

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2015/1014****2016/EES/05/20****frá 25. júní 2015****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 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 Sambandsins. Tiltekin þriðju lönd sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þessara upplýsinga og sannprófana, sem framkvæmdastjórnin hefur framkvæmt, ætti skrá Sambandsins nú að vera uppfærð.
- 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 Sambandsins.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin, Flugöryggisstofnun Evrópu og hlutaðeigandi þriðju lönd lögðu fram, til að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina og við flugöryggisnefndina sem komið var á fót með reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991³.
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og framkvæmdarreglugerðar hennar (EB) nr. 473/2006⁽⁴⁾, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Angóla, Botsvana, Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó, Gabon, Gana, Indlands, Indónesíu, Írans, Kasakstans, Líbanons, Líbíu, Madagaskar, Míritaníu, Mósambík, Filippseyja, Súdan, Tailands, Jemen og Sambíu. Flugöryggisnefndin fékk einnig upplýsingar frá framkvæmdastjórninni um Afganistan, Benín, Gíneu, Kirgistan, Nepal, Norður-Kóreu, Saó Tóme og Prinsípe og Taívan og hún fékk þar að auki uppfærðar upplýsingar frá framkvæmdastjórninni um samráð við Rússland um tæknimál.
- 6) Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina niðurstöður greiningar á úttekarskýrslum sem Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) framkvæmdi innan ramma úttektaáætlunarinnar í tengslum við

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 162, 27.6.2015, bls. 65. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 279/2015 frá 30. október 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 ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tæknikröfum og stjórnsýslumeðferð á 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).

alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP). Í þessu samhengi var lögð áhersla á mikilvægi þess að aðildarríkin setji 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, er gert ráð fyrir því að slík forgangsröðun skoðana á hlaði geri kleift að afla frekari upplýsinga um öryggisframmistöðu flugrekenda sem hafa flugrekstrarleyfi í þessum ríkjum.

- 7) Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði sem voru framkvæmdar innan ramma áætlunarinnar um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætlunarinnar) í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012⁽⁵⁾.
- 8) Flugöryggisstofnun Evrópu lagði einnig fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um verkefni á sviði tækniástoðar sem unnin eru í ríkjum sem verða fyrir áhrifum ráðstafana eða vöktunar samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005. Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram áætlanir sínar í þessu samhengi og veitti upplýsingar varðandi 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 hvött til að bregðast við þessum beiðnum á tvíhliða grundvelli í samræmi við framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun 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) Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörðunarkerfisins og um fyrirbyggjandi 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 loftföllum flugrekenda í Sambandinu eða úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem og úr sérstökum skoðunum og úttektum, sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa mörg aðildarríki gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær. Eistland upplýsti að Flugmálastjórn Eistlands hefði framkvæmt úttekt á flugrekandanum *AS Avies* og að flugrekandinn ynni að því að ráða bót á ágöllumum.
- 11) Aðildarríkin ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum.

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 Angola Airlines, sem hefur fengið vottun í Angóla, heimilt að starfrækja flug til Sambandsins með því að nota fjögur loftför af tegundinni Boeing 737-700 með skrásetningarmerkin D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, þrjú loftför af tegundinni Boeing 777-200 með skrásetningarmerkin D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og tvö loftför af tegundinni Boeing 777-300 með skrásetningarmerkin 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. Í kjölfar beiðni framkvæmdastjórnarinnar tóku bæði Flugmálastjórn Angóla og

⁽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 (Stjtið. ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1).

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

flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* þátt í samráðsfundi um tæknileg mál í Brussel 25. febrúar 2015 þar sem farið var ítarlega yfir alla þætti fyrirbyggjandi öryggisstöðu, þ.m.t. að því er varðar nýja loftfarið sem bæta á við í flota flugrekandans *TAAG Angola Airlines*.

- 14) Flugmálastjórn Angóla hefur lagt aðaláherslu á að samhæfa lagarammann við alþjóðlegar kröfur, að gera umbætur á grunnvirkjum (talstöðvarðrægi á yfirráðasvæði þeirra), gera strangari kröfur um leyfisveitingu fyrir starfsfólk og fyrirtæki, sem og að viðhafa strangara eftirlit með núverandi flugrekendum. Þar eð síðasttalda starfsemin uppfyllir ekki enn að fullu tilskildar alþjóðlegar öryggiskröfur, þar eð vottun flugrekenda er ekki nægilega traust ferli, er ekki unnt að gera tilslakanir á núverandi rekstrarbanni allra þeirra flugrekenda sem Flugmálastjórn Angóla hefur vottað, að flugrekandanum *TAAG Angola Airlines* undanskildum. Framkvæmdastjórnin vakti athygli á því að samskipti og samræming milli Flugmálastjórnar Angóla og flugrekandans *TAAG Angola Airlines* hafa batnað með reglulegum fundum þar sem ræddir eru allir þættir starfrækslu flugrekandans.
- 15) Flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* gerði grein fyrir endurnýjun og stækkun flota síns, þ.e. að loftför af tegundinni B737-200 og B747-300 Combi voru tekin úr umferð og ný loftför af tegundinni B777-200, B777-300ER og B737-700 voru keypt, auk þess sem hann lagði mikla áherslu á gæði rekstursins, tækni- og viðhaldsþátta ásamt vöxt. Þjálfun flugmanna hefur verið bætt umtalsvert með hjálp utanaðkomandi ráðgjafa. Öryggi hefur verið bætt enn frekar með því að innleiða kerfi fyrir nafnlausar tilkynningar um atvik án refsíakvæða. Þessar upplýsingar, ásamt ítarlegri greiningu á flugritagögnum, eru nú notaðar kerfisbundið til að greina og koma í veg fyrir að fyrri flugatvik eða frávik endurtaki sig og síðan eru niðurstöðurnar færðar inn í þjálfunaráætlun flugmanna.
- 16) Í tengslum við leyfisveitingarferli flugrekenda frá þriðja landi⁽⁷⁾ hefur flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* átt í stöðugum viðræðum við Flugöryggisstofnun Evrópu frá því í nóvember 2014 og hefur veitt henni staðreyndagögn og ítarleg gögn um loftfaraflota sinn og rekstur.
- 17) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta við enn einu loftfari af tegundinni Boeing 777-300, með skrásetningarmerkið D2-TEI, sem tilheyrir flugrekandanum *TAAG Angola Airlines*, í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006, og verður starfræksla þessa loftfars leyfð í Sambandinu.
- 18) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* fari að viðeigandi öryggisstöðlum á skilvirknan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessa flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Botsvana

- 19) Að beiðni framkvæmdastjórnarinnar lét Flugmálastjórn Botsvana í té upplýsingar um þann árangur sem hefur náðst við úrlausn alvarlegra öryggisvandamála og annarra vanefnda sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á með bréfi frá 30. janúar 2015. Flugmálastjórn Botsvana hefur einnig sýnt fram á frekari árangur að því er varðar að hrinda alþjóðlegum öryggiskröfum í framkvæmd. Flugmálastjórn Botsvana er hvött til að óska eftir því við Alþjóðaflugmálastofnunina að hún sannprófi hvort lausn hafi fundist á alvarlegu öryggisvandamálunum.
- 20) Fyrirliggjandi öryggisupplýsingar styðja ekki þá ákvörðun að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Botsvana, sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Framkvæmdastjórnin telur þó að fylgjast ætti náið áfram með stöðunni.
- 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Botsvana í skrána.

⁽⁷⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur flugrekenda frá þriðja landi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008.

Flugrekendur frá Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó

- 22) Allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, hafa verið skráðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 frá því í mars 2006⁽⁸⁾.
- 23) Lögbær yfirvöld Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó, Autorité de l'Aviation Civile (Flugmálastjórn Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó, AAC), upplýstu framkvæmdastjórnina með bréfi, dagsettu 27. maí 2015, um afturköllun flugrekandaskírteina flugrekendanna *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS' AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* og *Tracep Congo* og af þeim sökum ætti að fella þessa flugrekendur brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 24) Hinn 4. júní 2015 lét Flugmálastjórn Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó framkvæmdastjórninni í té viðbótarupplýsingar sem sýna að flugrekandaskírteini flugrekendanna *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* og *Wimbi Dira Airways* höfðu verið afturkölluð og því ætti að fella þessa flugrekendur brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 25) Flugmálastjórnin upplýsti framkvæmdastjórnina einnig um það að ný flugrekstrarleyfi hefðu verið gefin út til handa flugrekendunum *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* og *Congo Airways*, án þess að færa sönnur á að vottun og eftirlit með þessum flugrekendum væri í fullu samræmi við gildandi alþjóðlegar öryggiskröfur. Því ber að bæta þessum flugrekendum við í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 26) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurnar *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS' AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* og *Wimbi Dira Airways* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og bæta flugrekendunum *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* og *Congo Airways* við í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Gabon

- 27) Flugrekendurnir *Air Services SA* og *SCD Aviation* hafa verið skráðir í viðauka A síðan í júlí 2008. Flugrekandinn *Gabon Airlines* hefur, frá því í júlí 2008, einungis haft leyfi til að starfrækja loftfar innan Evrópusambandsins af tegundinni *Boeing 767-200* með skrásetningarmarkið *TR-LHP* með þeim skilyrðum sem eru tilgreind í forsendu 15 í reglugerð (EB) nr. 715/2008 ⁽⁹⁾.
- 28) Hinn 5. júní 2015 lögðu lögbær yfirvöld í Gabon framkvæmdastjórninni í té sönnun þess efnis að flugrekandaskírteini flugrekendanna *Air Services SA, SCD Aviation* og *Gabon Airlines* hefðu verið afturkölluð og því ætti að fella þessa flugrekendur brott úr skrá Sambandsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða sæta rekstrartakmörkunum.
- 29) Hinn 6. maí 2015 upplýstu lögbær yfirvöld í Gabon framkvæmdastjórnina um útgáfu nýs flugrekandaskírteinis fyrir flugrekandann *Tropical Air Gabon* án þess að færa sönnur á að vottun og eftirlit með þessum flugrekanda væri í fullu samræmi við gildandi alþjóðlegar öryggiskröfur. Því ber að bæta þessum flugrekanda við í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Reglugerð (EB) nr. 715/2008 frá 24. júlí 2008 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjtið. ESB L 197, 25.7.2008, bls. 36).

- 30) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurnar *Air Services SA* og *SCD Aviation* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, að fella flugrekandann *Gabon Airlines* brott úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og að bæta flugrekandanum *Tropical Air Gabon* við í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Gana

- 31) Í september 2010 var flugrekandanum *Meridian Airways LTD* bætt við í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006⁽¹⁰⁾. Í september 2010 var flugrekandanum *Airlift International (GH) LTD* bætt við í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og aðeins einu tilteknu loftfari af tegundinni DC-8-63F var veitt heimild til að fljúga innan Sambandsins. Báðar ákvarðanirnar eiga rætur sínar að rekja til alvarlegra annmarka í öryggismálum, sem komu í ljós við skoðanir á hlaði, sem framkvæmdar voru samkvæmt SAFA-áætluninni. Í nóvember 2010 var það metið svo að flugrekandinn *Airlift International (GH) LTD* gæti starfrækt annað loftfar af tegundinni DC-8-63F innan Sambandsins⁽¹¹⁾.
- 32) Hinn 5. júní 2014 sendi Flugmálastjórn Gana (GCAA) framkvæmdastjórninni vottorð um afskráningu tiltekinn loftfara af tegundinni DC-8-63F sem eru skráð í Gana. Flugmálastjórn Gana tilkynnti einnig að hún hefði gefið út tæknileg fyrirmæli þar sem hún bannar flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Gana, að nota loftför af tegundinni DC-8 og tóku fyrirmælin gildi 31. desember 2013. Túlka ætti þessar upplýsingar sem staðfestingu á því að lýðveldið Gana styðji ekki lengur starfrækslu loftfara af tegundinni DC-8 sem eru í loftfaraskrá þess.
- 33) Hinn 16. febrúar 2015 lét Flugmálastjórn Gana framkvæmdastjórninni í té skrifleg gögn um að hún hefði afturkallað flugrekandaskírteini flugrekandanna *Meridian Airways LTD* og *Airlift International (GH) LTD*. Tæknifundur háttsettra fulltrúa Flugmálastjórnar Gana, framkvæmdastjórnarinnar og Flugöryggisstofnunar Evrópu var haldinn 17. mars 2015 þar sem Flugmálastjórn Gana lagði fram upplýsingar um núverandi stjórnskipulag sitt, um eftirlit sitt með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Gana, og um vottunarferli flugrekenda. Sönnun um afturköllun á þessum tveimur flugrekandaskírteinum og upplýsingar, sem lagðar voru fram á tæknifundinum um fyrirkomulag Flugmálastjórnarinnar við öryggisefirlit, töldust fullnægjandi til að álykta að flugrekendurnir *Meridian Airways LTD* og *Airlift International (GH) LTD* hefðu hætt rekstri sínum.
- 34) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekandann *Meridian Airways LTD* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og fella flugrekandann *Airlift International (GH) LTD* brott úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 35) 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 grípa til aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Indlandi

- 36) Flugmálastjórn Indlands (DGCA) lét framkvæmdastjórninni í té uppfærðar upplýsingar með bréfi, dagsettu 24. desember 2014, um þær aðgerðir til úrbóta sem Flugmálastjórn Indlands hafði gripið til í tengslum við ákvörðun Flugmálastjórnar Bandaríkjanna frá janúar 2014 um að breyta hlítnistöðu Indlands úr flokki 1 í flokk 2 í samræmi við úttekt í tengslum við alþjóðlegt flugöryggismat (IASA-úttekt). Í bréfinu var einnig greint frá því að Flugmálastjórn Bandaríkjanna hefði framkvæmt endurmat á Flugmálastjórn Indlands í desember 2014. Hinn 8. apríl 2015 tilkynnti Flugmálastjórn Bandaríkjanna að hlítnistöðu Indlands yrði breytt úr flokki 2 í flokk 1 í samræmi við IASA-úttekt.

⁽¹⁰⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 791/2010 frá 6. september 2010 (Stjtið. ESB L 237, 8.9.2010, bls. 10). Sjá einkum forsendur 9–23 í þessari reglugerð.

⁽¹¹⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1071/2010 frá 22. nóvember 2010 (Stjtið. ESB L 306, 23.11.2010, bls. 44). Sjá einkum forsendur 29–31 í þessari reglugerð.

- 37) Í bréfi til Flugmálastjórnar Indlands frá 10. apríl 2015 ítrekaði framkvæmdastjórnin að jafnvel þótt hún fagnaði ákvörðun Flugmálastjórnar Bandaríkjanna um að hækka Indland um hlítniflokk, í samræmi við IASA-úttekt, þá þyrfti Flugmálastjórn Indlands áfram að vinna með framkvæmdastjórninni að því að veita reglulega uppfærðar upplýsingar um það hvort Flugmálastjórn Indlands standi við alþjóðlegar skuldbindingar sínar um öryggi og eftirlit.
- 38) Hinn 7. maí 2015 var haldinn tæknifundur meðal sérfræðinga frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkis og háttsettra fulltrúa frá Flugmálastjórn Indlands. Fundurinn gerði Flugmálastjórn Indlands kleift að leggja fram upplýsingar um þær ráðstafanir sem hún hafði gert sem leiddu til þess að hlítnistöðu Indlands var breytt úr flokki 2 í flokk 1. Flugmálastjórn Indlands lagði fram upplýsingar um áætlunina um aðgerðir til úrbóta sem hún hafði framkvæmt sem og tilteknar upplýsingar um sjálfbærar ráðstafanir sem hún hafði innleitt til að efla getu sína til öryggiseftirlits. Framkvæmdastjórnin tók tillit til upplýsinganna sem Flugmálastjórn Indlands lagði fram. Það var metið svo að hvorki væri þörf á setja flugrekstrarbann né rekstrartakmarkanir á flugrekendur, sem hafa fengið vottun á Indlandi, en að frekara samráð um tæknimál væri gagnlegt til að viðhalda viðræðum við Flugmálastjórn Indlands um öryggistengd mál.
- 39) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Indlandi í skrána.
- 40) Aðildarríki 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

- 41) Reglulegt samráð milli framkvæmdastjórnarinnar og Flugmálastjórnar Indónesíu (DGCA) heldur áfram með það að markmiði að fylgjast með árangri Flugmálastjórnar Indónesíu við að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum. Í kjölfar úttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í maí 2014 lauk Flugmálastjórn Indónesíu við gerð áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta og vinnur sem stendur að því að ljúka við framkvæmd þessara aðgerða.
- 42) Hinn 28. desember 2014 varð loftfar flugs nr. QZ8501 frá flugrekandanum Indonesia AirAsia fyrir óhappi yfir Javahafi. Loftfarið eyðilagðist og allir farþegar og áhöfn létu lífið. Samgönguöryggisnefnd Indónesíu (NTSC) annast rannsókn slyssins og vænta má lokaskýrslunnar fyrir lok ársins 2015.
- 43) Í janúar 2015 heimsóttu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar Indónesíu til að ræða um niðurstöður úttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í maí 2014 til að tryggja að öryggiseftirlit með flugrekendum, sem eru ekki lengur í skrá Sambandsins, sé það öflugt að ekki sé ástæða til að bæta þeim við í þá skrá. Fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar hittu fyrir samgönguráðherra Indónesíu, fulltrúa frá Flugmálastjórn Indónesíu, þá sem skipa samgönguöryggisnefndina og hlutaðeigandi flugrekendur. Þessir flugrekendur gáfu greinargott yfirlit yfir öryggisstjórnunarkerfi sitt og innleiðingu alþjóðlegra öryggiskrafna.
- 44) Flugmálastjórn Indónesíu lagði fram ítarlegar upplýsingar með bréfi, dagsettu 31. mars 2015, yfir yfirstandandi aðgerðir til úrbóta til að finna lausn á þeim vandamálum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á. Flugmálastjórnin lagði enn fremur fram upplýsingar um öryggiseftirlit með viðkomandi flugrekanda. Í kjölfar greiningar á upplýsingunum, sem lagðar voru fram, fór framkvæmdastjórnin fram á frekari skýringar að því er varðar öryggiseftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, og gildandi skrá yfir handhafa flugrekandaskírteina í Indónesíu.
- 45) Viðbótarskýringar voru gefnar með bréfi, dagsettu 13. maí 2015. Upplýsingar voru veittar um vöktunar- og eftirlits-áætlun varðandi flugrekendurna, sem eru sem stendur undanþegnir flugrekstrarbanni, þ.e. flugrekendurna *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* og *Indonesia Air Asia*. Á grundvelli upplýsinganna, sem voru veittar, var komist að þeirri niðurstöðu að Flugmálastjórn Indónesíu annast fullnægjandi öryggiseftirlit með þessum flugrekendum og að ekki liggi fyrir neinar viðeigandi öryggisupplýsingar sem styðja flugrekstrarbann.

- 46) Í sama bréfi upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórnina um að flugrekandaskírteini flugrekendanna Mandala Airlines (flugrekandaskírteini nr. 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (flugrekandaskírteini nr. 121-002), *Sky Aviation* (flugrekandaskírteini nr. 121-028 og 135-044) og *Republik Express* (flugrekandaskírteini nr. 121-040) hefðu verið afturkölluð. Því ætti að fella flugrekandann *Mandala Airlines* brott úr skránni yfir undanþegna flugrekendur frá Indónesíu og fella ætti flugrekendurna *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* og *Republik Express* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 47) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekandann *Mandala Airlines* brott úr skránni yfir undanþegna flugrekendur og fella flugrekendurna *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* og *Republik Express* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Íran

- 48) Hinn 30. mars 2010 var flugrekandanum *Iran Air*, sem vottaður var af Flugmálastjórn Íslamska lýðveldisins Íran, bætt við í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006⁽¹²⁾. Rekstrartakmarkanir, sem settar voru á flota flugrekandans *Iran Air*, voru nánar tilgreindar í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á staðinn 5. júlí 2010⁽¹³⁾.
- 49) Flugrekandinn *Iran Air* hefur látið framkvæmdastjórninni í té upplýsingar um núverandi flota sinn sem eru studdar viðeigandi fylgigögnum. Flugrekandinn óskaði eftir því að undanskilja loftför af tegundinni A320 frá rekstrartakmörkununum til að geta starfrækt þau innan Sambandsins. Það hefur þó ekki enn verið hægt að sannprófa gögnin sem lögð voru fram á tæknifundi og/eða við matsheimsókn aðila Sambandsins á staðinn. Á þessari stundu er því ekki hægt að taka ákvörðun um að heimila flugrekandanum *Iran Air* að starfrækja loftför af tegundinni A320.
- 50) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur sem hafa fengið vottun í Íran.

Flugrekendur frá Kasakstan

- 51) Framkvæmdastjórnin vaktar ennþá framkvæmd Kasakstans á áætluninni um aðgerðir til úrbóta í kjölfar samræmdrar fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICVM) í landinu árið 2014. Þessi samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar staðfesti að ráðin hefði verið bót á einu, alvarlegu öryggisvandamáli á sviði lofthæfi og að almennur árangur hefði náðst við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Alþjóðaflugmálastofnunin greindi alvarlega annmarka á sviði flugreksturs og benti jafnvel á fleiri alvarleg öryggisvandamál í tengslum við þetta svið.
- 52) Hinn 27. júní 2015 var haldinn samráðsfundur um tæknimál með Flugmálastjórn Kasakstans (CAC) til að gera henni kleift að láta framkvæmdastjórninni í té uppfærðar upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sína og forgangsmál til skamms og meðallangs tíma. Samkvæmt upplýsingunum, sem Flugmálastjórn Kasakstans lét í té, hefur tilteknum aðgerðum til úrbóta verið hrint í framkvæmd. Aðrar aðgerðir til úrbóta eru mislangt á veg komnar. Samkvæmt Flugmálastjórn Kasakstans eru forgangsmál hennar fyrir árið 2015 m.a. að innleiða fimm áfanga vottunarferli fyrir flugrekendur, að þróa verklagsreglur um sérstök samþykki, að ráða fleira tæknimenntað starfsfólk, að þróa og innleiða öryggiseftirlitsáætlun og skoðunaráætlun, að innleiða nýja gátlista fyrir skoðanir og úttektir, að þjálfra skoðunarmenn og að veita skoðunarmönnum heimild til að sinna umsjónar- og eftirlitsstörfum sínum.
- 53) Á samráðsfundinum um tæknimál upplýsti flugrekandinn *Air Astana* að Flugmálastjórn Kasakstans hefði endurvottað flugrekandann í apríl 2015. Flugrekandinn veitti enn fremur reglulega uppfærðar upplýsingar um flugrekstur sinn, þjálfun og viðhaldsaðgerðir.

⁽¹²⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 273/2010 frá 30. mars 2010 (Stjtið. ESB L 84, 31.3.2010, bls. 25). Sjá einkum forsendur 41–49 í þessari reglugerð.

⁽¹³⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 590/2010 frá 5. júlí 2010 (Stjtið. ESB L 170, 6.7.2010, bls. 9). Sjá einkum forsendur 60–71 í þessari reglugerð.

- 54) Á samráðsfundi um tæknimál í apríl 2015 upplýsti flugrekandinn SCAT Air Company framkvæmdastjórnina einnig um það að hann hefði staðist öryggisúttekt Alþjóðasambands flugfélaga á flugrekstri (IOSA-úttekt) og að flugrekandinn hljóti líklega IOSA-vottorð fyrir lok ársins 2015 þegar hann hefur ráðið bót á útstandandi vanefndum á fullnægjandi hátt.
- 55) Á grundvelli upplýsinganna, sem framkvæmdastjórnin hefur aðgang að, og umræðnanna á samráðsfundunum um tæknimál, var komist að þeirri niðurstöðu að Kasakstan eigi enn í erfiðleikum með að framkvæma alþjóðlegar öryggiskröfur. Framkvæmdastjórnin hvetur Flugmálastjórn Kasakstans eindregið til að leggja meiri vinnu í framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna, sem er forsenda þess að framkvæmdastjórnin athugi með meiri velvild að gera frekari tilslakanir á takmörkunum sem gilda um flugrekendur sem eru undir eftirliti Flugmálastjórnar Kasakstans.
- 56) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Kasakstan.
- 57) 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 Líbanon

- 58) Samráð við Flugmálastjórn Líbanons (DGCA) stendur yfir, með það að markmiði að staðfesta að Líbanon hafi hrint í framkvæmd áætluninni um aðgerðir til úrbóta, sem var samin til að bregðast við ágöllum og alvarlegu öryggisvandamáli sem komu í ljós við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í desember 2012.
- 59) Á fundi í Brussel, 9. apríl 2015, upplýsti ráðgjafi samgönguráðherra Líbanons framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun Evrópu um skipun stjórnarnefndar Flugmálastjórnar. Hann vísaði einnig til tillagna um að aðskilja öryggiseftirlit og þjónustuveitingu sem eru sem stendur í höndum Flugmálastjórnar Líbanons. Frekari upplýsingar voru lagðar fram um þær aðgerðir sem Flugmálastjórn Líbanons hefur hrint í framkvæmd í samvinnu við Alþjóðaflugmálastofnunina. Öryggisteymi svæðisskrifstofu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fór í vettvangsheimsókn í mars 2015 til að sannprófa framvindu aðgerða í því skyni að ráða bót á alvarlega öryggisvandamálinu.
- 60) Framkvæmdastjórnin veitti Flugmálastjórn Líbanons tækniaðstoð, fyrir milligöngu Flugöryggisstofnunar Evrópu, í tengslum við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna, frá september 2014 til mars 2015, sem eftirfylgni við MASC-verkefnið (e. Mediterranean Aviation Safety Cell). Þessi starfsemi hefur hjálpað Flugmálastjórn Líbanons við að framkvæma aðgerðir til úrbóta, að gera umbætur á innri málsmeðferð sinni, leiðarvísunum og handbókum og vinna að undirbúningi að betra stjórnskipulagi.
- 61) Fyrirliggjandi öryggisupplýsingar styðja ekki ákvörðun um að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Líbanon, sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Framkvæmdastjórnin taldi þó rétt að fylgjast áfram náið með stöðunni. Samráð við líbónsk yfirvöld eiga að halda áfram í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 62) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Líbanon í skrána.
- 63) 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

- 64) Framkvæmdastjórnin hefur enn áhyggjur af stöðu flugöryggis í Líbíu. Sú ríkisstjórn sem Sambandið hefur viðurkennt hefur tilnefnt nýtt lögbært yfirvald, *Libyan Civil Aviation Authority* (LCAA), sem Flugmálastjórn landsins. Flugmálastjórn Líbíu hefur úthlutað lögbærum yfirvöldum í öðrum ríkjum tiltekin verk, sem tengjast flugöryggi, t.d. að gefa út tilkynningar til flugmanna (NOTAM). Hins vegar heldur fyrri lögbæra yfirvaldið, þ.e. *Libyan Civil Aviation Authority* (LYCAA), áfram að vera til staðar og gefur áfram út tilkynningar til flugmanna til viðbótar við þær sem gefnar eru út á vegum Flugmálastjórnar Líbíu (LCAA). Þetta gæti haft áhrif á flugöryggi því þær tilkynningar til flugmanna sem þessar stofnanir gefa út, ef þær ná yfir sama loftrými eða sömu flugvelli, gætu innihaldið mótsagnakenndar upplýsingar.
- 65) Framkvæmdastjórnin hefur komið sér upp tengiliðum hjá Flugmálastjórninni (LCAA) en hefur hvorki fengið nothæfar né sannreynanlegar upplýsingar um núverandi stöðu að því er varðar eftirlit með almenningsflugi og ekki heldur um stöðu flugöryggis í Líbíu.
- 66) Sökum þess hve óljóst og óstöðugt ástandið er í Líbíu og takmarkaðrar getu Flugmálastjórnar Líbíu til að hafa fullnægjandi eftirlit með flugrekendum í landinu og hafa stjórn á yfirvofandi öryggisáhættu er það metið svo að Líbía geti ekki uppfyllt alþjóðlegar skuldbindingar sínar í tengslum við flugöryggi.
- 67) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Líbíu.

Flugrekendur frá Madagaskar

- 68) Virkt samráð við lögbær yfirvöld á Madagaskar, Aviation Civile de Madagascar (ACM), 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.
- 69) Hinn 28. apríl 2015 hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, samráðsfund með Flugmálastjórn Madagaskar (ACM) og fulltrúum flugrekandans *Air Madagascar*. Á þessum fundi lögðu Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn fram upplýsingar um þann árangur sem hefur náðst við framkvæmd áætlunar þeirra um aðgerðir til úrbóta og um fyrirbyggjandi aðgerðir sem gripið var til í því skyni að ráða bót á öryggisvandamálanum sem komu í ljós við matsheimsókn fulltrúa ESB til Madagaskar í febrúar 2014.
- 70) Flugmálastjórn Madagaskar greindi einkum frá þeim árangri sem náðst hefur við þjálfun skoðunarmanna sinna, sem fram fer innan ramma áætlunar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um tækniástoð (SAFE), og greindi frá því að á þeim tíma sem fundurinn átti sér stað hefðu viðurkenndir skoðunarmenn hlotið u.þ.b. 65% af þeirri þjálfun sem er nauðsynleg til að gera Flugmálastjórninni kleift að ná viðunandi frammistöðu við eftirlitsskyldur sínar. Eftirlitsáætlunin fyrir 2014 var framkvæmd með aðstoð þriðju aðila en Flugmálastjórn Madagaskar var sannfærð um að eftirlitsáætlunin fyrir 2015 myndi sýna fram á getu hennar til að inna af hendi eftirlitsskyldur sínar. Flugmálastjórn Madagaskar upplýsti einnig að hún hefði nýlega ákveðið að fella flugrekandaskirteini flugrekendanna *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* og *Insolite Travel Fl* tímabundið úr gildi sem og samþykki þjálfunarfyrirtækisins *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie*. Flugmálastjórn Madagaskar lagði að lokum áherslu á að Alþjóðaflugmálastofnunin væri um þessar mundir að meta mikilvæga þætti 1–5 í öryggiseftirlitsskerfinu, án þess að vera á svæðinu, og að þessu mati ætti að vera lokið í júlí 2015.
- 71) Til viðbótar við upplýsingar um áætlun sína um fyrirbyggjandi aðgerðir og aðgerðir til úrbóta lagði flugrekandinn *Air Madagascar* einnig fram nýjustu upplýsingar um þróun flotans og greindi m.a. frá því að verið væri að athuga með kaup á þriðja loftfarinu af tegundinni ATR 72-600 og að til stæði að skipta út tveimur loftförum af tegundinni Boeing 737-300 fyrir loftfar af tegundinni Boeing 737-700 á fjórða ársfjórðungi 2015.
- 72) Framkvæmdastjórnin tók tillit til upplýsinganna sem Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* lögðu fram. Framkvæmdastjórnin fagnaði þeim árangri sem Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* höfðu náð með því að ákvarða nýja verkferla eða gera úrbætur á þeim sem fyrir voru. Framkvæmdastjórnin

leggur þó þunga áherslu á nauðsyn þess að báðar stofnanirnar hafi getu til að framkvæma þessa verkferla með skilvirkum hætti. Framkvæmdastjórnin mælir með að eitt skref verði tekið í einu og komið í veg fyrir að verkferlum verði aðeins hrint í framkvæmd að hluta til, eins og vakið var máls á í matsheimsókn fulltrúa Sambandsins til Madagaskar í febrúar 2014.

- 73) Flugmálastjórn Madagaskar upplýsti framkvæmdastjórnina, 8. maí 2015, um að flugrekandinn *Air Madagascar* hefði lagt fram beiðni um að loftfari af tegundinni Airbus A340-300, með skrásetningamerkið 5R-EAA, yrði bætt í skrána yfir loftför fyrirtækisins sem eru þegar tilgreind í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 74) Hinn 29. maí 2015 lét ferðamála-, samgöngumála- og loftslagsmálaráðherra Madagaskar í ljós þá ósk sína að ástand loftfaranna tveggja af tegundinni Airbus A340-300 yrði endurmetið á fundi flugöryggisnefndarinnar í júní 2015. Ef ekki væri unnt að ljúka endurmatsferlinu í tengslum við hugsanlega brottfellingu flugrekandans *Air Madagascar* úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 fyrir fundinn í júní 2015 myndi hann styðja beiðni flugrekandans *Air Madagascar* um að loftfarinu af tegundinni A340-300, með skrásetningamerkið 5R-EAA, yrði bætt í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 75) Í ljósi alvarleika áfallanna, sem fulltrúar ESB vöktu máls á í matsheimsókn til Madagaskar í febrúar 2014, telur framkvæmdastjórnin að skilyrðin, sem leyfa slíka tilfærslu, séu í eðli sínu ekki frábrugðin þeim skilyrðum sem þarf að uppfylla til að fella flugrekandann *Air Madagascar* brott úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Endurskoðun upplýsinganna, sem Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* lögðu fram eftir fundinn 28. apríl 2014, með það að markmiði að styðja ákvörðunina um að bæta loftfari af tegundinni Airbus A340-300, með skrásetningamerkið 5R-EAA, í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006, sýnir ekki fram á að þessi skilyrði séu uppfyllt.
- 76) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Madagaskar.

Flugrekendur frá Íslamska Lýðveldinu Míritaníu

- 77) Hinn 24. febrúar 2015 var haldinn tæknilegur fundur í Brussel meðal framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, allmargra aðildarríkja og Flugmálastjórnar Míritaníu, Agence Nationale de l'Aviation Civile sem og flugrekandans Mauritania Airlines International (MAI). Flugmálastjórn Míritaníu kynnti öryggisstöðu Míritaníu og aðgerðaáætlun ríkisins um flugöryggi þar sem áhersla er lögð á góðar niðurstöður úr úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og þá staðreynd að stórum hluta alþjóðlegra öryggiskrafna hefur þegar verið hrint í framkvæmd með skilvirkum hætti. Flugrekandinn MAI greindi frá því hvernig hann brást við nýlegum niðurstöðum úr SAFA-skoðun og tilkynnti að hann myndi undirgangast skráningarferlið fyrir öryggisúttekt Alþjóðasambands flugfélaga á flugrekstri (IOSA-úttekt). Flugrekandinn MAI staðfesti að hann hefði hætt flugi til tiltekinna áfangastaða í Sambandinu af efnahagslegum ástæðum og að hann ætli sér að þróa svæðisbundið net í samstarfi við flugrekanda í Sambandinu. Flugrekandinn MAI hefur þar af leiðandi einnig ákveðið að breyta samsetningu flotans til að starfrækja minni loftför og fjölga flugferðum.
- 78) Nýjasta greining Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við SAFA-skoðanir sýnir framfarir að því leyti að færri ágallar fundust við SAFA-skoðanir í Sambandinu jafnvel þótt sum aðildarríki minntu á að þegar nýtt loftfar af tegundinni Embraer ERJ145 var tekið í notkun hjá flugrekandanum MAI hefði það ekki farið fram með fullnægjandi hætti. Undirbúningur fyrir öryggisúttekt Alþjóðasambands flugfélaga á flugrekstri fór fram í Nouakchott á bilinu 10.–14. mars 2015. Flugmálastjórn Míritaníu og flugrekandinn MAI lögðu fyrir framkvæmdastjórnina bráðabirgðaniðurstöður úr undirbúningsúttektinni. Á grundvelli þeirra virðist sem framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna sé viðunandi og að ekkert bendi til þess að til staðar séu sérstaklega ógnvekjandi annmarkar á sviði öryggismála.
- 79) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Íslamska Lýðveldinu Míritaníu í skrána.

- 80) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla 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

- 81) Samræmd fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fór fram í nóvember og desember 2014 til að fullgilda framvindu framkvæmdar áætlunar lögbærra flugmálayfirvalda í Mósambík, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), um aðgerðir til úrbóta. Samræmd fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar tók til löggjafar um almenningflug í Mósambík, innra skipulags Flugmálastjórnar Mósambík, flugvalla og tækja á jörðu niðri sem og flugleiðsöguþjónustu í Mósambík. Skýrslan um þessa samræmdu fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar var birt á vefsetri Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 5. maí 2015.
- 82) Í ljósi árangurs Flugmálastjórnar Mósambík við að ráða bót á annmörkunum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, ásamt viðleitni Flugmálastjórnarinnar til að ljúka við að setja á stofn flugkerfi, sem samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum, var þegar búið að skipuleggja að fulltrúar Sambandsins myndu heimsækja landið árið 2015 í tengslum við öryggismat.
- 83) Matsheimsókn á vegum Sambandsins til Mósambík fór fram í apríl 2015 og voru þátttakendur sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum. Sviðin, sem voru metin, voru frumlöggjöf á sviði flugmála og reglugerðir um almenningflug, innra skipulag Flugmálastjórnar Mósambík, leyfisveiting og þjálfun starfsfólks, eftirlit með loft hæfi loftfara og eftirlit með starfrækslu þeirra.
- 84) Það kom skýrt fram í matsheimsókninni á vegum Sambandsins að ýmis atriði gildandi lagaramma víkja töluvert frá alþjóðlegum öryggiskröfum. Endurskoðuð grunnlög um loftferðir, sem fela í sér breytingar sem munu ráða bót á þessum frávikum, bíða samþykkis ríkisstjórnarinnar. Sérstakar laga- og tæknireglur eru í gildi en þær eru hvorki heildstæðar né samræmdar. Endurskoðuð lög Flugmálastjórnar Mósambík, sem fela Flugmálastjórninni fjárhagslegt og rekstrarlegt sjálfræði og ráða bót á annmörkunum, sem hafa greinst á þessu sviði, bíða einnig samþykkis ríkisstjórnarinnar. Jafnvel þótt lokið hafi verið við að ráða flestallt starfsfólkið og framkvæma sumar af fyrirhuguðum skipulagsbreytingum á enn eftir að ljúka við mikilvægan hluta framkvæmda sem þarf að fylgja í kjölfarið.
- 85) Við matsheimsókn á vegum Sambandsins komu einnig í ljós veikleikar og annmarkar á mörgum verksviðum Flugmálastjórnar Mósambík, þ.m.t. varðandi leyfisveitingu og þjálfun starfsfólks, eftirlit með loft hæfi og starfrækslu loftfara. Við heimsókn til þriggja flugrekenda, sem voru hluti af dæmigerðu úrtaki, greindi matsteymi á vegum Sambandsins áberandi eyður í skráahaldi, ófullnægjandi handbækur, losaralegt skipulag og slæmar viðhaldsvenjur. Jafnvel þótt sumir þessara annmarka séu alfarið á ábyrgð flugrekandans geta margir þeirra talist vísbendingar um ófullnægjandi eftirlit á vegum yfirvalda.
- 86) Hins vegar er Flugmálastjórn Mósambík harðákveðin í því að stefna áfram að endanlegu markmiði sínu um að setja á stofn flugkerfi, sem samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum, og nýtur enn góðs af fullum styrk og stuðningi ríkisstjórnarinnar. Flugmálastjórn Mósambík mun þó einnig þurfa faglega, lögmæta og óhlutdræga aðstoð um einhvern tíma. Framkvæmdastjórnin vinnur að undirbúningi, í samstarfi við Flugmálastjórn Mósambík og Flugöryggisstofnun Evrópu, að veitingu slíkrar tækniástoðar í því skyni að hjálpa til við að ráða bót á eftirstandandi annmörkunum og ljúka við uppbyggingarferli innri getu til að ná tilskilinni sjálfbærni.
- 87) Matsheimsókn á vegum Sambandsins gerði framkvæmdastjórninni kleift að álykta að jafnvel þótt Flugmálastjórn Mósambík sýndi umtalsverðar framfarir, að því er varðar framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna, séu enn verulegir annmarkar á eftirlitskerfi í Mósambík með flugöryggi. Á þessu stigi er geta Flugmálastjórnarinnar til að hafa eftirlit með almenningslugi í Mósambík ekki enn fullnægjandi samkvæmt alþjóðlegum öryggiskröfum. Það liggja því ekki fyrir fullnægjandi gögn sem styðja ákvörðun um að gerðar verði tilslakanir á flugrekstrarbanni allra þeirra flugrekenda sem hafa fengið vottun í Mósambík.
- 88) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Mósambík.

Flugrekendur frá Filippseyjum

- 89) Í mars 2010 var öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Lýðveldinu Filippseyjum, bætt í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006⁽¹⁴⁾ á grundvelli sannreindra vísbendinga um ófullnægjandi getu yfirvalda, sem bera ábyrgð á eftirliti með þessum flugrekendum, til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum. Það liggja ekki heldur fyrir fullnægjandi vísbendingar um að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Lýðveldinu Filippseyjum, fari að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum og ráðlögðum starfsvenjum.
- 90) Flugrekandinn Philippine Airlines var felldur brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 í júlí 2013⁽¹⁵⁾. Flugrekandinn *Cebu Pacific Air* var einnig felldur brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006⁽¹⁶⁾ í apríl 2014. Báðar ákvarðanirnar voru teknar á grundvelli matsheimsóknar á vegum Sambandsins á staðinn í júní 2013, bættis öryggiseftirlits Flugmálastjórnar Filippseyja (CAAP) með þessum flugrekendum og getu þessara flugrekenda til að tryggja að alþjóðlegum öryggiskröfum sé fylgt á skilvirkan hátt. Í apríl 2014 tilkynnti Flugmálastjórn Bandaríkjanna einnig ákvörðun sína um að breyta hlítnistöðu Filippseyja úr flokki 2 í flokk 1 innan ramma úttektaráætlunar sinnar um alþjóðlegt flugöryggismat (IASA).
- 91) Hinn 10. mars 2015 var haldinn tæknifundur sérfræðinga frá framkvæmdastjórninni, fulltrúa Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis og háttsettra fulltrúa frá Flugmálastjórn Filippseyja sem og þriggja flugrekenda, sem hafa fengið vottun á Filippseyjum, þ.e. *Zest Airways Inc. (starfar undir heitinu Air Asia Zest)*, *Air Philippines Corporation* og *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Flugmálastjórn Filippseyja lagði fram uppfærðar upplýsingar um yfirstandandi skipulagsúrbætur, þ.m.t. endurskipulagningu á flugeftirlitsdeild sinni (e. Flight Standards Inspectorate Service) og upplýsingar um hjálfun skoðunarmanna Flugmálastjórnar Filippseyja. Þar að auki lagði Flugmálastjórn Filippseyja fram upplýsingar um öryggiseftirlit sitt með eftirfarandi flugrekendum: *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* og *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Að því er varðar öryggiseftirlitið, sem Flugmálastjórn Filippseyja annast, tengjast upplýsingarnar, sem lagðar voru fram á fundinum, einkum tímasettri áætlun um lágmarksfjölda árlegra eftirlitsskoðana (MRAI) varðandi hvern flugrekanda og tilteknum upplýsingum um eftirlitsstarfsemi varðandi hvern þeirra. Á fundinum veitti Flugmálastjórnin einnig uppfærðar upplýsingar um framkvæmd flugöryggisáætlunar ríkisins (SSP). Þetta voru m.a. tilteknar upplýsingar um ríkisáætlun Filippseyja um öryggi á flugbrautum (e. *State Runway Safety Programme*), þ.m.t. tilheyrandi hjálfunar- og upplýsingaáætlun. Flugmálastjórnin veitti einnig uppfærðar upplýsingar um rannsókn á því þegar loftfar flugrekandans *Air Asia Zest* fór út fyrir flugbrautina 30. desember 2014.
- 92) Á tæknifundi, sem haldinn var 10. mars 2015, greindu flugrekendurnir *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* og *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* hver um sig frá rekstri sínum. Upplýsingarnar frá hverjum flugrekanda innihéldu m.a. nánari upplýsingar um stjórnskipulag og starfsemi einstakra öryggis- og gæðadeilda þeirra. Þar voru m.a. upplýsingar um núverandi flota, ráðstafanir til að ráða bót á öryggisvandamálum hjá hverjum flugrekanda og upplýsingar um innri gæðatryggingu. Auk þess lagði hver flugrekandi fram áætlanir sínar um eftirlit með flugritagögnum.
- 93) Á grundvelli vísbendinga, sem lagðar voru fram á tæknifundinum, fóru fulltrúar Sambandsins í matsheimsókn til Filippseyja í apríl 2015. Sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum tóku þátt í þessari matsheimsókn. Matsaðilar heimsóttu skrifstofur Flugmálastjórnar Filippseyja og nokkra flugrekendur, sem valdir voru af handahófi og sem hafa fengið vottun á Filippseyjum, þ.e. flugrekendurna *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* og *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- 94) Í matsheimsókninni voru lögð fram gögn sem sýna að flugeftirlitsdeildin (e. Flight Standards Inspectorate Service) hefur 173 starfsmenn í þjónustu sinni sem annast vottun og eftirlit með beinum hætti. Gögnin, sem voru valin af handahófi, staðfestu að aðalskoðunarmenn reksturs og viðhalds höfðu nægilega reynslu til að annast skilvirkt eftirlit og að þeir höfðu fengið formlega hjálfun í tengslum við eftirlitsskyldur sínar. Til að aðstoða skoðunarmenn við eftirlitsskyldur sínar hefur Flugmálastjórn Filippseyja samið handbók fyrir skoðunarmenn sem inniheldur skipulegan gátlista yfir verkefni, tæknileiðbeiningaskjöl Flugmálastjórnarinnar, skoðunareyðublöð og tilvísunarskjöl varðandi eftirlit.

⁽¹⁴⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 273/2010 frá 30. mars 2010 (Stjtið. ESB L 84, 31.3.2010, bls. 25). Sjá einkum forsendur 74–87 í þessari reglugerð.

⁽¹⁵⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 659/2013 frá 10. júlí 2013 (Stjtið. ESB L 190, 11.7.2013, bls. 54). Sjá einkum forsendur 80–94 í þessari reglugerð.

⁽¹⁶⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 368/2014 frá 10. apríl 2014 (Stjtið. ESB L 108, 11.4.2014, bls. 16). Sjá einkum forsendur 102–119 í þessari reglugerð.

- 95) Í matsheimsókn fulltrúa Sambandsins lagði Flugmálastjórn Filippseyja einnig fram gögn sem sýndu að Flugmálastjórnin notar gagnagrunn um tilkynningar og vöktun í tengslum við eftirlit með öryggi í almenningsskiptum (CASORT-gagnagrunn) til að aðstoða við skipulagningu áætlunar um lágmarksfjölda árlegra eftirlitsskoðana (MRAI). Til að gera einstökum skoðunarmönnum kleift að útbúa skipulagða áætlun um eftirlit hefur Flugmálastjórnin birt viðmiðunarreglur um innlenda eftirlits- og skoðunaráætlun (e. *National Surveillance and Inspection Program Guidelines*). Í þessu skjali er að finna ýmsa valkosti um markvissar skoðanir ef handhafi flugrekandaskírteinis skilar ekki nægilega góðum niðurstöðum. Flugmálastjórnin hefur birt handbók um útgáfu flugrekandaskírteina og stjórnun (e. *Air Operator Certification and Administration Manual*) í tengslum við útgáfu og endurnýjun flugrekandaskírteina. Meðan á heimsókninni stóð var farið yfir skjöl, sem valin voru af handahófi, um útgáfu og endurnýjun flugrekandaskírteina níu flugrekenda, sem Flugmálastjórn Filippseyja hefur vottað, þ.m.t. allir þeir flugrekendur sem matshópurinn heimsótti. Þar að auki var fylgst með skoðunarmönnum Flugmálastjórnar Filippseyja er þeir sinntu sérstakri eftirlitsstarfsemi. Útfærsla og framkvæmd þessarar starfsemi taldist vera af fullnægjandi gæðum.
- 96) Af þeim flugrekendum sem hafa fengið vottun á Filippseyjum heimsóttu matsaðilar frá Sambandinu sjö flugrekendur sem valdir voru af handahófi. Þetta úrtak tók til fjögurra stærstu flugrekendanna sem hafa fengið vottun á Filippseyjum og eru enn skráðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Markmið heimsóknarinnar var að sannprófa að hve miklu leyti alþjóðlegum öryggiskröfum væri fylgt. Auk þess var markmiðið með heimsókninni, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, einnig að meta vilja og getu hvers flugrekanda til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum. Helstu niðurstöður heimsóknanna til þessara flugrekenda eru þær að þá skortir hvorki viljann né, almennt séð, getuna til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum.
- 97) Í tengslum við matsheimsókn fulltrúa Sambandsins á staðinn, að því er varðar sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, var niðurstaðan sú að Flugmálastjórn Filippseyja sé viljug og fær um að ráða bót á annmörkum í öryggismálum og að hún hafi fullnægjandi getu til að framkvæma og, ef nauðsyn krefur, framfylgja viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, þ.m.t. reglum Filippseyja um almenningsskiptum.
- 98) Flugmálastjórn Filippseyja fékk áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 10. júní 2015. Á sama tíma voru valdir af handahófi þrjú flugrekendur, sem hafa fengið vottun á Filippseyjum, sem fengu einnig áheyrn (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* og *Cebgo Inc*, áður *South East Asian Airlines (SEAir Inc)*).
- 99) Flugmálastjórn Filippseyja kynnti fyrir framkvæmdastjórninni núverandi stjórnskipulag flugeftirlitsdeildarinnar, lagði fram upplýsingar um núverandi starfsfólk deildarinnar sem sinnir eftirlitsstörfum og almenna lýsingu á flugstarfsemi á Filippseyjum. Flugmálastjórnin greindi frá því að hún annaðist eftirlit með 36 handhöfum flugrekandaskírteina og að hún hefði flokkað níu þeirra sem flugrekendur stórra loftfara. Flugmálastjórnin lagði einnig fram samantekt um áætlað eftirlit árið 2015 að því er varðar flugrekendurna þrjú sem tóku þátt í áheyrninni. Þar að auki lagði Flugmálastjórnin áherslu á áform sín, sem lögbært yfirvald Filippseyja, um að halda áfram að vinna að áætlun sinni um stöðugar úrbætur.
- 100) Í kynningu sinni lagði Flugmálastjórnin fram samantekt um áætlun sína um aðgerðir til úrbóta að því er varðar þær athugasemdir sem matshópur ESB gerði í heimsókn sinni á staðinn. Aðgerðirnar til úrbóta munu fela í sér áherslu á tiltekin forgangsatridi, s.s. að bæta þjálfunaráætlunina fyrir skoðunarmenn Flugmálastjórnarinnar, gera úrbætur á grunnvirki upplýsingatækninnar, að leitast áfram við að bæta færni starfsmanna skoðunardeildarinnar og að skuldbinda sig til að halda áfram að vinna að stöðlun öryggisefnirit. Flugmálastjórnin lagði auk þess fram tilteknar upplýsingar um úrbætur á grunnvirkjum, þ.m.t. ráðstafanir sem tengjast ríkisáætlun um öryggi á flugbrautum.
- 101) Flugrekandinn Air Philippines Corporation lagði fram upplýsingar um stjórnskipulag sitt, um áætlanir fyrir loftfaraflota sinn og tilteknar upplýsingar um öryggisstjórnunarkerfi sitt. Flugrekandinn greindi frá skipulagi öryggisfunda sinna, öryggistilkynninga og -stjórnunar ásamt vöktunaráætlun sinni um flugritagögn, þ.m.t. hvernig hann tryggir að mildandi aðgerðir séu stöðugt vaktar. Flugrekandinn *Air Philippines Corporation* lagði fram upplýsingar um öryggisstjórnunarkerfi sitt og hvernig hann beitir verklagsreglum um breytingastjórnun. Þar að auki greindi flugrekandinn frá framhaldsaðgerðum sínum í tengslum við athugasemdir sem gerðar voru í heimsókn matsaðila Sambandsins á staðinn.
- 102) Flugrekandinn Cebgo Inc lagði fram nánari upplýsingar um stjórnunarhætti sína, öryggisstjórnunarkerfi, slysavarna- og flugöryggisáætlun, áætlun um stjórnun flugritagagna, gæðastjórnunarkerfi og eftirlit með lofthæfi og viðhaldi. Þar greindi hann nánar frá öryggismarkmiðum sínum fyrir árið 2015 og lagði fram gögn um öryggistilkynningarferlið sitt. Flugrekandinn *Cebgo Inc* greindi frá fimm helstu öryggisforgangsatridum sínum og aðgerðum, sem gripið hefur verið til, í tengslum við þau. Þar að auki lagði flugrekandinn fram samantekt um framhaldsaðgerðir sínar í tengslum við athugasemdir sem gerðar voru í matsheimsókn fulltrúa Sambandsins á staðinn.

- 103) Flugrekandinn Air Asia Zest lagði fram upplýsingar um flota sinn, stjórnskipulag og öryggis- og gæðastjórnunardeild sína. Hann greindi nánar frá mikilvægustu öryggismarkmiðum sínum, öryggistilkynningarferli sínu og greiningaráætlun sinni um fluggögn sem og fimm helstu öryggisforgangsatríðum sínum. Þar að auki lagði flugrekandinn fram samantekt um framhaldsaðgerðir sínar í tengslum við athugasemdir sem gerðar voru í matsheimsókn fulltrúa Sambandsins á staðinn.
- 104) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstaða matsheimsóknar fulltrúa Sambandsins á staðinn, og upplýsinga, sem lagðar voru fram við áheyrn hjá flugöryggisnefndinni, telur framkvæmdastjórnin að Flugmálastjórn Filippseyja hafi gert viðvarandi úrbætur á samfelldu tímabili. Einnig er viðurkennt að ekki hafi skort vilja af hálfu Flugmálastjórnar Filippseyja til að starfa með framkvæmdastjórninni á áframhaldandi grundvelli og að Flugmálastjórnin viðurkenni opinskátt að hún ætti að halda áfram að þróa verklagsreglur sínar um öryggiseftirlit og -umsjón. Það er metið svo að Flugmálastjórn Filippseyja hafi getuna til að annast skyldustörf sín að því er varðar eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun á Filippseyjum. Flugöryggisstjórnin skuldbatt sig við áheyrnina hjá flugöryggisnefndinni að taka fullan þátt í viðræðum við framkvæmdastjórnina um öryggismál, þ.m.t. með því að boða til aukafunda, ef og þegar framkvæmdastjórnin teldi þörf á því.
- 105) Framkvæmdastjórnin veitti því athygli að flugrekendurnir þrír, sem hafa fengið vottun á Filippseyjum og sem var boðið, sem hluta af dæmigerðu úrtaki, að vera viðstaddir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni, sýndu fram á viðunandi árangur og gátu allir veitt tiltekna upplýsingar um örugga framkvæmd flugreksturs hjá sér. Framkvæmdastjórnin telur ekki vera fullnægjandi vísbendingar um að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Lýðveldinu Filippseyjar, fari að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum og ráðlögðum starfsvenjum.
- 106) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella alla flugrekendurna, sem hafa fengið vottun í Lýðveldinu Filippseyjar, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 107) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort allir flugrekendur frá Filippseyjum uppfylli viðeigandi öryggiskröfur á skilvirkan hátt, með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012. Ef niðurstöður slíkra skoðana, eða einhverjar aðrar viðkomandi öryggisupplýsingar, sýna að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu

- 108) 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 tiltekinna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 109) Hinn 23. mars 2015 hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA). Tilgangur fundarins var að endurskoða öryggisframmistöðu rússneskra flugrekenda við SAFA-skoðanir á hlaði á tímabilinu 10. mars 2014 til 9. mars 2015 og greina þau tilvik sem þarfnast sérstakrar athygli. Á fundinum skuldbatt Flugmálastjórn Rússlands sig til að fylgja eftir tilteknum tilvikum þar sem ekki var farið að tilskildum ákvæðum og sem ekki var búið að ráða almennilega bót á ásamt því að uppfæra framkvæmdastjórnina um stöðu þeirra fyrir lok máí.
- 110) Flugmálastjórn Rússlands upplýsti framkvæmdastjórnina um að vegna útvíkkunar á kerfinu um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA) vakti hún SAFA-frammistöðu rússneskra flugrekenda í tilteknum þriðju löndum. Flugmálastjórn Rússlands gaf einnig til kynna að hún hefði tilnefnt nýja öryggisskoðunarmenn til að vinna með flugrekendum, sem eiga enn eftir að finna lausn á þeim vandamálum sem komu í ljós við skoðanir samkvæmt SAFA-áætluninni. Flugmálastjórn Rússlands vænti þess að með þessu eftirliti muni viðbragðstíminn styttest og gæði aðgerða flugrekendanna til úrbóta aukast. Flugmálastjórn Rússlands lét framkvæmdastjórninni einnig í té uppfærðar upplýsingar um nýlegar tímabundnar niðurfellingar og afturkallanir á flugrekandaskirteinum sem falla undir hennar ábyrgðarsvið.
- 111) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga var niðurstaða framkvæmdastjórnarinnar sú að ekki væri þörf á að veita rússneskum flugmálayfirvöldum eða flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússland, áheyrn hjá flugöryggisnefndinni.

- 112) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Rússneska sambandsríkinu í skrána.
- 113) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur í Rússneska sambandsríkinu uppfylli alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 114) Ef þessar skoðanir gefa til kynna að öryggisáætla 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 Súdan

- 115) Á grundvelli reglulegra samskipta milli Flugmálastjórnar Súdan (SCAA) og framkvæmdastjórnarinnar virðist sem Flugmálastjórn Súdan hafi náð góðum árangri hvað varðar eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Súdan. Flugmálastjórn Súdan upplýsti framkvæmdastjórnina einnig um það að tilteknir flugrekendur hafi náð góðum árangri hvað varðar framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafa.
- 116) Flugmálastjórn Súdan hefur samþykkt að taka á mótí matsaðilum frá Sambandinu í október 2015. Markmið matsheimsóknarinnar er að sannprófa upplýsingarnar, sem Flugmálastjórn Súdan hefur veitt, og afla frekari upplýsinga til að styðja hugsanlega ákvarðanatöku um flugrekendur sem hafa fengið vottun í Súdan. Á þessari stundu liggja ekki fyrir fullnægjandi upplýsingar til að styðja ákvarðanatöku um flugrekendur sem hafa fengið vottun í Súdan.
- 117) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Súdan.

Flugrekendur frá Taílandi

- 118) Alþjóðaflugmálastofnunin framkvæmdi ítarlega úttekt á Konungsríkinu Taílandi í janúar 2015 í samræmi við úttektaráætlunina í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum með samfeldri vöktun (USOAP-CMA). Heildarniðurstaðan er sú að skilvirk framkvæmd Taílands á alþjóðlegum öryggiskröfum sé langt undir meðaltali á heimsvísu. Á grundvelli niðurstaðna úr úttektinni vakti Alþjóðaflugmálastofnunin athygli á alvarlegu öryggisvandamáli í tengslum við vottun flugrekenda, þ.m.t. heimild tiltekinna verklagsreglna. Flugmálastjórn Taílands (DCA) sendi Alþjóðaflugmálastofnuninni áætlun um aðgerðir til úrbóta til að ráða bót á ágöllumum.
- 119) Flugmálastjórn Taílands óskaði eftir tækniástoð frá Evrópusambandinu og Flugöryggisstofnun Evrópu til að ráða bót á þeim ágöllum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á. Tækniástoðarteymi á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu fór til Taílands í apríl 2015 og á komandi mánuðum verður veitt frekari tækniástoð og boðið samstarf á sviði tæknimála.
- 120) Á grundvelli niðurstaðna úr úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og tilmæla tækniástoðarteymisins var Flugmálastjórn Taílands og flugrekandanum Thai Airways International boðið til tæknifundar í Brussel til að afla frekari upplýsinga um aðgerðir Flugmálastjórnarinnar til úrbóta til skamms tíma, meðallangs tíma og langs tíma. Flugmálastjórn Taílands og flugrekandinn *Thai Airways International* þáðu þetta boð og lögðu með gagnsæjum hætti fram allar umbeðnar upplýsingar áður en fundurinn var haldinn.
- 121) Á fundinum um tæknimál, sem var haldinn 3. júní 2015, sýndu bæði Flugmálastjórnin og flugrekandinn Thai Airways International fram á eindreginn vilja til samstarfs og lögðu fram eins margar upplýsingar og mögulegt var. Flugmálastjórnin lagði áherslu á að ríkisstjórn Taílands væri mjög meðvituð um mikilvægi öryggis í almenningssflugi og að hún hafi skuldbundið sig til að láta í té nauðsynleg úrræði til að bæta öryggiseftirlitskerfi sitt sem mun bráðlega verða endurskipulagt og breytast í flugmálayfirvöld landsins á sviði almenningssflugs sem hljóta umtalsvert hærri fjárfrahlög.

- 122) Flugrekandinn Thai Airways International kynnti öryggis- og gæðastjórnunarkerfið sitt með skýrum hætti. Flugrekandinn sýndi fram á að hann gæti tryggt viðunandi samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 123) Framkvæmdastjórnin telur að fyrirliggjandi öryggisupplýsingar styðji ekki þá ákvörðun að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Taílandi, sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Framkvæmdastjórnin telur þó að fylgjast ætti náið áfram með stöðunni.
- 124) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Taílandi.
- 125) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Taílandi, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 126) 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 Jemen

- 127) Í bréfi, dagsettu 10. apríl 2015, innti framkvæmdastjórnin eftir því við yfirvöld í Jemen á sviði almenningssflugs og veðurþjónustu (Flugmálastjórn Jemen (CAMA)) hvort versnandi öryggisstaða Jemen hafi áhrif á getu Flugmálastjórnarinnar til að annast öryggiseftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Jemen.
- 128) Hinn 18. maí 2015 upplýsti flugrekandinn Yemen Airways („Yemenia“) framkvæmdastjórnina um að hann hefði hætt starfrækslu sinni tímabundið seinnihluta marsmánaðar 2015 sökum versnandi ástands í Jemen. Í orðsendingu flugrekandans *Yemenia* kom einnig fram að loftför fyrirtækisins væru geymd á mismunandi stöðum utan Jemen. Í bréfi, dagsettu 1. júní 2015, upplýsti Flugmálastjórn Jemen framkvæmdastjórnina um að loftför flugrekandans *Yemenia* væru ekki lengur geymd í Jemen og að hún hygðist samræma framkvæmd ábyrgðarstarfa sinna á sviði öryggiseftirlits við framkvæmd þeirra ríkja þar sem loftförin eru geymd um þessar mundir. Í þessu sama bréfi gaf Flugmálastjórn Jemen einnig til kynna að sökum versnandi öryggisstöðu Jemen væri flugrekstur í landinu með minnsta móti um þessar mundir.
- 129) Á grundvelli upplýsinganna, sem Flugmálastjórn Jemen og flugrekandinn Yemenia létu í té, var komist að þeirri niðurstöðu að fylgjast ætti áfram náið með ástandinu en að sem stendur liggi þó ekki fyrir fullnægjandi vísbendingar sem styðja þá ákvörðun að setja alla flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Jemen, í flugrekstrarbann.
- 130) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Jemen.
- 131) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Jemen, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Sambíu

- 132) Hinn 25. febrúar 2015 var haldinn tæknifundur með háttsettum fulltrúum Flugmálastjórnar Sambíu (ZCAA), fulltrúum framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkjanna. Flugmálastjórn Sambíu gaf ítarlegt og gagnsætt yfirlit yfir þær aðgerðir sem gripið hefur verið til síðastliðið ár að því er varðar þróun Flugmálastjórnarinnar, ráðningu starfsfólks til hennar, þróun reglugerða um almenningssflug í Sambíu og úrbætur á eftirliti með flugrekendum.

- 133) Svo virðist sem Flugmálastjórn Sambíu hafi gengið vel að ráða bót á allmörgum ágöllum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, og að traustur grunnur hafi verið lagður að frekari þróun kerfis um eftirlit með öryggi í almenningssflugi í Sambíu. Töluverð vinna er þó enn eftir að því er varðar flesta þá átta mikilvægu þætti sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á og saman mynda kerfi um eftirlit með öryggi í almenningssflugi.
- 134) Flugmálastjórn Sambíu gaf til kynna að hún myndi halda áfram að vinna að framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Framkvæmdastjórnin ætlar að framkvæma frekara mat til að ákvarða hvort það sé mögulegt að skipuleggja matsheimsókn fulltrúa Sambandsins á staðinn fyrir lok október 2015 til að sannprófa framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna í Sambíu.
- 135) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Sambíu.

Lokaathugasemdir

- 136) Að því er varðar aðra flugrekendur, sem eru á skrá Sambandsins, hefur framkvæmdastjórnin kannað hvort viðeigandi sé að uppfæra skrána og hefur komist að þeirri niðurstöðu að svo sé ekki. 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar þessa flugrekendur.
- 137) 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 framkvæmdastjórnarinnar, sem teknar eru í tengslum við uppfærslu á skránni yfir flugrekendur, sem sæta flugrekstrarbanni eða takmörkunum á flugrekstri innan Sambandsins, séu birtar í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins og að þær öðlist gildi daginn eftir birtingu þeirra.
- 138) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 139) 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 25. júní 2015.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Violeta BULC

framkvæmdastjóri.

VIÐAUKI A

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR, SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA FLUGREKSTUR INNAN SAMBANDSINS, MEÐ UNÐANÞÁGUM⁽¹⁷⁾

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>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
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 TAAG Angola Airlines 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

⁽¹⁷⁾ 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>HELLANG</i>	010	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<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/MDC TTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Lýðveldið Benín
<i>AFRICA AIRWAYS</i>	Óskráð	AFF	Lýðveldið Benín
<i>ALAFIA JET</i>	PEA No 014/ANAC/ MDC TTTATP-PR/DEA/SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
<i>BENIN GOLF AIR</i>	PEA No 012/MDC TTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Lýðveldið Benín
<i>BENIN LITTORAL AIRWAYS</i>	PEA No 013/MDC TTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Lýðveldið Benín
<i>COTAIR</i>	PEA No 015/MDC TTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Lýðveldið Benín
<i>ROYAL AIR</i>	PEA No 11/ANAC/MDC TTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Lýðveldið Benín
<i>TRANS AIR BENIN</i>	PEA No 016/MDC TTTATP-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

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>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
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC 06-001	TSG	Lýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.			Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CONGO AIRWAYS</i>	019/CAB/MIN/TVC/2015	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DAKOTA SPRL</i>	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið 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>KIN AVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KORONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MALU AVIATION</i>	098/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVE AIR</i>	004/CAB/MIN/TVC/2015	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t.			Djibútí
<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

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 Eritreu, þ.m.t.			Eritrea
<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 flugrekendunum Afrijet og SN2AG, sem eru skráðir í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Lýðveldið Gabon
<i>ALLEGIANCE AIR TOURIST</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Lýðveldið Gabon
<i>NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	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
<i>TROPICAL AIR-GABON</i>	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendunum Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua og Indonesia Air Asia, 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

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>	121-043	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<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

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>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
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MATTHEW AIR NUSANTARA</i>	135-048	Óskráður	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>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

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>SURYA AIR</i>	135-046	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>TRANSNUSA AVIATION MANDIRI</i>	121-048	TNU	Lýðveldið Indónesía
<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 Air Astana sem skráður er í viðauka B, 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

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>IRTYSH AIR</i>	AK-0468-13	MZA	Kasakstan
<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	IND	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
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	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>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
<i>HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA</i>	MOZ-11	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>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.			Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Sambandslýðstjórnar- 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>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
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

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>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
<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 SAMBANDSINS⁽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 sætir takmörkunum	Skrásetningarmarki og, ef það er fyrir hendi, framleiðsluradnúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<i>TAAG ANGOLA AIRLINES</i>	001	DTA	Lýðveldið Angóla	Öll loftför, að undanskildum: sex 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-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Lýðveldið Angóla
<i>AIR ASTANA⁽¹⁾</i>	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 (Holland)
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómorejjar	Öll loftför, að undanskildu: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildu: D6-CAM (851336).	Kómorejjar
<i>AFRIJET BUSINESS SERVICE⁽²⁾</i>	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
<i>NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)</i>	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
<i>IRAN AIR⁽³⁾</i>	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

⁽¹⁾ Unnt væri að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka B, nýti flugréttindi, með því að nota loftfár 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 flugrekandaskirteinum hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningamerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<i>AIR KORYO</i>	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
<i>AIR MADAGASCAR</i>	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 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.