki sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekanda samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 95) Flugrekendur, sem höfðu áður fengið útgefið sérstakt flugrekandaskírteini fyrir alþjóðlega starfsemi, hafa nú fengið útgefið einungis eitt flugrekandaskírteini sem tekur til allrar starfsemi fyrirtækisins. Af þessum sökum hefur Flugmálastjórn Nepal afturkallað flugrekandaskírteini nr. 058/2010, sem tilheyrði flugrekandanum Buddha Air (International Operations), og nr. 059/2010 sem tilheyrði flugrekandanum Shree Airlines (International Operations).
- 96) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekandanum Manang Air Pvt. í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2007 og fella flugrekendurna Buddha Air (International Operations) og Shree Airlines (International Operations) brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Filippseyjum

- 97) Hinn 9. apríl 2014 tilkynnti Flugmálastjórn Bandaríkjanna ákvörðun sína um að breyta hlítnistöðu Filippseyja úr flokki 2 í flokk 1 innan ramma úttektaráætlunar hennar um alþjóðlegt flugöryggismat (IASA). Í bréfi frá 24. júlí 2014, sem Flugmálastjórn Filippseyja (CAAP) skrifaði framkvæmdastjórninni, er vísað í ákvörðun Flugmálastjórnar Bandaríkjanna um að hækka Filippseyjar um hlítniflokk. Í þessu bréfi er einnig vísað í orðsendingu frá Alþjóðaflugmálastofnuninni um að Filippseyjar hefði þegar ráðið bót á áður tilgreindum, alvarlegum öryggisvandamálum. Að lokum greindi Flugmálastjórn Filippseyja frá því í þessu bréfi að næsta markmið hennar væri að láta aflétta flugrekstrarbanni af þeim flugrekendum sem hafa fengið vottun á Filippseyjum og er enn bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 98) Í bréfi frá 22. september 2014 ítrekaði framkvæmdastjórnin að allar ákvarðanir um að fella flugrekendur, sem hafa fengið vottun á Filippseyjum, brott úr skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins verði að byggjast á gagnreyndri nálgun. Í tengslum við þetta var haldinn tæknifundur 4. nóvember 2014 með sérfræðingum frá framkvæmdastjórninni og Flugöryggisstofnun Evrópu sem og með háttsettum fulltrúum frá Flugmálastjórn Filippseyja.
- 99) Gögnin, sem Flugmálastjórn Filippseyja lagði fram fyrir og á tæknifundinum, 4. nóvember 2014, innihéldu upplýsingar um núverandi stjórnskipulag hennar sem og tillagðar úrbætur sem myndu efla eftirlitsgetu hennar. Einnig

voru lagðar fram upplýsingar um núverandi eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnarinnar með flugrekendum sem hafa fengið vottun á Filippseyjum. Flugmálastjórnin greindi einnig frá yfirstandandi úrbótum á grunnvirkjum og lagði fram nýjar upplýsingar um frekari fyrirhugaða uppbyggingu á flugöryggisáætlun ríkisins.

- 100) Í bréfi sínu frá 22. september 2014 lagði framkvæmdastjórnin einnig til að fulltrúar Flugöryggisstofnunar Evrópu myndu fara í vettvangsheimsókn til Filippseyja til að veita tækniástoð. Þessi heimsókn var farin í vikunni sem hófst 10. nóvember 2014.
- 101) Umræðan, sem fór fram á tæknifundinum 4. nóvember 2014, og gögnin, sem Flugmálastjórnin lagði fram þar, teljast lofa góðu varðandi þann árangur sem lögbær yfirvöld á Filippseyjum hafa náð á sviði eftirlits með flugrekendum sem hafa fengið vottun á Filippseyjum. Þetta skapar möguleika á því að eftirlitsnefnd Sambandsins geti skipulagt heimsókn á staðinn í framtíðinni.
- 102) Að því er varðar markmið Flugmálastjórnar Filippseyja um að sækja um að flugrekstrarbanni verði alveg aflétt af flugrekendum, sem hafa fengið vottun á Filippseyjum, er þó nauðsynlegt að leggja áherslu á að þetta krefst ítarlegs mats á öllum viðeigandi upplýsingum og að niðurstöður úr sannpröfun Sambandsins á staðnum verði fullnægjandi.
- 103) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Filippseyjum.
- 104) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendurnir Philippine Airlines og Cebu Pacific Air uppfylli viðeigandi öryggiskröfur á skilvirkan hátt, með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu

- 105) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin hafa haldið áfram að vakta öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússneska sambandsríkinu og starfrækja flug í Sambandinu, þ.m.t. með því að setja í forgang að skoðanir á hlaði séu framkvæmdar á loftförum tiltekinnna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 106) Hinn 15. júlí 2014 hitti framkvæmdastjórnin fulltrúa flugrekandans *Kogalymavia* til að staðfesta skilvirkni þeirra ráðstafana sem flugrekandinn hafði gripið til í því skyni að bæta öryggi. Á heildina litið virðist árangur flugrekandans *Kogalymavia* vera varanlegur. Flugrekandinn er hvattur til að halda áfram því starfi sínu að koma á jákvæðri öryggismenningu innan fyrirtækisins, þ.m.t. að tilkynna mikilvægar öryggistengdar upplýsingar.
- 107) Hinn 6. nóvember 2014 hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis, fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA). Tilgangur þessa fundar var að tryggja að hlutaðeigandi flugrekendur hafi fundið með fullnægjandi hætti lausn á þeim ágöllum sem komið hafa í ljós við skoðanir á hlaði í tengslum við öryggis skoðanir erlendra loftfara (SAFA-skoðanir á hlaði) hjá rússneskum flugrekendum síðustu 12 mánuði. Á fundinum skuldbatt Flugmálastjórn Rússlands sig til að rannsaka nánar ástæðurnar að baki tilteknum alvarlegum ágöllum og að fylgja eftir þeim tilvikum þar sem ekki hefur enn verið ráðin bót á vanefndum á tilhlýðilegan hátt.
- 108) Hinn 21. nóvember 2014 upplýsti Flugmálastjórnin framkvæmdastjórnina um að hún hefði ráðlagt flugrekendum sínum að finna tímanlega lausn á öllum ágöllum í SAFA-gagnagrunninum, sem höfðu enn ekki verið leiddir til lykta, og beita reglulega viðeigandi aðgerðum til úrbóta til að komast hjá vandamálum við SAFA-skoðanir og ágöllum sem koma í ljós í tengslum við þær.
- 109) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga var niðurstaðan sú að ekki væri þörf á að veita rússneskum flugmálayfirvöldum eða flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússland, áheyrn hjá flugöryggisnefndinni.
- 110) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Rússneska sambandsríkinu í skrána.
- 111) Aðildarríkin eiga þó að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur í Rússneska sambandsríkinu uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012. Ef þessar skoðanir gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki er farið að viðeigandi öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin neyðst til þess að grípa til aðgerða gegn flugrekendum frá Rússneska sambandsríkinu í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Saó Tóme og Prinsípe

- 112) Eftir langt tímabil án orðsendinga kom tilkynning, 22. september 2014, frá lögbærum yfirvöldum í Saó Tóme og Prinsípe (Flugmálastjórn Saó Tóme og Prinsípe (INAC)) þar sem þau greindu frá þeim árangri sem hefur náðst á þessu tímabili.
- 113) Hinn 28. maí 2014 tilkynnti Alþjóðaflugmálastofnunin að lokið væri við að leysa úr alvarlegum öryggisvandamálum varðandi vottunarferli flugrekenda og eftirlit með þeim sem og að rekstraraðilar flugvalla tryggi flugvernd. Þar af leiðandi hefur Saó Tóme og Prinsípe nú leyst úr öllum alvarlegum öryggisvandamálum sem áður höfðu komið í ljós.
- 114) Áætlunin um aðgerðir til úrbóta, sem Flugmálastjórn Saó Tóme og Prinsípe lagði fram, kemur nú til framkvæmda. Samantekt á framkvæmd áætlunarinnar frá miðjum apríl 2014 sýnir að 20% af þeim aðgerðum sem áætlað var að koma í framkvæmd fyrir lok nóvember 2014 hafa nú þegar verið framkvæmdar, að 25% af þessum aðgerðum standa enn yfir og að ekki hafi verið hafist handa við 55% af þeim aðgerðum sem eftir standa ásamt því að umtalsverðar tafir hafa orðið á áætluðum verklokum.
- 115) Flugmálastjórn Saó Tóme og Prinsípe hefur afturkallað flugrekandaskírteini átta flugrekenda, þ.e. *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo og Transliz Aviation*. Flugmálastjórnin hefur lagt fram skriflega sönnun um afturköllun flugrekandaskírteina þessara flugrekenda.
- 116) Framkvæmdastjórnin hefur veitt athygli þeirri jákvæðri þróun sem Flugmálastjórn Saó Tóme og Prinsípe greindi frá og hrósar því einkum að hún hafi afturkallað flugrekandaskírteini þeirra flugrekenda sem hafa ekki höfuðstöðvar sínar í landinu, sem og að hún hafi fellt öll loftföer þeirra brott úr skrá Saó Tóme og Prinsípe.
- 117) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella þessa flugrekendur brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 118) Flugmálastjórn Saó Tóme og Prinsípe greindi einnig frá því að flugrekandaskírteini hefðu verið gefin út til handa flugrekendunum STP Airways og Africa's Connection. Flugmálastjórnin gat þó ekki fært sönnur á að tryggt væri að öryggisefirlit með þessum tveimur flugrekendum samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 119) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendunum *STP Airways* og *Africa's Connection* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Súdan

- 120) Flugmálastjórn Súdan (SCAA) veitti framkvæmdastjórninni upplýsingar um fjóra flugrekendur, þ.e. *BADR Airlines (BDR), Nova Airlines (NOV), Sudan Airways (SUD) og Tarco Air (TRQ)*. Fylgiskjölín gefa til kynna að staða öryggisstjórnunar sé mismunandi hjá þessum flugrekendum. Þessi skjöl benda engu að síður til þess að góður árangur hafi náðst við undirbúning hugsanlegrar heimsóknar eftirlitsnefndar Sambandsins árið 2015.
- 121) Flugmálastjórn Súdan upplýsti framkvæmdastjórnina einnig um niðurstöður nýjustu úttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á sviði flugvalla og flugleiðsöguþjónustu. Þó svo að þessar úttektir snerti svið, sem varða oftar en ekki tæknilega þætti sem Sambandið hefur hvað mestar áhyggjur af í tengslum við flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Súdan, þ.e. flugstarfaskírteini, starfrækslu og lofthæfi, hefur þetta sýnt fram á að Flugmálastjórnin hefur leitast við að leysa öll flugöryggistengd mál með heildrænni nálgun.
- 122) Flugmálastjórn Súdan virðist hafa samþykkt varanlegar úrbætur með raunhæfum og framsæknum hætti. Hins vegar er nauðsynlegt að framkvæma ítarlegt mat til að ákvarða hvort Flugmálastjórn Súdan og flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Súdan, fari að alþjóðlegum öryggiskröfum. Þar að auki er nauðsynlegt að fá frekari staðfestingu í formi heimsóknar eftirlitsnefndar Sambandsins áður en hægt er að taka til athugunar tillögur að breytingum á skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 123) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Súdan.

Flugrekendur frá Sambíu

- 124) Deild almenningsflugs í Sambíu tilkynnti framkvæmdastjórninni með bréfi frá 15. maí 2014 að Flugmálastjórn Sambíu (ZCAA) væri starfhæf og að verið væri að styrkja getu stjórnsýslunnar. Í þessu bréfi voru einnig settar fram nýjar upplýsingar um aðgerðirnar til úrbóta, sem gripið var til í því skyni að ráða bót á fyrirliggjandi annmörkum, þ.m.t. öryggisáætlun sem framkvæmdastjórninni barst 5. ágúst 2014. Í þessari öryggisáætlun eru tilgreindar viðbótaraðgerðir, sem grípa þarf til í því skyni að koma á skilvirku og árangursríku öryggisstjórnunar- og eftirlitskerfi í Sambíu og einnig koma fram skýr markmið til skamms tíma, meðallangs tíma og langs tíma.
- 125) Deild almenningsflug í Sambíu virðist hafa náð árangri og yfirvöld í Sambíu eru hvött til að gera frekari úrbætur þannig að hægt sé að íhuga endurskoðun á núverandi takmörkunum á viðeigandi tímamarki og að lokinni nauðsynlegri sannprófun. Sem stendur eru þó enn margir mikilvægir annmarkar til staðar, sem hafa verið tilgreindir í öryggisáætluninni og þar sem enn á eftir að grípa til viðeigandi aðgerða, einkum í tengslum við stofnsetningu Flugmálastjórnar Sambíu, þ.m.t. nægur fjöldi starfsfólks með viðeigandi þjálfun, og í tengslum við uppfærslu löggjafar og reglugerða til að hrinda í framkvæmd ákvæðum í viðaukum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 126) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Sambíu.
- 127) Í 2. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 er viðurkennt að nauðsynlegt sé að taka ákvarðanir með skjótum hætti og, eftir því sem við á, eins fljótt og unnt er miðað við afleiðingarnar sem það getur haft fyrir öryggi. Því er nauðsynlegt, til að vernda viðkvæmar upplýsingar og til að lágmarka áhrif á viðskipti, að ákvarðanir, sem teknar eru í tengslum við uppfærslu á skránni yfir flugrekendur, sem sæta flugrekstrarbanni eða takmörkunum á flugrekstri innan Sambandsins, séu birtar og að þær öðlist gildi um leið og þær hafa verið samþykktar.
- 128) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 129) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:*1. gr.*

Reglugerð (EB) nr. 474/2006 er breytt sem hér segir:

- 1) Í stað viðauka A komi textinn í viðauka A við þessa reglugerð.
- 2) Í stað viðauka B komi textinn í viðauka B við þessa reglugerð.

2. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 11. desember 2014.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Violeta BULC

framkvæmdastjóri.

VIÐAUKA

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA HVERS KONAR FLUGREKSTUR
INNAN EVRÓPUSAMBANDSINS ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
<i>MERIDIAN AIRWAYS LTD</i>	AOC 023	MAG	Lýðveldið Gana
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.			Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>PAMIR AIRLINES</i>	Óskráð	PIR	Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>SAFI AIRWAYS</i>	AOC 181	SFW	Íslamska lýðveldið Afganistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekandanum <i>TAAG Angola Airlines</i> sem skráður er í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Angóla
<i>AEROJET</i>	AO 008-01/11	TEJ	Lýðveldið Angóla
<i>AIR GICANGO</i>	009	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>AIR JET</i>	AO 006-01/11-MBC	MBC	Lýðveldið Angóla
<i>AIR NAVE</i>	017	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>AIR26</i>	AO 003-01/11-DCD	DCD	Lýðveldið Angóla
<i>ANGOLA AIR SERVICES</i>	006	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>DIEXIM</i>	007	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>FLY540</i>	AO 004-01 FLYA	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>GIRA GLOBO</i>	008	GGL	Lýðveldið Angóla
<i>HELIANG</i>	010	Óskráður	Lýðveldið Angóla

⁽¹⁾ Unnt væri að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka A, nýti flugréttindi, með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda flugrekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>HELIMALONGO</i>	AO 005-01/11	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>MAVEWA</i>	016	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>SONAIR</i>	AO 002-01/10-SOR	SOR	Lýðveldið Angóla
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Benín, þ.m.t.			Lýðveldið Benín
<i>AERO BENIN</i>	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Lýðveldið Benín
<i>AFRICA AIRWAYS</i>	Óskráð	AFF	Lýðveldið Benín
<i>ALAFIA JET</i>	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
<i>BENIN GOLF AIR</i>	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	BGL	Lýðveldið Benín
<i>BENIN LITTORAL AIRWAYS</i>	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Lýðveldið Benín
<i>COTAIR</i>	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Lýðveldið Benín
<i>ROYAL AIR</i>	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Lýðveldið Benín
<i>TRANS AIR BENIN</i>	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Lýðveldið Benín
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Kongó, þ.m.t.			Lýðveldið Kongó
<i>AERO SERVICE</i>	RAC06-002	RSR	Lýðveldið Kongó
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	RAC06-012	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>EMERAUDE</i>	RAC06-008	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	RAC 06-003	EKA	Lýðveldið Kongó
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	Lýðveldið Kongó
<i>EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.</i>	RAC 06-014	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Óskráður	Lýðveldið Kongó
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Lýðveldið Kongó

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.			Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER</i>	104/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>AIR BARAKA</i>	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>AIR CASTILLA</i>	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>AIR MALEBO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>BIEGA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>BUSINESS AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>CETRACA</i>	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>CHC STELLAVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>CONGO EXPRESS AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>EAGLES SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>EPHRATA AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>FILAIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>FLY CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>GALAXY KAVATSI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>GOMA EXPRESS</i>	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>GTRA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>JET CONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>KATANGA EXPRESS</i>	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>KATANGA WINGS</i>	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>KIN AVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>KORONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)</i>	Undirskrift ráðherra (tilskipun nr. 78/205)	LCG	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>MAVIVI AIR TRADE</i>	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>OKAPI AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>PATRON AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>PEGASUS</i>	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>SAFE AIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>SION AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>STELLAR AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>TRACEP CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>WALTAIR AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Óskráður	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
<i>WIMBI DIRA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Lýðstjórnar- lýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djíbútí, þ.m.t.			Djíbútí
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráð	DAO	Djibútí
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.			Miðbaugs-Gínea
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>CRONOS AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<i>PUNTO AZUL</i>	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<i>TANGO AIRWAYS</i>	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.			Eritrea

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendum <i>Gabon Airlines, Afrijet</i> og <i>SN2AG</i>, sem eru skráðir í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Lýðveldið Gabon
<i>AIR SERVICES SA</i>	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Lýðveldið Gabon
<i>AIR TOURIST (ALLEGIANCE)</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Lýðveldið Gabon
<i>NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Lýðveldið Gabon
<i>SCD AVIATION</i>	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Lýðveldið Gabon
<i>SKY GABON</i>	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Lýðveldið Gabon
<i>SOLENTA AVIATION GABON</i>	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Lýðveldið Gabon
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendum <i>Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua</i> og <i>Indonesia Air Asia</i>, þ.m.t.			Lýðveldið Indónesía
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ALFA TRANS DIRGANTATA</i>	135-012	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ANGKASA SUPER SERVICES</i>	135-050	LBZ	Lýðveldið Indónesía
<i>ASCO NUSA AIR</i>	135-022	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Lýðveldið Indónesía
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	121-043	Óskráður	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Lýðveldið Indónesía
<i>BATIK AIR</i>	121-050	BTK	Lýðveldið Indónesía
<i>CITILINK INDONESIA</i>	121-046	CTV	Lýðveldið Indónesía
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Lýðveldið Indónesía
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Lýðveldið Indónesía
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Lýðveldið Indónesía
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Lýðveldið Indónesía
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Lýðveldið Indónesía
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Lýðveldið Indónesía
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Lýðveldið Indónesía
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Lýðveldið Indónesía
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Lýðveldið Indónesía
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Lýðveldið Indónesía
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Lýðveldið Indónesía
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Lýðveldið Indónesía
<i>MANUNGGAL AIR SERVICE</i>	121-020	MNS	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MATTHEW AIR NUSANTARA</i>	135-048	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MERPATI NUSANTARA AIRLINES</i>	121-002	MNA	Lýðveldið Indónesía
<i>MIMIKA AIR</i>	135-007	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MY INDO AIRLINES</i>	121-042	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NAM AIR</i>	121-058	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NATIONAL UTILITY HELICOPTER</i>	135-011	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NUSANTARA AIR CHARTER</i>	121-022	SJK	Lýðveldið Indónesía
<i>NUSANTARA BUANA AIR</i>	135-041	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>PACIFIC ROYALE AIRWAYS</i>	121-045	PRQ	Lýðveldið Indónesía
<i>PEGASUS AIR SERVICES</i>	135-036	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>PELITA AIR SERVICE</i>	121-008	PAS	Lýðveldið Indónesía
<i>PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA</i>	135-026	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>PURA WISATA BARUNA</i>	135-025	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>RIAU AIRLINES</i>	121-016	RIU	Lýðveldið Indónesía
<i>SAYAP GARUDA INDAH</i>	135-004	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>SKY AVIATION</i>	121-028	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>SKY AVIATION</i>	135-044	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>SMAC</i>	135-015	SMC	Lýðveldið Indónesía
<i>SRIWIJAYA AIR</i>	121-035	SJY	Lýðveldið Indónesía
<i>SURVEI UDARA PENAS</i>	135-006	PNS	Lýðveldið Indónesía
<i>SURYA AIR</i>	135-046	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>TRANSNUSA AVIATION MANDIRI</i>	121-048	TNU	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>TRANSWISATA PRIMA AVIATION</i>	135-021	TWT	Lýðveldið Indónesía
<i>TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE</i>	121-038	XAR	Lýðveldið Indónesía
<i>TRAVIRA UTAMA</i>	135-009	TVV	Lýðveldið Indónesía
<i>TRI MG INTRA ASIA AIRLINES</i>	121-018	TMG	Lýðveldið Indónesía
<i>TRIGANA AIR SERVICE</i>	121-006	TGN	Lýðveldið Indónesía
<i>UNINDO</i>	135-040	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>WING ABADI AIRLINES</i>	121-012	WON	Lýðveldið Indónesía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kasakstan, að undanskildum flugrekandanum <i>Air Astana</i>, þ.m.t.			Kasakstan
<i>AIR ALMATY</i>	AK-0483-13	LMY	Kasakstan
<i>ATMA AIRLINES</i>	AK-0469-12	AMA	Kasakstan
<i>AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR</i>	AK-0467-12	SAP	Kasakstan
<i>BEK AIR</i>	AK-0463-12	BEK	Kasakstan
<i>BEYBARS AIRCOMPANY</i>	AK-0473-13	BBS	Kasakstan
<i>BURUNDAYAVIA AIRLINES</i>	KZ-01/001	BRY	Kasakstan
<i>COMLUX-KZ</i>	KZ-01/002	KAZ	Kasakstan
<i>EAST WING</i>	KZ-01/007	EWZ	Kasakstan
<i>EURO-ASIA AIR</i>	AK-0472-13	EAK	Kasakstan
<i>FLY JET KZ</i>	AK-0477-13	FJK	Kasakstan
<i>INVESTAVIA</i>	AK-0479-13	TLG	Kasakstan
<i>IRTYSH AIR</i>	AK-0468-13	MZA	Kasakstan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>JET AIRLINES</i>	KZ-01/003	SOZ	Kasakstan
<i>KAZAIR JET</i>	AK-0474-13	KEJ	Kasakstan
<i>KAZAIRTRANS AIRLINE</i>	AK-0466-12	KUY	Kasakstan
<i>KAZAVIASPAS</i>	AK-0484-13	KZS	Kasakstan
<i>PRIME AVIATION</i>	AK-0478-13	PKZ	Kasakstan
<i>SCAT</i>	KZ-01/004	VSV	Kasakstan
<i>ZHETYSU AIRCOMPANY</i>	AK-0470-12	JTU	Kasakstan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgiska lýðveldinu, þ.m.t.			Kirgiska lýðveldið
<i>AIR BISHKEK (áður EASTOK AVIA)</i>	15	EAA	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirgiska lýðveldið
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirgiska lýðveldið
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Kirgiska lýðveldið
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kirgiska lýðveldið
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kirgiska lýðveldið
<i>S GROUP INTERNATIONAL (áður S GROUP AVIATION)</i>	45	INT	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kirgiska lýðveldið

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgiska lýðveldið
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kirgiska lýðveldið
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.			Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbíu, þ.m.t.			Líbía
<i>AFRIQIYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Líbía
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Líbía
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Líbía
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Líbía
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Líbía
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Líbía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Mósambík, þ.m.t.			Lýðveldið Mósambík
<i>AERO-SERVIÇOS SARL</i>	MOZ-08	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-07	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>COA — COASTAL AVIATION</i>	MOZ-15	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>CPY — CROPSPRAYERS</i>	MOZ-06	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>CRA — CR AVIATION LDA</i>	MOZ-14	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>EMÍLIO AIR CHARTER LDA</i>	MOZ-05	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-04	Óskráður	Lýðveldið Mósambík

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA</i>	MOZ-11	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>KAY — KAYA AIRLINES, LDA</i>	MOZ-09	KYY	Lýðveldið Mósambík
<i>LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.</i>	MOZ-01	LAM	Lýðveldið Mósambík
<i>MAKOND, LDA</i>	MOZ-20	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX</i>	MOZ-02	MXE	Lýðveldið Mósambík
<i>OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA</i>	MOZ-17	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>SAF — SAFARI AIR LDA</i>	MOZ-12	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA</i>	MOZ-10	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-16	TTA	Lýðveldið Mósambík
<i>UNIQUE AIR CHARTER LDA</i>	MOZ-13	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.			Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Óskráður	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Sambands- lýðstjórnar- lýðveldið Nepal
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Filippseyjum, að undanskildum flugrekendum <i>Philippine Airlines</i> og <i>Cebu Pacific Air</i>, þ.m.t.			Lýðveldið Filippseyjar
<i>AEROEQUIPEMENT AVIATION</i>	2010037	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>AIR ASIA PHILIPPINES</i>	2012047	APG	Lýðveldið Filippseyjar
<i>AIR JUAN AVIATION</i>	2013053	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>AIR PHILIPPINES CORPORATION</i>	2009006	GAP	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.</i>	2012048	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ASIAN AEROSPACE CORPORATION</i>	2012050	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ASTRO AIR INTERNATIONAL</i>	2012049	AAV	Lýðveldið Filippseyjar
<i>AYALA AVIATION CORP.</i>	4AN9900003	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.</i>	2010026	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>CM AERO SERVICES</i>	20110401	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>CYCLONE AIRWAYS</i>	2010034	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>FAR EAST AVIATION SERVICES</i>	2009013	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>INAEK AVIATION CORP.</i>	2010028	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>INTERISLAND AIRLINES</i>	2010023	ISN	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ISLAND AVIATION</i>	2009009	SOY	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ISLAND TRANSVOYAGER</i>	2010022	ITI	Lýðveldið Filippseyjar
<i>LION AIR</i>	2009019	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES</i>	2010029	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>MAGNUM AIR</i>	2012051	MSJ	Lýðveldið Filippseyjar
<i>MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP</i>	2010020	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>NORTHSKY AIR INC.</i>	2011042	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>OMNI AVIATION CORP.</i>	2010033	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.</i>	2010024	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ROYAL STAR AVIATION, INC.</i>	2010021	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES</i>	2009 004	SRQ	Lýðveldið Filippseyjar
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL</i>	2012052	SGD	Lýðveldið Filippseyjar
<i>SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES</i>	2011045	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>SUBIC SEAPLANE, INC.</i>	2011035	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>WCC AVIATION COMPANY</i>	2009015	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ZEST AIRWAYS INCORPORATED</i>	2009003	EZD	Lýðveldið Filippseyjar

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.			Saó Tóme og Prinsípe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Saó Tóme og Prinsípe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Saó Tóme og Prinsípe
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, þ.m.t.			Sierra Leóne
<i>AIR RUM, LTD</i>	ÓSKRÁÐ	RUM	Sierra Leóne
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	ÓSKRÁÐ	DTY	Sierra Leóne
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	ÓSKRÁÐ	Óskráður	Sierra Leóne
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	ÓSKRÁÐ	ORJ	Sierra Leóne
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	ÓSKRÁÐ	PRR	Sierra Leóne
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	ÓSKRÁÐ	SVT	Sierra Leóne
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	ÓSKRÁÐ	Óskráður	Sierra Leóne
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.			Lýðveldið Súdan
<i>ALFA AIRLINES</i>	54	AAJ	Lýðveldið Súdan
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	15	MGG	Lýðveldið Súdan
<i>BADER AIRLINES</i>	35	BDR	Lýðveldið Súdan
<i>BENTIU AIR TRANSPORT</i>	29	BNT	Lýðveldið Súdan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Lýðveldið Súdan
<i>DOVE AIRLINES</i>	52	DOV	Lýðveldið Súdan
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	Lýðveldið Súdan
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	53	WHB	Lýðveldið Súdan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Óskráður	Lýðveldið Súdan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Lýðveldið Súdan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Lýðveldið Súdan
<i>KUSH AVIATION</i>	60	KUH	Lýðveldið Súdan
<i>MARSLAND COMPANY</i>	40	MSL	Lýðveldið Súdan
<i>MID AIRLINES</i>	25	NYL	Lýðveldið Súdan
<i>NOVA AIRLINES</i>	46	NOV	Lýðveldið Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	1	SUD	Lýðveldið Súdan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	51	SNR	Lýðveldið Súdan
<i>TARCO AIRLINES</i>	56	TRQ	Lýðveldið Súdan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sambíu, þ.m.t.			Sambía
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambía

VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN EVRÓPUSAMBANDSINS ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætur takmörkunum	Skrásetningamerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðsluradnúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Lýðveldið Angóla	Öll loftför, að undanskildum: fimm loftförum af tegundinni Boeing B777 og fjórum loftförum af tegundinni B-737-700.	Öll loftför, að undanskildum: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Lýðveldið Angóla
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kasakstan	Öll loftför, að undanskildum loftförum af tegundinni Boeing B767, loftförum af tegundinni Boeing B757, loftförum af tegundinni Airbus A319/320/321.	Öll loftför, að undanskildum loftförum af tegundinni Boeing B767, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, loftförum af tegundinni Boeing B757, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, loftförum af tegundinni Airbus A319/320/321, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu.	Arúba (Konungsríkið Holland)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómoryjar	Öll loftför, að undanskildu: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildu: D6-CAM (851336).	Kómoryjar
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni Falcon 50, tveimur loftförum af tegundinni Falcon 900.	Öll loftför, að undanskildum: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Lýðveldið Gabon
GABON AIRLINES ⁽²⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildu: einu loftfari af tegundinni Boeing B767-200.	Öll loftför, að undanskildu: TR-LHP.	Lýðveldið Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildu: einu loftfari af tegundinni Challenger CL-601, einu loftfari af tegundinni HS-125-800.	Öll loftför, að undanskildum: TR-AAG, ZS-AFG.	Lýðveldið Gabon, Lýðveldið Suður-Afríka
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Lýðveldið Gana	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni DC8-63F.	Öll loftför, að undanskildum: 9G-TOP og 9G-RAC.	Lýðveldið Gana

⁽¹⁾ Unnt væri að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka B, nýti flugréttindi, með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda flugrekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarmarki og, ef það er fyrir hendi, framleiðsluráðnúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Íslamska Lýðveldið Íran	Öll loftför, að undanskildum: fjórtán loftförum af tegundinni Airbus A300, átta loftförum af tegundinni Airbus A310, einu loftfari af tegundinni Boeing B737.	Öll loftför, að undanskildum: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Íslamska Lýðveldið Íran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Lýðveldið Kórea	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni TU-204.	Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633.	Lýðveldið Kórea
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Öll loftför, að undanskildum: loftförum af tegundinni Boeing B737, loftförum af tegundinni ATR 72/42 og þremur loftförum af tegundinni DHC 6-300.	Öll loftför, að undanskildum: loftförum af tegundinni Boeing B737, sem tilgreind eru á flugrekandaskirteininu, loftförum af tegundinni ATR 72/42, sem tilgreind eru á flugrekandaskirteininu, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Lýðveldið Madagaskar

⁽¹⁾ Flugrekandanum Air Astana er einungis heimilt að nota tilgreindar tegundir loftfara, svo framarlega sem þessi loftför eru skráð í Arúba og allar breytingar á flugrekandaskirteininu eru lagðar fram tímanlega fyrir framkvæmdastjórnina og Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu.

⁽²⁾ Flugrekandanum Afrijet er einungis heimilt að nota þau loftför sem eru tilgreind fyrir núverandi starfrækslustig hans innan Sambandsins.

⁽³⁾ Flugrekandanum Gabon Airlines er einungis heimilt að nota þau loftför sem eru tilgreind fyrir núverandi starfrækslustig hans innan Sambandsins.

⁽⁴⁾ Flugrekandanum Iran Air er einungis heimilt að starfrækja flug til Sambandsins með því að nota loftförin sem tilgreind eru samkvæmt þeim skilyrðum sem sett eru fram í 69. forsendu reglugerðar (ESB) nr. 590/2010, Stjtið. ESB L 170, 6.7.2010, bls. 15.