

## REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (EB) nr. 474/2006

2009/EES/37/30

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 (\*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina innan 10 virkra daga og við flugöryggisnefndina <sup>(2)</sup>.

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

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 <sup>(1)</sup>, einkum 3. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í II. kafla reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 (hér á eftir nefnd „grunnreglugerðin“) er mælt fyrir um verklagsreglur um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur í Bandalaginu, svo og verklagsreglur sem gera aðildarríkjunum kleift, við tilteknar aðstæður, að samþykkja sérstakar ráðstafanir til að setja á rekstrarbann á yfirráðasvæði sínu.
- 2) Í samræmi við 3. mgr. 3. gr. grunnreglugerðarinnar sendi hvert aðildarríki framkvæmdastjórninni auðkenni þeirra flugrekenda, sem er bannað að stunda flugrekstur á yfirráðasvæði þess, ásamt ástæðum þess að slíkt bann var sett á, sem og allar aðrar upplýsingar sem máli skipta.
- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur milliliðalaust eða, þegar því varð ekki við komið, fyrir milligöngu yfirvaldanna, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur sem ákvörðun um að banna þeim að stunda flugrekstur innan Bandalagsins myndi byggjast á.
- 4) Í samræmi við 7. gr. grunnreglugerðarinnar gaf framkvæmdastjórnin hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að fara í gegnum skjölin, sem aðildarríkin lögðu fram, leggja fram skriflegar athugasemdir og koma

- 5) Í viðaukanum við grunnreglugerðina eru settar fram sameiginlegar viðmiðanir við mat á því hvort setja eigi flugrekstrarbann af öryggisástæðum á vettvangi Bandalagsins.

**Air Bangladesh**

- 6) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Air Bangladesh að því er varðar tiltekið loftfar í flugflota þess. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Þýskaland sá um samkvæmt áætlun um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætluninni) <sup>(3)</sup>.
- 7) Air Bangladesh brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn þýskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði var ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki. Hingað til hefur Þýskaland ekki fengið tækifæri til að sannreyna hvort annmarkar í öryggismálum hafi verið lagfærðir.
- 8) Yfirvöld í Bangladesh, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Air Bangladesh, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með einu tilteknu loftfari sem þessi flugrekandi notar, í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 9) Á grundvelli hinna sameiginlegra viðmiðana er það því metið svo að Air Bangladesh skuli sæta ströngum rekstrartakmörkunum og skráð í viðauka B.

**Air Koryo**

- 10) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Air Koryo. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Frakkland og Þýskaland sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(4)</sup>.

(\*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegru EES-nefndarinnar nr. 145/2007 frá 26. október 2007 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 19, 10.4.2008, bls. 88.

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15.

<sup>(2)</sup> Komið á fót skv. 12. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumæðferð á sviði flugmála, að framförum á sviði vísinda og tækni (Stjtið. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4).

<sup>(3)</sup> LBA-D-2005-0003  
LBA-D-2005-0004  
LBA-D-2005-0004

<sup>(4)</sup> DGAC/F 2000-210

Tilvísunarnúmer fyrir aðra SAFA-skoðun sem Þýskaland sá um.

- 11) Stöðug vanræksla af hálfu Air Koryo að lagfæra annmarka, sem Frakkland hafði áður tilkynnt um, kom í ljós við aðra skoðun á hlaði sem fór fram samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(1)</sup>.
- 12) Rökstuddar og alvarlegar upplýsingar, sem tengjast flugatviki sem Frakkland tilkynnti um, benda til þess að undirliggjandi kerfislægir annmarkar séu í öryggismálum hjá Air Koryo.
- 13) Air Koryo sýndi vangetu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum.
- 14) Air Koryo brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirsögn franskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði var ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki beiðni sem barst frá þessu aðildarríki.
- 15) Áætlun um aðgerðir til úrbóta, sem Air Koryo lagði fram sem svar við beiðni Frakklands, var ekki viðunandi og fullnægjandi til að lagfæra þá annmarka í öryggismálum sem komu í ljós.
- 16) Yfirvöld í Norður-Kóreu, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Air Koryo, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með þessum flugrekanda í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 17) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Air Koryo uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

#### Ariana Afghan Airlines

- 18) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Ariana Afghan Airlines að því er varðar tiltekið loftfar í starfrækslu þeirra. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Þýskaland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(2)</sup>.
- 19) Ariana Afghan Airlines sýndi vangetu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum.
- 20) Ariana Afghan Airlines brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirsögn þýskra flugmálayfirvalda, varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum, sem bárust frá þessu aðildarríki, á fullnægjandi hátt.

- 21) Lögbær yfirvöld í Afganistan, þar sem loftfarið sem Ariana Afghan Airlines notar er skráð, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með loftfari sem þessi flugrekandi notar í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 22) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Ariana Afghan Airlines uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur fyrir öll loftför, sem það starfrækir, að undanskildu A310 með skráningarnúmeri F-GYYY, sem er skráð í Frakklandi og háð eftirliti franska yfirvalda.

#### BGB Air

- 23) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá BGB Air. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Ítalía sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(3)</sup>.
- 24) BGB Air sýndi vangetu eða tregðu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum eins og sýndi sig þegar flugrekandinn lagði fram sjálfsmat samkvæmt stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) á grundvelli gátlista fyrir erlenda flugrekendur (Foreign Operator Check List), sem Ítalía tók saman, og sem reyndist ekki vera í samræmi við niðurstöður síðari SAFA-skoðana.
- 25) BGB Air brást ekki á viðunandi hátt við fyrirsögn ítalskra flugmálayfirvalda, varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 26) Engar sannanir liggja fyrir um framkvæmd fullnægjandi áætlunar um aðgerðir til úrbóta sem BGB Air lagði fram sem svar við beiðni Ítalíu til að lagfæra þessa alvarlegu annmarka í öryggismálum.
- 27) Yfirvöld í Kasakstan, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með BGB Air, höfðu ekki fullt samstarf við ítölsk flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri BGB Air sem hefur fengið vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 28) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að BGB Air uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2000-895

<sup>(2)</sup> LBA-D-2004-269

LBA-D-2004-341

LBA-D-2004-374

LBA-D-2004-597

<sup>(3)</sup> ENAC-IT-2005-237

**Buraq Air**

- 29) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Buraq Air varðandi vinnu við farm. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Svíþjóð og Holland sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(1)</sup>.
- 30) Buraq Air brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn þýskra flugmálayfirvalda, varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum við vinnu við farm, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 31) Yfirvöld í Líbíu, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Buraq Air, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með vinnu þessa flugrekanda við farm í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 32) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Buraq Air skuli sæta ströngum rekstrartakmörkunum og skráð í viðauka B.

**Air Service Comores**

- 33) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Air Service Comores. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem aðildarríkið Frakkland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(2)</sup>.
- 34) Engar sannanir liggja fyrir um framkvæmd fullnægjandi áætlunar um aðgerðir til úrbóta sem Air Service Comores lagði fram sem svar við beiðni Frakklands til að lagfæra alvarlega annmarka í öryggismálum sem komu í ljós.
- 35) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Air Service Comores, hafa sýnt vangetu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum.
- 36) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Comores, höfðu ekki samstarf við frönsk flugmálayfirvöld í tæka tíð þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri flugrekanda með leyfi eða vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant.
- 37) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Air Service Comores uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

**GST Aero Air Company**

- 38) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá GST Aero Air Company. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Ítalía sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(3)</sup>.
- 39) GST Aero Air Company sýndi vangetu eða tregðu til að lagfæra annmarka í öryggismálum.
- 40) GST Aero Air Company brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn ítalskra flugmálayfirvalda, vegna rannsóknar þeirra á þeim þáttum í rekstri flugrekandans sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar þeir svöruðu ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 41) Engar sannanir liggja fyrir um framkvæmd fullnægjandi áætlunar um aðgerðir til úrbóta sem GST Aero Air Company lagði fram til að lagfæra þessa alvarlegu annmarka í öryggismálum sem svar við beiðni Ítalíu.
- 42) Yfirvöld í Kasakstan, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með GST Aero Air Company, höfðu ekki fullt samstarf við ítölsk flugmálayfirvöld þegar vakin var athygli á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri flugrekanda með leyfi eða vottun í því ríki, kunni að vera ábótavant eins og sýndi sig í takmörkuðum svörum við bréfum sem bárust frá Ítalíu.
- 43) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að GST Aero Air Company uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

**Phoenix Aviation**

- 44) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Kirgisistan, hafa sýnt vanmátt sinn til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum varðandi Phoenix Aviation. Jafnvel þótt flugrekandaskirteini Phoenix Aviation hafi verið gefið út í Kirgisistan hefur verið sýnt fram á að aðalstarfsstöðvar flugrekandans séu í Sameinuðu arabísku furstadæmunum sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn. Í skýrslu slysarannsóknastofnunar samgöngumála í Bandaríkjunum (National Transportation Safety Board)<sup>(4)</sup> á flugatviki í tengslum við flug Kam Air nr. 904, sem var starfrækt af hálfu Phoenix Aviation, er staðhæft að höfuðstöðvar Phoenix Aviation séu í Sameinuðu arabísku furstadæmunum.

<sup>(1)</sup> LFV-S-2004-2004-52  
CAA-NL-2005-47  
<sup>(2)</sup> DGAC/F-2005-1222

<sup>(3)</sup> ENAC-IT-2005-170  
ENAC-IT-2005-370

<sup>(4)</sup> Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2. mars 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

45) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Phoenix Aviation uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

#### Phuket Airlines

46) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Phuket Airlines. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem aðildarríkin Breska konungsríkið og Holland sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(1)</sup>.

47) Phuket Airlines sýndi vangetu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum í tæka tíð og á viðunandi hátt.

48) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Taílandi, höfðu ekki fullt samstarf við hollensk flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum hjá Phuket Airlines, sem hefur fengið vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant, eins og sýndi sig þegar viðeigandi svör fengust ekki við bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.

49) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Phuket Airlines uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

#### Reem Air

50) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Reem Air. Þessir annmarkar komu upphaflega í ljós við skoðanir á hlaði sem Holland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(2)</sup>.

51) Holland staðfesti stöðuga vanrækslu af hálfu Reem Air til að lagfæra annmarka sem komu í ljós við síðari skoðanir tiltekins loftfars á hlaði sem voru framkvæmdar samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> CAA-UK-2005-40  
CAA-UK-2005-41  
CAA-UK-2005-42  
CAA-UK-2005-46  
CAA-UK-2005-47  
CAA-UK-2005-48  
CAA-NL-2005-49  
CAA-NL-2005-51  
CAA-NL-2005-54  
CAA-NL-2005-55  
CAA-NL-2005-56

<sup>(2)</sup> CAA-NL-2005-119  
CAA-NL-2005-122  
CAA-NL-2005-128  
CAA-NL-2005-171  
CAA-NL-2005-176  
CAA-NL-2005-177  
CAA-NL-2005-191  
CAA-NL-2005-195  
CAA-NL-2005-196  
<sup>(3)</sup> CAA-NL-2005-230  
CAA-NL-2005-234  
CAA-NL-2005-235

52) Reem Air sýndi vangetu eða tregðu til að lagfæra annmarka í öryggismálum.

53) Reem Air brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn hollenskra flugmálayfirvalda, vegna rannsóknar þeirra á þeim þáttum í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.

54) Engar sannanir liggja fyrir um framkvæmd fullnægjandi áætlunar um aðgerðir til úrbóta, sem Reem Air lagði fram sem svar við beiðni Hollands, til að lagfæra alvarlega annmarka í öryggismálum sem komu í ljós.

55) Yfirvöld í Kirgisistan, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Reem Air, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með þessum flugrekanda í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum, eins og sýndi sig í stöðugum annmörkum í öryggismálum. Upplýsingar sem Reem Air lét framkvæmdastjórninni í té við yfirheyrslu sýndu þar að auki að þrátt fyrir að flugrekandaskirteini Reem Air væri gefið út í Kirgisistan hafði þessi flugrekandi aðalstarfsstöð sína í Sameinuðu arabísku furstadæmunum, sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn.

56) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Reem Air uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

#### Silverback Cargo Freighters

57) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Silverback Cargo Freighters. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Belgía sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(4)</sup>.

58) Silverback Cargo Freighters, sem sér einnig um viðhald (A&B skoðanir) á eigin loftförum, brást ekki á viðunandi hátt við fyrirspurn flugmálayfirvalda þessa aðildarríkis varðandi þá þætti í rekstri flugfélagsins sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar viðeigandi svör fengust ekki við beiðnum sem bárust frá þessu aðildarríki.

59) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Silverback Cargo Freighters uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

<sup>(4)</sup> BCAA-2005-36

**Flugrekendur frá Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu)**

- 60) Þrátt fyrir viðleitni flugmálayfirvalda í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) hafa þau átt í stöðugum erfiðleikum með að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum, eins og komið hefur fram í úttektaráætlun sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur unnið í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (ICAO-USOAP) úttektar- og yfirlitsskýrslu flugmálastjórnar í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) (Kinshasa, 11.-18. júní 2001). Eins og sákir standa er þar fyrir utan ekkert kerfi til staðar sem heldur utan um vottun flugrekenda.
- 61) Yfirvöld í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), sem hafa með höndum lögboðið eftirlit, hafa þar af leiðandi sýnt vangetu til að framkvæma viðunandi öryggiseftirlit.
- 62) Central Air Express hefur verið bannað að stunda flugrekstur vegna rökstuddra annmarka, að því er varðar alþjóðlega öryggisstaðla, og vegna skorts á samstarfi við aðildarríki.
- 63) Belgía <sup>(1)</sup> og Hewa Bora Airways (HBA) hafa lagt fram upplýsingar sem sýna að í tilviki HBA hafa annmarkar, sem belgísk yfirvöld hafa áður greint, verið lagfærðir til muna að því er varðar tiltekið loftfar. Belgía hefur enn fremur tilkynnt framkvæmdastjórninni að hún hyggist annast kerfisbundnar skoðanir á hlaði hjá HBA. Í ljósi þessa er talið að leyfa skuli þessum flugrekenda að halda áfram núverandi starfrækslu.
- 64) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), skuli skráðir í viðauka A að undanskildu HBA sem skal skráð í viðauka B.

**Flugrekendur frá Miðbaugs-Gíneu**

- 65) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Miðbaugs-Gíneu, höfðu ekki fullt samstarf við breska flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri flugrekenda með leyfi eða vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant. Breska konungsríkið ritaði flugmálastjóra Miðbaugs-Gíneu bréf þann 27. mars 2002 <sup>(2)</sup> og óskaði skýringa á eftirfarandi atriðum:
- verulegri fjölgun loftfara sem skráð eru í Miðbaugs-Gíneu ásamt tillögu um að Skráningarskrifstofa loftfara (Aircraft Registration Bureau) eða samsvarandi stofnun gæti séð um skrána,

— þeirri staðreynd að allmargir flugrekendur með flugrekandaskírteini (AOC), sem voru gefin út í Miðbaugs-Gíneu, voru ekki með höfuðstöðvar sínar í Miðbaugs-Gíneu. Í bréfinu var flugmálastjóra einnig tilkynnt að Breska konungsríkið gæti ekki heimilað frekari rekstur flugrekenda frá Miðbaugs-Gíneu í ábataskyni á yfirráðasvæði sínu fyrr en yfirvöld Breska konungsríkisins hefðu fengið það staðfest að haft væri fullnægjandi eftirlit með þessum flugrekendum. Miðbaugs-Gínea sendi ekkert svar við þessu bréfi.

- 66) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Miðbaugs-Gíneu, hafa sýnt vanmátt sinn til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum einkum í tengslum við úttektaráætlanir og tengdar áætlanir um aðgerðir til úrbóta sem eru gerðar samkvæmt úttektaráætlun sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur unnið í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Slík úttektaráætlun í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum í Miðbaugs-Gíneu fór fram í maí 2001 og samkvæmt úttektarskýrslunni <sup>(3)</sup> er greint frá því að flugmálayfirvöld hafi ekki verið hæf til að hafa fullnægjandi eftirlit með flugrekendum sínum þegar úttektin var gerð eða tryggja að þeir starfi í samræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Þessar niðurstöður úttektarinnar sýndu nánar tiltekið:

— vöntun á fyrirtæki eða stofnun sem er fær um að sinna starfsemi á sviði öryggiseftirlits, einkum vöntun á sérhæfðu starfsfólki á sviði leyfisveitinga, starfrækslu loftfara eða lofthæfi,

— vanhæfni til að tilgreina fjölda loftfara í skránni eða fjölda gildra lofthæfivottorða sem gefin hafa verið út,

— vanrækslu við að koma á fót skipulögðu kerfi fyrir vottun og eftirlit með flugrekendum,

— vanrækslu við að innleiða reglugerð um starfrækslu flugs,

— vanrækslu við að framkvæma eftirlit með flugrekendum sem hafa flugrekstrarleyfi,

— vanrækslu við að koma á kerfi til að sinna almennum skyldum eftirlitsdeildar lofthæfis.

<sup>(1)</sup> SAFA-skoðun á hlaði sem yfirvöld í Belgíu framkvæmdu 11. mars 2006 í Brussel.

<sup>(2)</sup> Bréfaskipti milli samgönguráðuneytis Breska konungsríkisins og flugmálastjóra Miðbaugs-Gíneu varðandi „loftfaraskrá Miðbaugs-Gíneu“ (27. mars 2002).

<sup>(3)</sup> ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14.-18. maí 2001).

Enn fremur hefur flugmálastjórn í Miðbaugs-Gíneu ekki enn lagt fram aðgerðaráætlun fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina þar sem fjallað er um niðurstöður úttektarinnar <sup>(1)</sup> og af þessum sökum hefur eftirfylgni úttektar ekki enn átt sér stað.

- 67) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, hafa sýnt vanmátt sinn til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicagosamningnum. Í reynd eru nokkrir handhafar flugrekandaskírteina, sem gefin eru út í Miðbaugs-Gíneu, ekki með höfuðstöðvar sínar í Miðbaugs-Gíneu, sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicagosamninginn <sup>(2)</sup>.
- 68) Yfirvöld í Miðbaugs-Gíneu, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með eftirfarandi flugrekendum, hafa sýnt vangetu til að hafa fullnægjandi öryggiseftirlit með þeim: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatoriale, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.
- 69) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu, skuli sæta flugrekstrarbanni og skráðir í viðauka A.

#### Flugrekendur frá Líberíu

- 70) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá International Air Services sem hefur fengið vottun í Líberíu. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Frakkland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(3)</sup>.
- 71) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu, höfðu ekki fullt samstarf við bresk flugmálayfirvöld þegar þau voru upplýst um verulega annmarka í öryggismálum, sem komu í ljós við skoðanir loftfars á hlaði sem skráð er í Líberíu, og bresk flugmálayfirvöld sáu um 5. mars 1996 <sup>(4)</sup>. Um leið og bresk flugmálayfirvöld tilkynntu flugmálastjóra Líberíu, 12. mars 1996, að öllum beiðnum um leyfi til handa loftförum, sem skráð eru í Líberíu, um að starfrækja áætlunarflug til Breska konungsríkisins yrði hafnað þar til yfirvöld í Líberíu gætu sýnt fram á að fyrir hendi væri skilvirkt eftirlitakerfi til að tryggja lofthæfi loftfara, sem skráð eru í Líberíu, vöknudu grunsemdir um að öryggismálum flugrekenda með leyfi eða vottun í Líberíu, kynni að vera ábótavant. Líberísk yfirvöld sendu aldrei svar við þessu. Enn fremur höfðu líberísk yfirvöld ekki fullt samstarf við frönsk flugmálayfirvöld með því að hafna því að svara þegar síðarnefnda aðildarríkið vakti athygli á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri

flugrekenda með leyfi eða vottun í Líberíu, kynni að vera ábótavant.

- 72) Yfirvöld sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Líberíu hafa sýnt vanmátt sinn til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum. Ríkisstjórn Líberíu viðurkendi árið 1996 <sup>(5)</sup> að vegna innanlandsátaka gæti hún ekki annast reglubundið eftirlit með loftförum sem skráð eru í Líberíu. Enda þótt heildarfríðarsamkomulag hafi verið undirritað árið 2003 og Sameinuðu þjóðirnar, ásamt innlendri bráðabrigðastjórn Líberíu, geri smám saman ráðstafanir til að auka öryggi er ólíklegt að ríkisstjórnin sé betur í stakk búin til hafa umsjón með skrá landsins í dag heldur en 1996. Vegna öryggisaðstæðna hefur Alþjóðaflugmálastofnunin ekki enn framkvæmt úttekt í Líberíu sem unnin er í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum.
- 73) Yfirvöld í Líberíu, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með eftirfarandi flugrekendum, hafa sýnt vangetu til að hafa fullnægjandi öryggiseftirlit með þeim: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

- 74) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Líberíu, skuli sæta flugrekstrarbanni og skráðir í viðauka A.

#### Flugrekendur frá Sierra Leóne

- 75) Um er að ræða staðfestar sannanir um verulega annmarka á öryggismálum hjá Air universal Ltd. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Svíþjóð sá um samkvæmt áætlun um öryggisskoðanir erlendra loftfara <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Vinnuskjal ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) C-WP/12471.

<sup>(2)</sup> Bréfaskipti milli samgönguráðuneytisins í Breska konungsríkinu og Evrópusambands flugmálastjórna (ECAC) um „útgáfu skjala um loftför af hálfu fyrirtækja sem eru ekki viðurkennd“ (6. ágúst 2003).

<sup>(3)</sup> DGAC/F-2004 nr. 315, 316.

<sup>(4)</sup> Reglusetningarhópur bresku flugmálastjórnarinnar – skoðunarskýrsla loftfars, 5. mars 1996 (skrifstofukóði: 223).

<sup>(5)</sup> Bréfaskipti milli samgönguráðuneytisins í Líberíu og breska flugmálastjórna um „vanhæfni til að annast reglubundið eftirlit með loftförum, sem eru skráð í Líberíu, vegna innanlandsátakanna þar“, 28. ágúst 1996.

<sup>(6)</sup> LfV-S-04-0037

- 76) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, höfðu ekki fullt samstarf við sænsk flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri Air Universal Ltd. sem hafa fengið vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 77) Breska konungsríkið hefur áður synjað öllum flugrekendum, sem Sierra Leóne hefur eftirlit með, um flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi eða afturkallað slík leyfi.
- 78) Flugrekandaskírteini Air Universal Ltd. var gefið út í Sierra Leóne en færðar hafa verið sönnur á að aðalstarfsstöð flugrekandans er, eins og sakir standa, í Jórdaníu, sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn.
- 79) Yfirvöld í Sierra Leóne, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Air Universal Ltd., hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með þessum flugrekanda í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 80) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Air Universal Ltd. uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.
- 81) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá flugrekendum sem hafa fengið vottun í Sierra Leóne. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem þrjú aðildarríki, Breska konungsríkið, Malta og Svíþjóð sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(1)</sup>.
- 82) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, höfðu ekki fullt samstarf við sænsk og maltnesk flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri Air Universal Ltd. sem hefur fengið vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 83) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, hafa sýnt vangetu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum. Sierra Leóne skortir viðeigandi kerfi til að hafa umsjón með flugrekendum sínum eða loftförum og býr ekki yfir tæknilegri getu eða úrræðum til að annast slík verkefni. Nokkrir handhafar flugrekandaskírteina (AOC), sem gefin eru út í Sierra Leóne, höfðu ekki höfuðstöðvar sínar í Sierra Leóne, sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn.
- 84) Áætlun um aðgerðir til úrbóta, sem Sierra Leóne lagði fram, er talin óhentug (eða ófullnægjandi) til að lagfæra þessa alvarlegu annmarka í öryggismálum sem komu í ljós. Flugmálayfirvöld í Sierra Leóne hafa gert samning við einkafyrirtæki, International Aviation Surveyors (IAS), um að annast tiltekna eftirlitsstarfsemi fyrir sína hönd. Fyrirkomulagið, sem báðir aðilar stofnuðu til í viljayfirlýsingu <sup>(2)</sup>, tekur þó ekki til fullnægjandi eftirlitskerfis fyrir loftför sem eru skráð í Sierra Leóne. Einkum og sér í lagi:
- loftför eða flugrekendur, sem viljayfirlýsingin náði yfir, voru ekki staðsett í Sierra Leóne og starfsfólk IAS var hvorki staðsett í Sierra Leóne né í því landi sem flugrekendurnir voru staðsettir,
  - IAS virtist ekki hafa neinar framkvæmdaheimildir,
  - IAS ábyrgðist kerfisbundnar skoðanir hjá viðkomandi flugrekendum en umfang skoðunarstarfseminnar var ekki tilgreint nánar,
  - viljayfirlýsingin myndaði samningsbundin tengsl milli IAS og viðkomandi flugrekenda,
  - í samkomulaginu virtist ekki fjallað um eftirlit með starfrækslu loftfara á fullnægjandi hátt.

<sup>(1)</sup> CAA-UK-2003-103  
CAA-UK-2003-111  
CAA-UK-2003-136  
CAA-UK-2003-198  
CAA-MA-2003-4  
LFV-S-2004-37

<sup>(2)</sup> Viljayfirlýsing milli flugmálastjóra Sierra Leóne og „FAST International Aviation Surveyors“ um skoðun, eftirlit og lögboðna þjónustu til handa flugrekendum utan svæðisins (IAS/SL DCA MOA 201101).

85) Yfirvöld í Sierra Leóne, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með eftirfarandi flugrekendum, hafa sýnt vangetu til að hafa fullnægjandi öryggiseftirlit með þeim: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

86) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Sierra Leóne, skuli sæta flugrekstrarbanni og skráðir í viðauka A.

### Flugrekendur frá Svasílandi

87) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Jet Africa, flugrekanda sem hefur fengið vottun í Svasílandi. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Holland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(1)</sup>.

88) Jet Africa brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn hollenskra flugmálayfirvalda vegna rannsóknar þeirra á þeim þáttum í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.

89) Engar sannanir liggja fyrir um að Jet Africa hafi lagt fram áætlun um aðgerðir til úrbóta sem svar við beiðni Hollands til að lagfæra þessa alvarlegu annmarka í öryggismálum.

90) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Svasílandi, hafa sýnt vangetu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum, einkum eins og kom í ljós við úttektaráætlun sem unnin er í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum sem fór fram í mars 1999. Í úttektarskýrslunni var komist að þeirri niðurstöðu að á þeim tíma sem úttektin fór fram var Svasíland ekki fært um að ábyrgjast á fullnægjandi hátt eftirlit með öryggismálum í tengslum við flugrekendur sína og skráningu loftfara <sup>(2)</sup>. Einnig var tekið fram að ómögulegt væri að ákvarða raunverulegan fjölda skráðra loftfara þar sem skráin væri ekki uppfærð á tilskilinn hátt. Ekki var heldur mögulegt fyrir úttektarhópinn að ákvarða raunverulegan fjölda flugrekstrarleyfa, sem hafa verið veitt í Svasíland, þar sem skrár höfðu ekki verið uppfærðar. Úttektaráætluninni, sem unnin er í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum, hefur enn ekki verið fylgt eftir þar sem yfirvöld í Svasílandi hafa ekki látið Alþjóðaflugmálastofnuninni í té upplýsingar um árangur, sem náðst hefur við framkvæmd áætlunar um aðgerðir til útbóta, til að lagfæra annmarkana sem komu fram í niðurstöðum úttektarinnar.

91) Yfirvöld í Svasílandi, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með eftirfarandi flugrekendum, hafa sýnt vangetu til að hafa fullnægjandi öryggiseftirlit með þeim: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

92) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Svasílandi, skuli sæta flugrekstrarbanni og skráðir í viðauka A.

### Almennar forsendur að því er varðar flugrekendur í skránni

93) Þar sem það myndi ekki stofna öryggi í hættu geta allir flugrekendur, sem um getur hér að framan, fengið heimild til að nýta sér 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.

94) Uppfæra ber skrá Bandalagsins með reglulegu millibili og eins fljótt og þess er krafist til að taka tillit til þróunar í öryggismálum í tengslum við viðkomandi flugrekendur og á grundvelli frekari sannana um aðgerðir til úrbóta.

### Flugrekendur sem eru ekki í skránni

95) Í ljósi sannana sem Tuninter og yfirvöld í Túnis, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, lögðu fram, ásamt frekari staðfestingu frá Ítalíu, er talið að rökstuddar sannanir sýni að þessi flugrekandi hafi lagfært þá annmarka í öryggismálum sem komu í ljós við tvær skoðanir ítalskra yfirvalda á staðnum.

96) Á grundvelli upplýsinga, sem Þýskaland lagði fram, er talið að ekki séu lengur fyrir hendi rökstuddar sannanir fyrir vangetu eða tregðu af hálfu yfirvalda í Tadsjikistan sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í því ríki.

97) Á grundvelli upplýsinga sem Belgía fékk og sýndu að annmarkarnir, sem höfðu í för með sér að sett var innlent bann á I.C.T.T.P.W. og South Airlines, hafa verið lagfærðir að öllu leyti, er talið að ekki séu lengur fyrir hendi rökstuddar sannanir fyrir viðvarandi, alvarlegum annmörkum í öryggismálum af hálfu þessara flugrekenda.

<sup>(1)</sup> CAA/NL-2004-98

<sup>(2)</sup> ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9.-12. mars 1999).



- 98) Á grundvelli upplýsinga sem Þýskaland lagði fram og sýndu að loftfarið, sem hafði í för með sér að settar voru strangar rekstrartakmarkanir á Atlant Soyuz, er ekki lengur hluti af flugflota þessa flugrekanda, er talið að ekki séu lengur fyrir hendi rökstuddar sannanir fyrir viðvarandi, alvarlegum anmörkum í öryggismálum af hálfu þessa flugrekanda.
- 99) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga á þessu stigi er talið að ekki séu fyrir hendi rökstuddar sannanir fyrir verulegum anmörkum í öryggismálum, sem ekki hefur verið bætt úr, af hálfu Air Mauritanie. Engu að síður verður að meta nánar hæfi þeirra yfirvalda Míritaníu sem bera ábyrgð á lögboðnu eftirliti með þessum flugrekanda. Í þessu skyni skal framkvæmdastjórnin, með aðstoð yfirvalda í öllum aðildarríkjum sem eiga hagsmuna að gæta, annast, innan tveggja mánaða, úttekt á þeim yfirvöldum Míritaníu sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þessum flugrekanda.
- 100) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

*I. gr.*

#### **Viðfangsefni**

Með þessari reglugerð er tekin saman skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins, sem um getur í II. kafla grunnreglugerðarinnar.

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

Gjört í Brussel 22. mars 2006.

*2. gr.*

#### **Rekstrarbann**

1. Flugrekendum, sem eru skráðir í viðauka A, er bannað að stunda allan flugrekstur innan Bandalagsins.

2. Rekstur flugrekanda, sem eru skráðir í viðauka B, er háður takmörkunum innan Bandalagsins. Rekstrartakmarkanirnar fela í sér bann við notkun tilgreinds loftfars eða tilgreindra tegunda loftfara sem um getur í viðauka B.

*3. gr.*

#### **Framfylgd**

Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um allar ráðstafanir, sem gripið er til skv. 1. mgr. 3. gr. grunnreglugerðarinnar, til að framfylgja á sínu yfirráðasvæði rekstrarbanninu, sem tilgreint er í skrá Bandalagsins, gagnvart þeim flugrekendum sem bannið nær til.

*4. gr.*

#### **Gildistaka**

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

*Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,*

Jacques BARROT

*varaforseti.*

## VIÐAUKI A

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM ER BANAÐ AÐ STUNDA ALLAN FLUGREKSTUR INNAN BANDALAGSINS <sup>(1)</sup>

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
Air Koryo	Óskráð	KOR	Norður-Kórea
Air Service Comores	Óskráð	Óskráð	Kómorejjar
Airana Afghan Airlines <sup>(1)</sup>	009	AFG	Afganistan
BGB Air	AK-0194-04	Óskráð	Kasakstan
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Kasakstan
Phoenix Aviation	02	PHG	Kirgisistan
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Tailand
Reem Air	07	REK	Kirgisistan
Silverback Cargo Freighters	Óskráð	VRB	Rúanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), þ.m.t.	Óskráð	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIGLE AVIATION	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR BOYOMA	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ATO — Air Transport Office	Óskráð	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

<sup>(1)</sup> Hægt væri að heimila að flugrekendur, sem taldir eru upp í viðauka A, nýti flugréttindi með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda rekstur, 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
BUTEMBO AIRLINES	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CAA — Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CHC STELAVIA	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMAIR	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
C0-ZA AIRWAYS	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
DAS AIRLINES	Óskráð	RKC	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/TK/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMA EXPRESS	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
I.T.A.B - International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

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
JETAIR — Jet Aero Services, s.p.r.l.	Óskráð	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	Óskráð	KNS	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIVU AIR	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Óskráð	LCG	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MANGO MAT	Undirskrift ráðherra	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
RWABIKA „BUSHI EXPRESS“	Óskráð	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/K K//2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRACEP	Óskráð	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.	Óskráð	Óskráð	Miðbaugs-Gínea
Air Consul SA	Óskráð	RCS	Miðbaugs-Gínea
Avirex Guinee Equatoriale	Óskráð	AXG	Miðbaugs-Gínea
COAGE — Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	Óskráð	COG	Miðbaugs-Gínea
Ecuato Guineana de Aviacion	Óskráð	ECV	Miðbaugs-Gínea
Ecuatorial Cargo	Óskráð	EQC	Miðbaugs-Gínea
GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA	Óskráð	GEA	Miðbaugs-Gínea
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Óskráð	GET	Miðbaugs-Gínea
Jetline Inc.	Óskráð	JLE	Miðbaugs-Gínea
KNG Transavia Cargo	Óskráð	VCG	Miðbaugs-Gínea
Prompt Air GE SA	Óskráð	POM	Miðbaugs-Gínea
Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.	Óskráð	UTG	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu, þ.m.t.	Óskráð	Óskráð	Líbería
International Air Services	Óskráð	IAX	Líbería
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Óskráð	TGR	Líbería
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Óskráð	WTC	Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Síerra Leóne, þ.m.t.	Óskráð	Óskráð	Síerra Leóne
AEROLIFT, Co. Ltd <<	Óskráð	LFT	Síerra Leóne
AFRIK AIR LINKS	Óskráð	AFK	Síerra Leóne
AIR LEONE, Ltd	Óskráð	RLL	Síerra Leóne
AIR RUM, Ltd	Óskráð	RUM	Síerra Leóne
AIR SALONE, Ltd	Óskráð	RNE	Síerra Leóne

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
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Sierra Leóne
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Óskráð	DTY	Sierra Leóne
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Óskráð	FIR	Sierra Leóne
HEAVYLIFT CARGO	Óskráð	Óskráð	Sierra Leóne
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Óskráð	PRR	Sierra Leóne
STAR AIR, Ltd	Óskráð	SIM	Sierra Leóne
TEEBAH AIRWAYS	Óskráð	Óskráð	Sierra Leóne
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Óskráð	WCA	Sierra Leóne
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Svasílandi, þ.m.t.	Óskráð	Óskráð	Svasíland
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Óskráð	AIA	Svasíland
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	Óskráð	SZL	Svasíland
Jet Africa	Óskráð	OSW	Svasíland
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Óskráð	NEY	Svasíland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Óskráð	Óskráð	Svasíland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Óskráð	SWX	Svasíland

(<sup>1</sup>) Flugrekstrarbann, sem sett hefur verið á Ariana Afghan Airlines, gildir um öll loftför sem þessi flugrekandi starfrækir að undanskildu loftfarinu: A310 með skráningarnúmer F-GYYY.

## VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR ÞAR SEM SETTAR HAFU VERIÐ TAKMARKANIR Á REKSTUR ÞEIRRA INNAN BANDALAGSINS <sup>(1)</sup>

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars	Skráningarnúmer og framleiðsluráðnúmer ef það er fyrir hendi	Skrásetningarríki
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladess
Buraq Air	002/01	BRQ	Líbía	IL-76	– UN-76007 (framl. raðnr. 0003426765) – 5 <sup>a</sup> -DNA (framl. raðnr. 0023439140) – 5A-DMQ (framl. raðnr. 73479392) – UN-76008 (framl. raðnr. 0033448404)	Líbía
Buraq Air	002/01	BRQ	Líbía	Let L-410	5A-DMT (framl. raðnr. 871928)	Líbía
HBA <sup>(1)</sup>	416/dac/tc/sec/087/2005	ALX	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)	Öll loftför, að undanskildu L-101	Öll loftför, að undanskildu 9Q-CHC (framl.raðnr. 193H-1206)	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

<sup>(1)</sup> Hægt væri að heimila að nota loftfar sem er tilgreint fyrir núverandi starfsemi þess innan Evrópubandalagsins.

<sup>(1)</sup> Hægt væri að heimila að flugrekendur, sem taldir eru upp í viðauka B, nýti flugréttindi með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda rekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.