

REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (EB) nr. 1144/2009

2010/EES/71/11

frá 26 nóvember 2009

um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA
HEFUR,

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 ⁽¹⁾, einkum 4. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 var stofnuð skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 ⁽²⁾.
- 2) Í samræmi við 3. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005, sendu nokkur aðildarríki framkvæmdastjórninni viðeigandi upplýsingar í tengslum við uppfærslu á skrá Bandalagsins. Þriðju lönd sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þessa er rétt að uppfæra skrá Bandalagsins.
- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur, annaðhvort beint eða, þegar því varð ekki við komið, fyrir milligöngu yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur sem ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Bandalagsins myndi byggjast á eða breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er í skrá Bandalagsins.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin lögðu fram, að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina innan tíu virkra daga og við flugöryggisnefndina sem komið var á fót með reglugerð

ráðsins (EBE) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála ⁽³⁾.

- 5) Framkvæmdastjórnin og, í sérstökum tilvikum, nokkur aðildarríki höfðu samráð við yfirvöldin sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með viðkomandi flugrekendum.
- 6) Flugöryggisnefndin hefur hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) og framkvæmdastjórnarinnar um tækniástoðarverkefni sem unnin eru í löndum sem verða fyrir áhrifum af völdum ákvæða reglugerðar (EB) nr. 2111/2005. Hún hefur verið upplýst um beiðnir um frekari tækniástoð og samvinnu til að auka færni yfirvalda á sviði almenningssflugs, með tilliti til stjórnsýslu og tækni, í því skyni að ráða bót á því þegar ekki hefur verið farið að gildandi, alþjóðlegum stöðlum.
- 7) Flugöryggisnefndin hefur einnig verið upplýst um aðgerðir til framfylgdar sem Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin hafa gripið til í því skyni að tryggja áframhaldandi lofthæfi og viðhald loftfara sem skráð eru í Evrópubandalaginu og starfrækt eru af flugrekendum sem hafa fengið vottun yfirvalda á sviði almenningssflugs í þriðju löndum.
- 8) Því ber að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.

Flugrekendur í Bandalaginu

- 9) Sum aðildarríki hafa gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum í kjölfar upplýsinga sem fengust úr skoðun á hlaði í tengslum við öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA) sem fór fram á loftföllum tiltekinna flugrekenda í Bandalaginu, sem og skoðun og úttekt á sérstökum svæðum sem flugmálafyrirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu. Þau tilkynntu framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni um þessar ráðstafanir: lögbær yfirvöld í Litháen hafa afturkallað flugrekandaskirteini (AOC) flugrekandans FLYLAL Lithuanian Airlines og lögbær yfirvöld á Spáni hafa hafð málsmæðferð til að fella flugrekandaskirteini flugrekandans Euro Continental tímabundið úr gildi 30. október 2009.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 312, 27.11.2009, bls. 16. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 33/2010 frá 12. mars 2010 um breytingu á XIII viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 30, 10.6.2010, bls. 35.

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

⁽²⁾ Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14.

⁽³⁾ Stjtið. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4.

Flugrekandinn Albanian Airlines MAK

- 10) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans Albanian Airlines MAK sem hefur fengið vottun í Albaníu. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Frakkland, Þýskaland, Ítalía og önnur ríki, sem eiga aðild að Evrópusambandi flugmálastjórna (ECAC), sáu um samkvæmt áætlun um öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA-áætluninni) ⁽¹⁾. Þessir annmarkar varða aðallega loftför af tegundinni MD82.
- 11) Flugrekandinn Albanian Airlines MAK svaraði fyrirspurn flugmálayfirvalda í Frakklandi, Þýskalandi og Ítalíu á viðunandi hátt og fyrir tilsett tímamörk varðandi þær aðgerðir til úrbóta sem gripið hefur verið til í því skyni að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum.
- 12) Lögbær yfirvöld í Albaníu (Flugmálastjórn Albaníu (DGCA)) staðfestu hins vegar að annmarkarnir, sem komu í ljós við öryggisskoðun erlendra loftfara, bentu í raun til kerfislegra annmarka í starfrækslu og gæðakerfi flugrekandans Albanian Airlines MAK. Flugmálastjórn Albaníu framkvæmdi ítarlega rannsókn á því hvort flugrekandinn uppfyllti gildandi öryggisstaðla og í kjölfarið ákvað hún að takmarka starfrækslu hans og krefjast skipulagsbreytinga hjá honum. Nánar tiltekið upplýsti Flugmálastjórn Albaníu flugöryggisnefndina um að fækkað hefði verið í flotanum úr þremur loftförum í tvö og að 1. október 2009 hafi loftfar af tegundinni MD-82 með skrásetningarkerfið ZA-ASA verið felld brott úr flugrekandaskírteini flugrekandans Albanian Airlines og afskráð hinn 1. október 2009. Hinn 23. október takmarkaði Flugmálastjórn Albaníu starfrækslu flugrekandans við það umfang og þá áfangastaði sem voru fyrir hendi þann dag og krafðist þess að flugrekandinn gerði breytingar á stjórnun sinni sem tækju umsvifalaust gildi og að gæðastjórnunarkerfi og öryggisstjórnunarkerfi flugrekandans yrðu styrkt.
- 13) Hinn 11. nóvember kom Flugmálastjórn Albaníu á framfæri athugasemdum við flugöryggisnefndina sem staðfesti að þessar aðgerðir til úrbóta hefðu verið framkvæmdar og teldust ráða bót, með skilvirkum hætti, á þeim öryggisannmörkum sem í ljós hefðu komið.
- 14) Lögbær yfirvöld í Albaníu hafa sýnt fram á að þau hafi gripið til ráðstafana til að tryggja öryggiseftirlit með flugrekandanum Albanian Airlines MAK.
- 15) Lögbær yfirvöld í Albaníu eru hvött til að hraða framkvæmd aðgerðaráætlunarinnar, sem um getur í 32. forsendu í reglugerð (EB) nr. 787/2007 ⁽²⁾, og minnt á skuldbindingu sína, sem um getur í 33. forsendu í sömu reglugerð, um að gefa ekki út fleiri flugrekandaskírteini þar til endurskipulagningaráætluninni hefur verið hrint í framkvæmd með fullnægjandi hætti. Í ljósi þessa er Albanía hvött til að hraða uppbyggingu færni innan Flugmálastjórnar Albaníu til að tryggja að áframhaldandi

eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Albaníu, fari fram með sjálfbærum hætti og í samræmi við gildandi öryggisstaðla.

- 16) Flugöryggisstofnun Evrópu mun annast eftirlit með stöðlun í Albaníu snemma árs 2010 til að fylgjast með framkvæmd gildandi öryggiskrafna af hálfu lögbærra yfirvalda og fyrirtækja sem sæta eftirliti þeirra.

Flugrekandinn Egypt Air

- 17) Í samræmi við reglugerð (EB) nr. 619/2009 ⁽³⁾ og í kjölfar þess að áætlunin um aðgerðir til úrbóta var lögð fram í júní 2009, hafa lögbær yfirvöld í Egyptalandi lagt fram fjórar skýrslur fyrir mánuðina júlí, ágúst, september og október 2009 til að sýna stöðuna á framkvæmd áætlunarinnar eins og hún hefur verið staðfest af hálfu þessara yfirvalda. Auk þessara skýrslna, þar sem áherslan var á skoðanir á hlaði á loftförum flugrekandans Egypt Air, var þess krafist að lögbær yfirvöld í Egyptalandi legðu fram úttektarskýrslur um viðhald, áframhaldandi lofthæfi og flugrekstur í tengslum við þennan flugrekanda. Hinn 10. nóvember sendu yfirvöld í Egyptalandi skýrsluna um grunnskoðun á flugrekandanum Egypt Air sem fór fram í október 2009 og leiddi til þess að flugrekandaskírteini flugrekandans var endurnýjað. Úttektarskýrslur um áframhaldandi lofthæfi, flugrekstur og rekstur á jörðu niðri voru ekki sendar. Skjölin, sem voru lögð fram, sýna að jafnvel þótt flugrekandinn hafi náð verulegum árangri væri vænst frekari úrbóta á sviði viðhalds og tæknimála ásamt starfrækslu.
- 18) Lögbær yfirvöld í Egyptalandi hafa einnig skuldbundið sig til að veita upplýsingar um það hvort ráðin hafi verið bót, með viðunandi hætti, á frávikunum sem áður höfðu komið í ljós við skoðun á hlaði á loftförum flugrekandans Egypt Air árin 2008 og 2009. Í því skyni fjölluðu þau um viðkomandi bréfaskipti við tiltekin aðildarríki þar sem loftför flugrekandans Egypt Air höfðu sætt skoðunum á hlaði á tímabilinu 1. janúar 2008 til 30. september 2009. Vinnan við að ráða bót á þessum frávikum stendur enn yfir og skal hún háð reglulegu eftirliti.
- 19) Flugöryggisnefndin viðurkennir þá viðleitni sem flugrekandinn hefur sýnt til að ljúka þeim aðgerðum sem eru nauðsynlegar til að ráða bót á öryggisástandi sínu ásamt miklum samstarfsvilja sem bæði flugrekandinn og lögbær yfirvöld í Egyptalandi hafa sýnt. Sökum þess hversu umfangsmikil og víðtæk áætlunin um aðgerðir til úrbóta er og nauðsynjar þess að veita sjálfbærar lausnir á þeim annmörkum í öryggismálum sem áður hafa komið í ljós er þess hins vegar krafist að lögbær yfirvöld í Egyptalandi haldi áfram að senda mánaðarlegar skýrslur um staðfestingu á framkvæmd áætlunarinnar og ráðstafanir sem gerðar hafa verið til að ráða bót á frávikunum sem komu í ljós við öryggisskoðun erlendra loftfara auk hvers konar annarra skýrslna um úttektir sem þau gera á flugrekandanum Egypt Air.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ Stjóð. ESB L 175, 5.7.2007, bls. 12.

⁽³⁾ Stjóð. ESB L 182, 15.7.2009, bls. 4.

20) Þegar áætluninni um aðgerðir til úrbóta er lokið skulu lögbær yfirvöld í Egyptalandi framkvæma lokaúttekt og senda framkvæmdastjórninni niðurstöðurnar ásamt hvers konar tilmælum. Framkvæmdastjórnin áskilur sér rétt til að sannprófa hvort flugrekandinn hafi framkvæmt aðgerðir til úrbóta með því að senda aðila af hálfu Flugöryggisstofnunar Evrópu í heimsókn með aðstoð aðildarríkjanna. Á meðan skulu aðildarríkin halda áfram að tryggja að skoðunum verði fjölgað hjá flugrekandanum Egypt Air til að skapa grundvöll fyrir endurmat þessa máls á næsta fundi flugöryggisnefndarinnar.

Flugrekandinn Yemenia Yemen Airways

21) Samkvæmt reglugerðum (EB) nr. 715/2008 og 1131/2008⁽¹⁾, héldu aðildarríkin áfram að sannprófa hvort flugrekandinn Yemenia uppfyllti viðeigandi öryggisstaðla á skilvirkan hátt með reglulegum skoðunum á hlaði á loftförum hans sem lentu á flugvöllum í Bandalaginu. Árið 2009 tilkynntu Frakkland, Þýskaland, Ítalía og Breska konungsríkið um slíkar skoðanir. Framkvæmdastjórnin fékk í hendur gögn sem sýndu fram á að flugrekandinn brást við á viðeigandi hátt og fyrir tilsett tímamörk til að ráða bót á þeim frávikum sem komu í ljós við þessar skoðanir.

22) Í kjölfar samþykktar reglugerðar (EB) nr. 619/2009 bárust framkvæmdastjórninni viðbótarupplýsingar frá lögbærum yfirvöldum í Jemen sem og frá flugrekandanum Yemenia Yemen Airways um framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta á sviði viðhalds og rekstrar.

23) Lögbær yfirvöld í Jemen tilkynntu framkvæmdastjórninni um sannprófun sem þau framkvæmdu á viðhalds-aðstöðu flugrekandans Yemenia eftir að samþykki hans fyrir viðhaldsfyrirtæki, EASA.145.0177, hafði verið felld tímabundið úr gildi með það fyrir augum að meta hvort flugrekandinn Yemenia uppfylli jemenska staðalinn YCAR-145. Lögbær yfirvöld í Jemen framsendu endurskoðaða áætlun um aðgerðir til úrbóta frá flugrekandanum Yemenia, dagsetta 15. september 2009, í kjölfar úttektar yfirvalds á sviði almenningssflugs og veðurfræði (CAMA) á viðhaldsfyrirtæki flugrekandans Yemenia í samræmi við kröfur í hverju ríki fyrir sig (YCAR-145) ásamt eftirfylgniúttekt af hálfu yfirvalds á sviði almenningssflugs og veðurfræði, dagsettri 20. september 2009. Í báðum skjölunum kom fram að ráðin hefði verið bót á öllum frávikunum. Á fundi flugöryggisnefndarinnar, hinn 10. nóvember 2009, lagði yfirvald á sviði almenningssflugs og veðurfræði auk þess fram einstök fylgiskjöl sem sýndu fram á að ráðin hefði verið bót á frávikunum.

24) Enn fremur var flugöryggisnefndinni tilkynnt, á þessu stigi, um jákvætt mat af hálfu Flugöryggisstofnunar

Evrópu og lögbærra yfirvalda í Frakklandi um framkvæmd flugrekandans Yemenia á aðgerðum til úrbóta til að endurheimta evrópska viðhaldssamþykkið sitt.

25) Framkvæmdastjórnin hefur viðurkennt þá viðleitni sem flugrekandinn Yemenia hefur sýnt til að ráða bót á þeim anmörkum í öryggismálum sem komið hafa í ljós í hinum ýmsu úttektum. Framkvæmdastjórnin hefur einnig veitt því athygli að flugrekandinn Yemenia hefur lokið áætlun um aðgerðir til úrbóta á sviði viðhalds eins og tilkynnt var um í mati sem yfirvald á sviði almenningssflugs og veðurfræði annaðist á þessu sviði. Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin munu skipuleggja vettvangsheimsókn til Jemen, eins fljótt og auðið er, til að sannprófa öryggisástand flugrekandans Yemenia í því skyni að meta hvort hann uppfylli í reynd alþjóðlega öryggisstaðla og til að meta getu yfirvalds á sviði almenningssflugs og veðurfræði til að tryggja eftirlit með öryggi alls almenningssflugs í Jemen.

26) Aðildarríkin munu sannprófa á kerfisbundinn hátt hvort flugrekandinn Yemenia uppfylli viðeigandi öryggisstaðla á skilvirkan hátt með því að hafa skoðun loftfars þessa flugrekanda á hlaði í forgangi samkvæmt reglugerð (EB) nr. 351/2008. Flugöryggisnefndin mun endurskoða þetta tilvik á næsta fundi sínum.

Flugrekendur frá Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu)

27) Austur-Kongó (alþýðulýðveldið) upplýsti framkvæmdastjórnina um að flugrekstrarleyfi eftirfarandi flugrekenda hefði verið afturkallað: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Þessir flugrekendur hættu starfsemi sinni 30. júlí 2009.

28) Enn fremur tilkynntu lögbær yfirvöld í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) um afturköllun flugrekstrarleyfa flugrekenda sem framkvæmdastjórnin hafði ekki áður verið tilkynnt um að hefðu flugrekstrarleyfi: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. Þessir flugrekendur hættu starfsemi sinni 30. júlí 2009.

29) Í ljósi þess sem að framan greinir, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það metið svo að fyrrnefndir flugrekendur, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), skulu felldir brott úr viðauka A.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 197, 25.7.2008, bls. 39 og Stjtið. ESB L 306, 15.11.2008, bls. 49.

Flugrekendur frá Djíbútí

- 30) Færðar hafa verið sönnur á vangetu yfirvalda, sem bera ábyrgð á eftirliti með flugrekendum, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Djíbútí, til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum eins og sýnt er fram á með úttekt í Djíbútí, sem var framkvæmd af hálfu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) í mars 2008 innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP). Í þessari úttekt var greint frá fjölmörgum, verulegum annmörkum að því er varðar getu flugmálafyrivalda í Djíbútí til að bera ábyrgð á eftirliti með flugöryggi. Þegar úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum lauk höfðu yfir 96% af stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ekki enn komið til framkvæmda.
- 31) Færðar hafa verið sönnur á vangetu lögbærra yfirvalda í Djíbútí til að ráða bót á frávíkunum sem Alþjóðaflugmálastofnunin uppgötvaði, eins og skýrist af þeirri staðreynd að Alþjóðaflugmálastofnunin álitur í lokaskýrslu sinni frá febrúar 2009 að verulega stór hluti þeirra aðgerða til úrbóta, sem hafa verið lagðar til eða framkvæmdar af hálfu þessara yfirvalda, ráði í raun ekki bót á þeim annmörkum sem í ljós komu. Alþjóðaflugmálastofnunin taldi einkum að á sviði starfrækslu loftfara væru meira en tveir þriðju þeirra aðgerða, sem yfirvöld í Djíbútí lögðu til, ekki að öllu leyti viðunandi.
- 32) Auk þess kom Alþjóðaflugmálastofnunin á framfæri við öll ríki, sem eru aðilar að Chicago-samningnum, alvarlegum áhyggjum sínum af öryggisvandamálum til að vekja athygli á því að Djíbútí hefði hvorki komið á áreiðanlegu kerfi til eftirlits með flugrekendum, sem lögbær yfirvöld í Djíbútí hafa veitt flugrekandaskírteini, né gripið til viðunandi aðgerðaáætlunar til að ráða bót á ástandinu.
- 33) Með hliðsjón af framangreindu hóf framkvæmdastjórnin samráð við lögbær yfirvöld í Djíbútí, lét í ljós þungar áhyggjur sínar af rekstraröryggi flugrekenda, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í þessu ríki, og óskaði skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld í Djíbútí hafa gripið til í því skyni að bregðast við þeim frávíkum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á og athugasemdum varðandi það hvort aðgerðirnar til úrbóta séu ásættanlegar.
- 34) Lögbær yfirvöld í Djíbútí (DACM) upplýstu framkvæmdastjórnina um að framkvæmd aðgerðaáætlunarinnar, sem ætlað er að ráða bót á þeim frávíkum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, hefði tafist og að litid væri svo á að einungis hefði verið ráðin bót á takmörkuðum fjölda frávíka. Lögbær yfirvöld í Djíbútí veittu hvorki upplýsingar um aðgerðir, sem gripið hefði verið til, né lögðu fram sönnun þess efnis að ráðin hefði verið bót á viðkomandi frávíkum með fullnægjandi hætti. Lögbær yfirvöld í Djíbútí brugðust ekki við athugasemdum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar varðandi mikilvægi þess að ráða bót á frávíkum vegna 34 aðgerða sem Alþjóðaflugmálastofnunin taldi ófullnægjandi.
- 35) Lögbær yfirvöld í Djíbútí staðfestu að tvö banaslys hefðu átt sér stað 2002 og 2007 þar sem loftfar af tegundinni

Let 410 og loftfar af tegundinni Antonov 26 komu við sögu. Hins vegar veittu þau hvorki upplýsingar um flugslysarannsóknirnar né aðgerðirnar sem þau gripu til í því skyni að grafast fyrir um orsakir þessara slysa.

- 36) Lögbær yfirvöld í Djíbútí upplýstu framkvæmdastjórnina um að þau hefðu fellt úr gildi flugrekandaskírteini flugrekandans Djibouti Airlines hinn 30. júlí 2009, og að flugrekandinn hefði hætt starfsemi sinni þann dag. Þau upplýstu einnig að þau hefðu fellt úr gildi flugrekandaskírteini Daallo Airlines hinn 15. september. Flugrekandinn Daallo Airlines heldur hins vegar áfram að hafa flugrekstrarleyfi og notar loftför af tegundinni DC9, sem skráð eru á Kómoréyjum, loftför af tegundinni Antonov 24, sem skráð eru í Armeníu, og loftför af tegundinni Ilyushin 18 sem skráð eru í Kasakstan. Ekki voru veittar upplýsingar um hverjir væru raunverulegir flugrekendur þessara loftfara. Lögbær yfirvöld í Djíbútí hafa ekki sýnt fram á að þau séu í aðstöðu til að sinna á skilvirkan hátt skyldum sínum varðandi öryggiseftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Djíbútí.
- 37) Í ljósi þessa, á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana, er það því metið svo að allir flugrekendur sem hafa fengið vottun í Djíbútí skuli skráðir í viðauka A.

Flugrekendur frá Vestur-Kongó

- 38) Í nóvember 2008 framkvæmdi Alþjóðaflugmálastofnunin úttekt í Vestur-Kongó samkvæmt úttektaráætluninni í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Eftirfarandi frávík hafði í för með sér alvarlegar áhyggjur af öryggisvandamálum: „*Flugmálafyrvöld í Vestur-Kongó ((ANAC) National Civil Aviation Agency) hafa gefið út tiltekinn fjölda flugrekandaskírteina án þess að hafa komið á og tekið í notkun ferli fyrir vottun flugrekenda og stöðugt eftirlit með þeim. Þar af leiðandi hafa þessi flugrekandaskírteini verið gefin út án þess að flugmálafyrvöld í Vestur-Kongó hafi tryggt að flugrekendurnir uppfylli staðlana í 6. viðauka Chicago-samningsins eða ákvæðin í skjali Alþjóðaflugmálastofnunarinnar nr. 8335. Auk þess starfa sumir flugrekendur með bráðabirgðaflugrekstrarleyfi og án flugrekandaskírteinis*“. Þessar alvarlegu áhyggjur af öryggisvandamálum eru enn við lýði.
- 39) Við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar komu í ljós 63 frávík sem sýndu að alþjóðlegir öryggisstaðlar hefðu ekki verið innleiddir með skilvirkum hætti. Af þessum sökum lagði Vestur-Kongó fram áætlun um aðgerðir til úrbóta. Meira en þriðjungur fyrirhugaðra aðgerða til úrbóta var ekki samþykktur af hálfu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 40) Hinn 26. ágúst 2009 lenti vöru loftfar, sem starfrækt er af flugrekandanum Aero Fret Business, sem hefur fengið vottun í Vestur-Kongó, í slysi nálægt flugvælinum í Brazzaville þar sem allir farþegarnir sex létust. Þar sem atvikið átti sér stað í Vestur-Kongó ber það ríki ábyrgð á öryggisrannsókninni sem verður að fara fram samkvæmt ákvæðum 13. viðauka við Chicago-samninginn í því skyni að greina orsök slyssins og koma í veg fyrir að það endurtaki sig. Í úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar komu einnig í ljós ellefu annmarkar á sviði slysarannsóknna í Vestur-Kongó og sex af þeim aðgerðum til úrbóta sem lagðar voru til töldust ófullnægjandi.

- 41) Lögbær yfirvöld í Vestur-Kongó upplýstu framkvæmdastjórnina á tveimur fundum, sem haldnir voru í Brussel, um að þau hygðust hefja endurvottun á þremur flugrekendum með aðstoð sérfræðinga Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Þessi yfirvöld sendu einnig ákvarðanir sínar, dagsettar 15. október 2009, þar sem flugrekendum Aero-Service, Equafight Services, Société Nouvelle Air Congo og Trans Air Congo var veitt flugrekandaskirteini í eitt ár. Sama dag upplýstu lögbær yfirvöld í Vestur-Kongó flugrekendurna Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation og Protocole Aviation um að flugrekandaskirteini þeirra hefðu verið afturkölluð á meðan athugun á nauðsynlegum skjölum til að fá nýtt flugrekandaskirteini færi fram. Auk þess hafa flugrekandaskirteini eftirfarandi flugrekenda verið afturkölluð: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines og United Express Service. Hins vegar sýndu þessi yfirvöld hvorki fram á að vottunarferlið, sem viðhaft var við útgáfu hvers konar flugrekandaskirteina, uppfylli viðkomandi staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar né að eftirlitið með þeim flugrekendum sem þau hafa veitt flugrekandaskirteini fari fram í samræmi við þessa staðla.
- 42) Lögbær yfirvöld í Vestur-Kongó hafa sent skriflegar greinargerðir til flugöryggisnefndarinnar varðandi ráðstafanir, sem gerðar hafa verið til að ráða bót á þeim alvarlegu öryggisvandamálum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á sem og aðrar vanefndir sem tilgreindar voru í úttektarskýrslu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar samkvæmt úttektaráætluninni í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Framkvæmdastjórnin tekur tillit til allra ráðstafana sem lögbær yfirvöld í Vestur-Kongó hafa skuldbundið sig til að gera hingað til og hvetur þau til að auka viðleitni sína til að hrinda í framkvæmd aðgerðum til úrbóta með sjálfbærum hætti. Framkvæmdastjórnin mun, í samvinnu við Alþjóðaflugmálastofnunina, fylgjast náið með hvers konar þróun í almenningsflugi í Vestur-Kongó og er reiðubúin til að veita tækniaðstoð með það fyrir augum að auka stjórnsýslulega og tæknilega getu yfirvaldsins sem ber ábyrgð á eftirliti í þessu landi.
- 43) Hins vegar hafa lögbær yfirvöld í Vestur-Kongó ekki sýnt fram á fullnægjandi getu til að hrinda viðkomandi öryggisstöðlum í framkvæmd. Í ljósi þess sem að framan greinir og þar til sjálfbær lausn er fundin á því þegar alþjóðlegum stöðlum er ekki fylgt, þ.m.t. alvarleg öryggisvandamál, og á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna er það metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Vestur-Kongó, skuli settir í flugrekstrarbann og skráðir í viðauka A.
- Flugrekendur frá Saó Tóme og Prinsípe**
- 44) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá flugrekandanum Executive Jet Services sem hefur fengið vottun í Saó Tóme og Prinsípe. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Belgía og Frakkland sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni⁽¹⁾. Flugrekandinn Executive Jet Services hefur ekki brugðist við þessum athugasemdum
- á viðunandi hátt og hefur ekki tekist að sýna fram á að ráðin hafi verið bót á þessum annmörkum með sjálfbærum hætti.
- 45) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá flugrekandanum STP Airways sem hefur fengið vottun í Saó Tóme og Prinsípe. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Frakkland og Breska konungsríkið sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni⁽²⁾. Flugrekandinn STP Airways hefur þó svarað á viðunandi hátt og fyrir tilsett tímamörk fyrirspurn franskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum.
- 46) Sannanir eru fyrir því að sumir flugrekendur, sem eru sem stendur í flugrekstrarbanni í Evrópubandalaginu, hafi flutt hluta starfsemi sinnar til Saó Tóme og Prinsípe.
- 47) Nánar tiltekið hafa verið færðar sönnur á að flugrekandinn Hewa Bora Airways, sem hefur fengið vottun í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) og er, sem stendur, í flugrekstrarbanni í Bandalaginu, haldi áfram að nota, samkvæmt endurleigusamningi, loftfar af tegundinni Boeing 767 með raðnúmerið 23178 sem var afskráð í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) og skráð í Saó Tóme og Prinsípe með skrásetningarmarkið S9-TOP⁽³⁾.
- 48) Enn fremur notar flugrekandinn Africa's Connection loftfar af tegundinni Dornier 228 með raðnúmerið 8068, skráð í Saó Tóme og Prinsípe með skrásetningarmarkið S9-RAS, en það er loftfar sem áður var skráð í Gabon og starfrækt af flugrekandanum SCD Aviation sem hefur fengið vottun í Gabon og er sem stendur í flugrekstrarbanni í Bandalaginu.
- 49) Auk þess hafa verið færðar sönnur á að flugrekandinn British Gulf International, sem hefur fengið vottun í Saó Tóme, sé sami British Gulf International flugrekandinn sem áður hafði fengið vottun í Kirgisistan og settur í flugrekstrarbann⁽⁴⁾ október 2006⁽⁴⁾. Flugrekandinn British Gulf International heldur einnig áfram að nota loftfar af tegundinni Antonov 12 með raðnúmerið 401901. Eitt loftfar af þessari tegund, sem starfrækt er af flugrekandanum, lenti í slysi í Al Habniaya (í Írak) 13. nóvember 2008 sem varð til þess að loftfarið gjöreyðilagðist og sex létu lífið.
- 50) Framkvæmdastjórnin hóf samráð við lögbær yfirvöld í Saó Tóme og Prinsípe, með hliðsjón af framangreindu ástandi, þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi flugrekendanna Executive Jet Services og STP Airways sem og flutningi í skrá Saó Tóme á loftfari sem notað er af flugrekanda sem er, sem stendur, í flugrekstrarbanni í Bandalaginu og biður um skýringar á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld hafa gripið til í því skyni að bregðast við þessum áhyggjum.

(1) CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

(2) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

(3) Stjtið. ESB L 283, 14.10.2006, bls. 28.

(1) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

- 51) Lögbær yfirvöld í Saó Tóme (INAC) upplýstu framkvæmdastjórnina um að við endurvottun flugrekandans Executive Jet Services hefðu þau ákveðið, 26. október 2009, að stöðva tímabundið starfrækslu loftfars af tegundinni Boeing 767 með raðnúmerið 23178 og skrásetningarkerkið S9-TOP sem starfrækt er af þessum flugrekanda.
- 52) Flugrekandinn Executive Jet Services óskaði eftir því að koma á framfæri athugasemdum við flugöryggisnefndina og gaf skýrslu um þær aðgerðir sem hann hefur skuldbundið sig til að grípa til í því skyni að ráða bót á þeim annmörkum sem komu í ljós við SAFA-áætlunina.
- 53) Lögbær yfirvöld í Saó Tóme upplýstu framkvæmdastjórnina um að við endurvottun flugrekandans STP Airways hefðu þau ákveðið, 26. október, að stöðva tímabundið starfrækslu tveggja loftfara af tegundinni Boeing 767 með raðnúmerin 25411 (skrásetningarkerkið óþekkt) og 26208 (skrásetningarkerkið S9-DBY), sem voru afskráð í kjölfarið. Lögbær yfirvöld í Saó Tóme tilkyntu að jafnvel þótt flugrekandinn STP Airways væri með gilt flugrekandaskírteini væru, sem stendur, engin loftför skráð í það skírteini.
- 54) Flugrekandinn STP Airways óskaði eftir því að koma á framfæri athugasemdum við flugöryggisnefndina og gaf skýrslu um þær aðgerðir sem hann hefur skuldbundið sig til að grípa til í því skyni að ráða bót á þeim annmörkum sem komu í ljós við SAFA-áætlunina. Hann staðfesti að ekkert loftfar væri starfrækt lengur og hann hyggðist óska eftir því að flugrekandaskírteini hans yrði fellt tímabundið úr gildi.
- 55) Lögbær yfirvöld í Saó Tóme upplýstu að þau hefðu gefið út 13 flugrekandaskírteini en þrjú þeirra hefðu verið fellt tímabundið úr gildi eða afturkölluð. Hins vegar lögðu lögbær yfirvöld í Saó Tóme ekki fram sönnun þess efnis að þau hefðu fellt tímabundið úr gildi eða afturkallað flugrekandaskírteini flugrekandanna Sky Wind, Styron Trading og Jet Line.
- 56) Gögnin, sem lögbær yfirvöld í Saó Tóme lögðu fram, sýndu að aðalstarfsstöð meira en helmingis flugrekandanna, sem voru handhafar gilda flugrekandaskírteina, sem þessi yfirvöld höfðu gefið út, væri utan Saó Tóme og Prinsípe. Það eru einkum flugrekendurnir British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo og Transliz Aviation sem hafa ekki aðalstarfsstöðvar sínar í Saó Tóme eins og sést á svari þeirra við fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar sem og heimilisföngunum sem tilgreind eru í flugrekandaskírteinum þeirra.
- 57) Lögbær yfirvöld í Saó Tóme sýndu ekki fram á að þau ræktu skyldur sínar varðandi öryggiseftirlit með flugrekendunum, sem hafa fengið vottun í Saó Tóme og Prinsípe, í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur þar sem verulegur hluti þessara flugrekenda stundi enga starfrækslu í Saó Tóme að staðaldri og lögbær yfirvöld í Saó Tóme tilgreindu að þau reiddu sig að hluta til á eftirlit lögbærra yfirvalda í ríkjunum þar sem starfrækslan færi í raun fram. Lögbær yfirvöld í Saó Tóme gátu hins vegar ekki lagt fram viðunandi samninga við þessi yfirvöld.
- 58) Auk þess leiddi greining á flugrekandaskírteini, sem lögbær yfirvöld í Saó Tóme og Prinsípe gáfu út, í ljós verulegt ósamræmi, með tilliti til samþykkis á áframhaldandi lofthæfi loftfaranna, sem eru starfrækt, samþykkis á flutningi á hættulegum varningi og heimildar til flugs í lélegu skyggni sem ekki var unnt að skýra meðan á samráðinu stóð.
- 59) Sannanir eru fyrir mikilli slysatíðni meðal flugrekenda sem hafa fengið vottun í Saó Tóme og Prinsípe. Lögbær yfirvöld í Saó Tóme staðfestu að fjögur banaslys hefðu orðið með loftförum af tegundunum Antonov 12, Ilyushin 76 og DHC 6 sem starfrækt eru af flugrekendum sem eru skráðir í Saó Tóme og Prinsípe. Til að bregðast við þessu ástandi tilgreindu lögbær yfirvöld í Saó Tóme að þau hefðu ákveðið, 21. febrúar 2009, að stöðva tímabundið hvers konar starfrækslu loftfara af tegundinni Antonov 12 sem skráð eru í Saó Tóme og Prinsípe. Lögbær yfirvöld í Saó Tóme staðfestu að loftför af þessari tegund væru enn starfrækt af flugrekendum British Gulf International, Transliz Aviation og Goliaf Air, sem hafa fengið vottun í Saó Tóme og Prinsípe.
- 60) Færðar hafa verið sönnur á tregðu af hálfu lögbærra yfirvalda í Saó Tóme og Prinsípe til að sýna fram á að alþjóðlegir öryggisstaðlar séu uppfylltir, eins og skýrist af þeirri staðreynd að Saó Tóme og Prinsípe hafa stöðugt frestað úttekt af hálfu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem var á dagskrá í maí 2007 og apríl 2008, gat ekki farið fram á þessum tíma.
- 61) Í ljósi þessa, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það því metið svo að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Saó Tóme og Prinsípe, uppfylli ekki viðeigandi öryggisstaðla og skuli því skráðir í viðauka A.

Flugrekendur frá Úkraínu

Ukraine Cargo Airways

- 62) Lögbær yfirvöld í Úkraínu upplýstu framkvæmdastjórnina, 22. september, um ákvörðun sína nr. 574 frá 17. ágúst 2009 að starfræksla samkvæmt flugrekandaskírteini nr. 145 frá 20. nóvember 2008, sem flugrekandinn Ukraine Cargo Airways hefði undir höndum, yrði hætt frá og með dagsetningu ákvörðunarinnar. Þegar lögbær yfirvöld í Úkraínu komu athugasemdum sínum á framfæri við flugöryggisnefndina, 11. nóvember 2009, staðfestu þau að „flugrekandinn Ukraine Cargo Airways væri ekki meðal skráðra flugrekenda í Úkraínu“.

- 63) Flugrekandinn Ukraine Cargo Airways skal því, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, felldur brott úr viðauka A.

Volare

- 64) Lögbær yfirvöld í Úkraínu upplýstu framkvæmdastjórnina, 31. júlí 2009, um ákvörðun sína nr. 357, dagsetta 25. maí 2009, um að afturkalla tafarlaust flugrekandaskírteini úkraínska flugrekandans Volare.
- 65) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna skal flugrekandinn Volare því felldur brott úr viðauka A.

Motor Sich

- 66) Í kjölfar samþykktar á reglugerð nr. 619/2009 heimsótti sérfræðingahópur frá Evrópubandalaginu, undir stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu, úkraínska flugrekandann Motor Sich (MSI), hinn 27. október 2009, til að sannprófa stöðuna á framkvæmd aðgerða til úrbóta og hvort ráðin hefði verið bót á annmörkum í öryggismálum, sem áður höfðu komið í ljós, með skilvirkum hætti með tilliti til þess að það yrði gert á sjálfbæran hátt.
- 67) Í skýrslu hópsins kemur fram að flugrekandinn MSI hafi sýnt fram á að framkvæmd hefði verið greining á frumorsök frávikanna sem komu í ljós við SAFA-skoðanirnar. Svo virðist sem greiningin á frumorsökinni sem og áætlanirnar um aðgerðir til úrbóta, sem af henni leiddu, ráði bót á frávikunum á viðunandi hátt. Í heimsókninni lýsti flugrekandinn MSI því yfir að brugðist hefði verið við öllum frávikum sem athygli hafði verið vakin á við SAFA-skoðun á loftförum hans og ráðin hefði verið bót á þeim, þ.m.t. endurbætt jarðvarakerfi (EGPWS), öryggistyggi í sætum í flugstjórnarklefa, öryggisnet til að skorða farm. Enn fremur var því lýst yfir að útbúin hefðu verið gröf til að reikna út afkastagetu í flugtaki fyrir allar tegundir loftfara og allar flugbrautir í notkun. Þegar hópurinn undir stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu hafði framkvæmt skoðun og/eda farið yfir skjölin fullvissaði hann sig um eftirfarandi: a) ísetningu öryggistygja sem endurbótahlutar í sæti í flugstjórnarklefa í loftförum af tegundunum AN-12, AN-72 og YAK-40; b) ísetningu súrefnisgrímna í flugstjórnarklefa, sem hægt er að setja á sig í skyndingu, í loftfarinu AN-12 (ísetning stóð yfir í loftfarinu UR-11316 á heimsóknartíma hópsins og yfirför hópurinn ísetninguna) c) ísetningu endurbætt jarðvarakerfis í loftför af tegundunum AN-12 og AN-140; d) gröf til að reikna út afkastagetu í flugtaki fyrir allar flugbrautir sem eru í notkun fyrir loftför af tegundunum AN-12 og YAK-40. Þegar lögbær yfirvöld í Úkraínu komu athugasemdum sínum á framfæri við flugöryggisnefndina staðfestu þau að flugrekandinn hefði getu til að nota gæðastjórnunarkerfi og skuldbundu sig til að upplýsa framkvæmdastjórnina um niðurstöður sannprófunar sem færi fram um þetta mál.

- 68) Með tilliti til flugreksturs skoðaði hópurinn, meðan á heimsókninni stóð, einkum lista yfir lágmarksbúnað, flugrekstrarhandbækur, fyrirkomulag varðandi fartíma-mörk, skjöl og verklag um flugrekstrarstjórnun og brottfarir flugs sem og flugmöppur sem hefur verið skilað og útfylltum flugmöppum. Ekki fannst neitt sem var í ósamræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Í heimsókninni sýndi flugrekandinn MSI hópnunum einnig fram á að greining á skráðum fluggögnum hefði verið framkvæmd fyrir öll flug sem flogin hefðu verið á öllum loftförum í starfrækslu.

- 69) Flugrekandinn óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni og kom á framfæri athugasemdum sínum, 11. nóvember 2009, þar sem hann lagði fram skriflegar upplýsingar til stuðnings aðgerðum til úrbóta sem framkvæmdar höfðu verið til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu komið í ljós.

- 70) Þegar lögbær yfirvöld í Úkraínu og flugrekandinn höfðu komið athugasemdum sínum á framfæri, 11. nóvember 2009, krafðist flugöryggisnefndin þess að flugmálafyrirvöld legðu fram eftirfarandi skjöl í því skyni að geta ákvarðað hvort tilefni væri til að fella flugrekandann Motor Sich brott úr skránni á þessu stigi: a) sannprófunarúttekt á gæðastjórnunarkerfi flugrekandans; b) staðfestingu á því að öll loftför flugrekandans Motor Sich, sem notuð eru í millilandaflugi, væru útbúin í samræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, einkum: i. öryggistyggi í sætum í flugstjórnarklefa í loftförum af tegundinni AN-12, AN-72 og YAK-40; ii. súrefnisgrímur í flugstjórnarklefa sem hægt er að setja á sig í skyndingu í loftfarinu AN-12; iii. endurbætt jarðvarakerfi (EGPWS) í loftförum af tegundunum AN-12 og AN-140; c) staðfestingu á því að gögn um afkastagetu í flugtaki fyrir allar flugbrautir sem flugrekandinn Motor Sich notar fyrir loftför af tegundunum AN-12 og YAK-40 sé að finna í flugrekstrarhandbókinni; d) sönnun þess að ráðin hafi verið bót, með fullnægjandi hætti, á 38 frávikum sem flugmálafyrirvöld Úkraínu vakti máls á árið 2009 við eftirlit með flugrekandanum. Lögbær yfirvöld í Úkraínu lögðu þessar upplýsingar fram 16. nóvember.

- 71) Í kjölfar móttöku upplýsinganna, sem lögbær yfirvöld í Úkraínu óskuðu eftir, var það metið svo, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að flugrekandinn Motor Sich skuli felldur brott úr viðauka A.

UMAir

- 72) Í kjölfar samþykktar reglugerðar (EB) nr. 619/2009 heimsótti sérfræðingahópur frá Evrópubandalaginu úkraínska flugrekandann UMAir, hinn 28. október 2009, til að sannprófa framkvæmd aðgerða til úrbóta og hvort ráðin hefði verið bót, með skilvirkum hætti, á annmörkum í öryggismálum, sem áður höfðu komið í ljós, með tilliti til þess að það yrði gert með sjálfbærum hætti.

73) Meðan á heimsókninni stóð var hópnum sýnd uppfærð áætlun um aðgerðir til úrbóta þar sem tilgreint var að gæðastjórinn hefði lokið endurskoðun á aðgerðum til úrbóta sem höfðu verið framkvæmdar. Hins vegar sýndi sannprófun á stöðu frávíka, sem hópur sérfræðinga Evrópubandalagsins vakti máls á í heimsókn sinni til þessa flugrekanda, 28. maí 2009, að jafnvel þótt gert hefði verið verulegt átak, frá þeirri heimsókn, til að ráða viðunandi bót á þeim frávikum sem vakin var máls á var litið svo á að ekki væri búið að ráða bót á tilteknum frávikum sem hafa áhrif á flugöryggi (eftirlit með fluggögnum í DC-9 loftförum) og áframhaldandi lofthæfi, viðhald og tæknimál (enn er ekki farið að nota vöktunaráætlun með ástandi hreyfla fyrir DC-9 og MD-80 loftför). Einnig var, með tilliti til flugreksturs, vakið máls á nýju frávíki sökum ósamræmis í samþykktum lista yfir lágmarksbúnað fyrir loftfar af tegundinni DC-9.

74) Á fundi flugöryggisnefndarinnar, 11. nóvember 2009, staðhæfði flugrekandinn UMAir að hann hefði óskað eftir því að flugrekandaskírteini hans yrði takmarkað þannig að flug til Bandalagsins með loftförum af tegundinni DC-9 yrðu útilokuð. Hinn 11. nóvember gáfu lögbær yfirvöld í Úkraínu út nýtt flugrekandaskírteini þar sem flug til Evrópusambandsins með þessari tegund loftfars var útilokað.

75) Framkvæmdastjórnin hefur veitt athygli þeim úrbótum sem flugrekandinn UMAir hefur gert síðan sérfræðingar frá Evrópubandalaginu heimsóttu hann í maí 2009 ásamt takmörkunum sem settar hafa verið á flugrekandaskírteini flugrekandans. Þar sem flugrekandinn hefur gert verulegt átak til að tryggja öryggi starfrækslunnar í samræmi við alþjóðlega staðla er honum leyfilegt að hefja aftur flug til Bandalagsins með hluta flota síns.

76) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna skal því færa flugrekandann UMAir úr viðauka A í viðauka B og skal honum því leyft að hefja aftur starfrækslu til Bandalagsins með loftfari af tegundinni MD-83 með skrásetningarkerkið UR-CFF.

Heildareftirlit með öryggi flugrekenda frá Úkraínu

77) Eins og kveðið er á um í reglugerð (EB) nr. 619/2009 hefur framkvæmdastjórnin haldið áfram að fylgjast náið með framkvæmd ýmissa ráðstafana sem lögbær yfirvöld í Úkraínu lögðu fyrir flugöryggisnefndina 1. júlí 2009. Í því skyni fóru sérfræðingar Evrópubandalagsins í heimsókn til flugmálayfirvalda í Úkraínu frá 26. til 29. október. Markmið þessarar heimsóknar var að sannprófa stöðuna á framkvæmd aðgerða til úrbóta sem lagðar voru til í því skyni að ráða bót á þeim frávikum sem vakið var máls á í skýrslu um heimsókn sérfræðinga Evrópubandalagsins sem fór fram frá 25. til 29. maí 2009 sem og þeim frávikum sem komu fram í áætluninni um

aðgerðir til úrbóta sem flugmálayfirvöld í Úkraínu lögðu fram 23. júní til að auka öryggisefirlit með flugrekendum undir lögboðnu eftirliti þeirra.

78) Í skýrslunni um heimsóknina er tilgreint að talið sé að lokið hafi verið við að ráða bót á 14 af 33 frávikum, sem vakið var máls á í heimsókninni, sem fór fram í maí 2009, á grunvelli sannana sem lögbær yfirvöld í Úkraínu lögðu fram meðan á heimsókninni stóð. Ekki hefur enn verið ráðin bót á 19 frávikum.

79) Framkvæmdastjórnin hefur veitt athygli þeim úrbótum sem lögbær yfirvöld hafa gert síðan heimsóknin fór fram í maí 2009, einkum hertara eftirliti með úkraínskum flugrekendum sem og að fjölmörg loftför hafa verið felld brott úr úkraínsku skránni (fleiri en 800 loftför af 1600 loftförum árið 2008). Yfirvöld eru hvött til að gera enn meira átak til að styrkja öryggisefirlit.

Flugrekandinn Ariana Afghan Airlines

80) Á grundvelli skjala, sem flugrekandinn lagði fram, vakti framkvæmdastjórnin athygli á að flugrekandinn Ariana Afghan Airlines hefði ráðist í breytingar á stjórnun, að hann hefði ráðið utanaðkomandi sérfræðinga til að aðstoða sig við að endursemja stefnumál sín, verklag og handbækur og að hann hefði keypt tvö Airbus A310 loftför og fengið stuðning frá Turkish Technic við starfrækslu þeirra. Framkvæmdastjórnin vakti einnig athygli á fyrirætlan flugrekandans að gangast undir úttekt Alþjóðasambands flugfélaga.

81) Afganska ráðuneytið fyrir flutninga og almenningflug (MoTCA) hefur sent skriflegt svar þar sem tilgreindur er árangurinn, sem afganska ráðuneytið fyrir flutninga og almenningflug og flugrekandinn Ariana hafa náð, til að uppfylla alþjóðlega staðla. Ráðuneytið staðfesti að gerðar hefðu verið umtalsverðar breytingar á búnaði loftfara, stjórnun og skjalahaldi en ekki hefði enn verið gerð úttekt á flugrekandanum, jafnvel þótt áætlað hefði verið að ljúka slíkri úttekt eigi síðar en í lok ársins 2009. Því er afganska ráðuneytið fyrir flutninga og almenningflug enn ekki í aðstöðu til að staðfesta að flugrekandinn Ariana Afghan Airlines uppfylli staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og hafi yfir að ráða skilvirku kerfi til öryggisstjórnunar. Jafnvel þótt afganska ráðuneytið fyrir flutninga og almenningflug tilgreindi að ýmis konar eftirlitsstarfsemi (t.d. flug- og grunnskoðun) hefði farið fram á þessu ári færðu þau ekki sönnur á niðurstöður þessara skoðana.

82) Framkvæmdastjórnin vekur athygli á árangrinum sem flugrekandinn Ariana Afghan Airlines hefur náð til að uppfylla alþjóðlega öryggisstaðla. Þar til veitt hefur verið viðbótarsönnun þess efnis að flugrekandinn hafi grafið fyrir um frumorsakir annmarka í öryggismálum sem áður hafa komið í ljós er það metið svo, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að flugrekandinn skuli vera áfram skráður í viðauka A.

Flugrekendur frá Angóla*TAAG Angolan Airlines*

- 83) Frá því í júlí 2009 hefur flugrekandinn TAAG Angolan Airlines, einungis haft leyfi til að starfrækja loftför í Portúgal af tegundinni Boeing 777-200 með skrásetningarmerkin D2-TED, D2-TEE og D2-TEF með þeim skilyrðum sem eru tilgreind í 58. og 59. forsendu í reglugerð (EB) nr. 619/2009 ⁽¹⁾.
- 84) Framkvæmdastjórnin óskaði eftir því að lögbær yfirvöld (Flugmálastjórn Angóla (INAVIC)) veittu upplýsingar um eftirlit með flugrekandanum TAAG Angolan Airlines, einkum með tilliti til aukins eftirlits með flugi til Portúgals og niðurstaðna þess.
- 85) Flugmálastjórn Angóla upplýsti framkvæmdastjórnina um að hún hefði aukið samfelldt eftirlit með flugrekandanum TAAG Angolan Airlines, einkum með skoðunum á hlaði og að niðurstöður þessara skoðana á hlaði leiddu hvorki í ljós annmarka í öryggismálum né endurtekna annmarka.
- 86) Flugrekandinn TAAG Angolan Airlines óskaði eftir áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og kom hann athugasemdum sínum á framfæri, 10. nóvember 2009, í því skyni að veita upplýsingar um árangur af aðgerðaáætlun sinni og um frammistöðu í öryggismálum í flugi til Lissabon. Vakin var athygli á því að fleiri en 100 flug hefðu verið flogin með loftfari af tegundinni Boeing 777 til Lissabon án þess að öryggisvandamál hefðu komið upp og að flugrekandinn TAAG hefði fengið vottun, 23. október 2009, af hálfu Flugmálastjórnar Angóla til að fljúga 120 mínútur með Boeing 777 í fjarflugi. Flugrekandinn óskaði einnig eftir því að loftför hans af tegundinni B737-700 nytu góðs af sömu ákvæðum og loftför hans af tegundinni B777.
- 87) Lögbær yfirvöld í Portúgal staðfestu að niðurstöðurnar úr skoðunum á hlaði á flugrekandanum TAAG Angolan Airlines, sem voru framkvæmdar eftir að flug til Lissabon hafði hafist að nýju, leiddu hvorki í ljós annmarka í öryggismálum né endurtekna annmarka.
- 88) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að flugrekandinn TAAG skuli áfram vera skráður í viðauka B með þeim skilyrðum að flugrekandinn starfræki að hámarki tíu flug á viku með loftförum af tegundinni Boeing B-777 með skrásetningarmerkin D2-TED, D2-TEE og D2-TEF eða með loftförum af tegundinni Boeing B-737-700 með skrásetningarmerkin D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ frá Lúanda til Lissabon. Þessi flug skulu því aðeins starfrækt eftir að yfirvöld í Angóla hafa framkvæmt skoðun á hlaði á loftfarinu, fyrir hverja brottför flugs frá Angóla og eftir að yfirvöld í Portúgal hafa framkvæmt skoðun á hlaði á loftförum í Portúgal. Þetta eru tímabundnar ráðstafanir og framkvæmdastjórnin mun endurskoða stöðuna á grundvelli allra tiltækra upplýsinga og einkum á grundvelli mats frá lögbærum yfirvöldum í Portúgal.

Heildareftirlit með öryggi flugrekenda frá Angóla

- 89) Flugmálastjórn Angóla tilkynnti um verulegan árangur við lausn á þeim frávikum sem enn voru til staðar eftir síðustu heimsókn aðila frá Evrópusambandinu vegna öryggismats sem fram fór frá 8. til 11. júní 2009. Einkum hefur hún uppfært frekar sértækar reglur um starfrækslu til samræmis við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, haldið áfram að ráða hæft starfsfólk, nánar tiltekið skoðunarmenn fyrir flugrekstur sem hafa réttindi til að skoða loftför af tegundinni Boeing 737-700, sem leiðir til 30% heildaraukningar á eftirlitsstarfsemi hennar.
- 90) Flugmálastjórn Angóla tilkynnti um árangur af endurvottun flugrekenda í Angóla, ferli sem búist er við að verði lokið eigi síðar en við lok ársins 2010, en þó hefur enginn flugrekandi enn fengið endurvottun, að undanskildum flugrekandanum TAAG Angolan Airlines.
- 91) Framkvæmdastjórnin hvetur Flugmálastjórn Angóla til að halda endurvottunarferlinu áfram af festu og taka tilhlýðilegt tillit til mögulegra öryggisvandamála sem tilgreind eru innan þessa ramma. Þar til flugrekendurnir Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair og Sonair hafa fengið endurvottun í fullu samræmi við hinar nýju angólsku flugöryggisreglur, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það metið svo að þessir 18 flugrekendur séu áfram skráðir í viðauka A.

Flugrekendur frá Kasakstan*Berkut State Aircompany*

- 92) Flugrekandinn Berkut State Aircompany upplýsti framkvæmdastjórnina um að hann hefði fjarlægð eitt loftfar af tegundinni IL-76 og eitt loftfar af tegundinni AN-12 úr flota sínum og að hann hefði ákveðið í ágúst 2009 að takmarka starfrækslu sína einungis við ríkisflug.
- 93) Lögbær yfirvöld í Kasakstan staðfestu þetta ástand og færðu sönnur á að þau hefðu gefið út „starfræksluvottorð“ til handa flugrekandanum Berkut State Aircompany, 30. október 2009, þar sem flutningaflug er útilokað.
- 94) Í ljósi þessa, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það því metið svo að fella skuli flugrekendann Berkut State Aircompany brott úr viðauka A.

Prime Aviation

- 95) Flugrekandinn Prime Aviation, sem hefur fengið vottun í Kasakstan, óskaði eftir áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og kom hann athugasemdum sínum á framfæri 11. nóvember 2009. Hann lýsti því yfir að floti hans til flutningaflugs væri takmarkaður við eitt loftfar af tegundinni Challenger 604 með skrásetningarmerkið P4-CHV, skráð utan Kasakstan (í Arúba).

⁽¹⁾) Stjtið. ESB L 182, 15.7.2009, bls. 8.

- 96) Lögbær yfirvöld í Arúba bera ábyrgð á eftirliti með loftfari af tegundinni Challenger 604 með skrásetningarmerkið PH-CHV í samræmi við ákvæði 1. og 8. viðauka við Chicago-samninginn ásamt 6. viðauka að því er varðar þætti um áframhaldandi lofthæfi. Þau gerðu úttekt á flugrekandanum Prime Aviation í mars 2009 sem leiddi í ljós marga annmarka. Skjölin sem flugrekandinn lagði fyrir flugöryggisnefndina innihalda ekki sannanir um að öllum aðgerðum til úrbóta hafi verið lokið með fullnægjandi hætti. Með tilliti til krafna í 6. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hefur þessi úttekt ekki fært sönnur á að eftirlit með starfrækslu fari fram með skilvirkum hætti. Einkum voru ekki færðar sönnur á að listi yfir lágmarksbúnað hefði verið samþykktur með viðunandi hætti og skilyrðin, sem gilda um frestun á lagfæringu galla, þarfnast ennþá skýringar við.
- 97) Í ljósi þessa, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það því metið svo að þessi flugrekandi skuli vera áfram skráður í viðauka A.

Heildareftirlit með öryggi flugrekenda frá Kasakstan

- 98) Lögbær yfirvöld í Kasakstan óskuðu eftir áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og komu athugasemdum sínum á framfæri, 11. nóvember 2009, í því skyni að gefa skýrslu um úrbætur á öryggiseftirliti sínu.
- 99) Þau upplýstu flugöryggisnefndina um þær aðgerðir sem gripið hefði verið til í því skyni að leysa þau tvö alvarlegu öryggisvandamál sem voru lögð fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina 30. október 2009. Þessar aðgerðir koma til framkvæmda í áföngum í því skyni að ljúka aðgerðunum sem lúta að loftförum sem notuð eru í flutningaflugi, eigi síðar en í október 2010.
- 100) Lögbær yfirvöld í Kasakstan upplýstu einnig að þau hefðu gert röð ráðstafana til framfylgdar sem leiddu til tímabundinnar ógildingar eða afturköllunar á nokkrum flugrekandaskírteinum. Einkum felldu þau tímabundið úr gildi flugrekandaskírteini flugrekendanna Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly og Turgay Avia. Þau felldu einnig tímabundið úr gildi lofthæfivottorð 66 loftfara af tegundinni Antonov 2 og felldu 13 loftför brott úr skrá Kasakstan, þ.m.t. tíu loftför af tegundinni Ilyushin 76, eitt af tegundinni Ilyushin 62, eitt af tegundinni Antonov 28 og eitt af tegundinni Antonov 2.
- 101) Lögbær yfirvöld í Kasakstan upplýstu einnig og færðu sönnur á að flugrekandaskírteini eftirfarandi tíu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, hafi verið afturkölluð: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (afturkallað 1. apríl 2009), og Sayat Air (afturkallað 19. ágúst 2009). Þar af leiðandi skal, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, fella þessa flugrekendur brott úr viðauka A.
- 102) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að allir flugrekendur sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Kasakstan, að undanskildum flugrekandanum Air Astana, skuli áfram vera skráðir í viðauka A.
- 103) Vakin er athygli á því að Kasakstan hefur gert metnaðarfullar umbætur á fluggeira sínum, einkum í því skyni að auka öryggi. Yfirstandandi endurskoðun á löggjöfinni um flugmál sem og stofnun matsmiðstöðvar fyrir flugmál er fagnað en þetta mun leiða til betri reglusetningar um almenningsflug í Kasakstan og ætti að varða leiðina til verulegra umbóta í þá veru að samræmi náist við alþjóðlega öryggisstaðla. Í því sambandi eru lögbær yfirvöld í Kasakstan hvött til að starfa náið með Alþjóðaflugmálastofnuninni til að tryggja að aðgerðaáætlanir, sem lagðar eru til, séu ásætlanlegar fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina og komi til framkvæmda fyrir tilsett tímamörk.

Flugrekendur frá Kirgisistan

- 104) Lögbær yfirvöld í Kirgisistan komu á framfæri athugasemdum sínum, 11. nóvember 2009, og gáfu skýrslu um árangur sinn af framkvæmd aðgerðaáætlunar sinnar sem var gerð í því skyni að ráða bót á þeim öryggisvandamálum sem komið höfðu í ljós. Nánar tiltekið tilgreindu þau að löggjöfin um flugöryggi hefði verið endurskoðuð, að sjálfstæð stofnun um öryggi í almenningsflugi hefði verið stofnuð og að skilyrði um vottun flugrekenda hefðu verið hert. Þau tilgreindu einnig að verulegur hluti flugrekandaskírteina hafi í kjölfarið verið afturkallaður og að meirihluti loftfara hafi í raun verið felldur brott úr skránni.
- 105) Lögbær yfirvöld í Kirgisistan upplýstu að þau hefðu gefið út nýtt flugrekandaskírteini til handa flugrekandanum Asian Air. Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það metið svo að flugrekandinn Asian Air skuli skráður í viðauka A.
- 106) Viðurkennt er að Kasakstan gerði metnaðarfullar umbætur á fluggeira sínum, einkum í því skyni að auka öryggi. Mikilvægi úttektarinnar sem Alþjóðaflugmálastofnunin gerði í apríl 2009 sem hluta úttektar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum er undirstrikað. Lögbær yfirvöld í Kasakstan eru hvött til að eiga náið samstarf við Alþjóðaflugmálastofnunina til að tryggja að aðgerðaáætlanir, sem lagðar eru til, séu ásætlanlegar fyrir stofnunina og komi til framkvæmda fyrir tilsett tímamörk.
- 107) Ákveðið var að Flugöryggisstofnun Evrópu skuli framkvæma skoðun í Kirgisistan til að hafa eftirlit með framkvæmd gildandi öryggiskrafna af hálfu lögbærra yfirvalda og fyrirtækja sem sæta eftirliti þeirra. Skoðunin mun fara fram þegar aðgerðaáætlunin hefur verið samþykkt af hálfu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og henni hefur verið hrint í framkvæmd.

Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu

- 108) Á grundvelli þess að færðar hafi verið sönnur⁽¹⁾ á meiri háttar annmarka í öryggismálum sem hafa áhrif á flugrekstur hjá flugrekandanum YAK Service, sem hefur fengið vottun hjá lögbærum yfirvöldum í Rússneska sambandsríkinu, hóf framkvæmdastjórnin formlega rannsókn á þessum flugrekanda 15. júlí 2009. Hinn 4. ágúst 2009 upplýstu lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu framkvæmdastjórnina um að í kjölfar skoðana, sem þessi yfirvöld framkvæmdu, þar sem þessi frávik voru staðfest, hefði starfræksla flugrekandans með loftfar af tegundinni YAK-42 og YAK-40 verið takmörkuð samkvæmt ákvörðun þessara yfirvalda 24. júlí 2009.
- 109) Hinn 6. október 2009 upplýstu lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu framkvæmdastjórnin um að í kjölfar framkvæmdar á ráðstöfunum til úrbóta af hálfu flugrekandans hefðu þau aflétt takmörkunum á starfrækslu loftfara hans. Hinn 30. október fékk flugrekandinn, með aðstoð yfirvalds síns, áheym hjá framkvæmdastjórninni og aðildarríki.
- 110) Lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu komu á framfæri athugasemdum sínum við flugöryggisnefndina, 11. nóvember, þar sem þau útskýrði mismunandi eftirlitsstarfsemi og aðgerðir til framfylgdar sem þau hefðu gripið til í því skyni að tryggja að flugrekandinn myndi ráða varanlega bót á annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu komið í ljós. Þau tilgreindu enn fremur að loftför sem starfrækt væru af flugrekandanum YAK Services myndu verða skoðuð reglulega á hlaði til að tryggja að farið væri að alþjóðlegum stöðlum. Á grundvelli þessara upplýsinga telja framkvæmdastjórnin og þeir sem eiga sæti í flugöryggisnefndinni að lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu hafi séð til þess að ráðin hafi verið bót á annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu komið í ljós hjá flugrekandanum YAK Service.
- 111) Á grundvelli upplýsinganna, sem þessi yfirvöld lögðu fram og á grundvelli sameiginlegra viðmiðananna, er það metið svo að ekki sé þörf á frekari aðgerðum á þessu stigi. Aðildarríkin munu sannprófa kerfisbundið hvort flugrekandinn YAK Service fylgi viðeigandi öryggisstöðlum á skilvirknan hátt með því að hafa skoðun loftfars þessa flugrekanda á hlaði í forgangi samkvæmt reglugerð (EB) nr. 351/2008.
- 112) Hinn 9. nóvember 2009 upplýstu lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu með bréfi að vottunarnefndin þeirra hefði ákveðið, 6. nóvember 2009, að aflétta takmörkunum sem höfðu áður verið settar á starfrækslu flugrekandans Aeroflot Nord.
- 113) Hinn 9. nóvember 2009 upplýstu lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu um að þau hefðu breytt ákvörðun sinni frá 25. apríl 2008, þar sem þau útilokuðu loftför á flugrekandaskirteinum 13 rússneskra flugrekenda frá flugi til Bandarlagsins. Þessi loftför voru ekki útbúin fyrir millilandaflug samkvæmt stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ekki búin tilskildu landslagsgreiningarkerfi og endurbættu jarðvarakerfi), loft hæfivottorð þeirra var fallið úr gildi og hafði ekki verið endurnýjað.
- 114) Samkvæmt nýju ákvörðuninni eru eftirfarandi loftför útilokuð frá starfrækslu til flugs til Bandarlagsins, innan þess og frá því:
- a) Flugrekandinn Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
- b) Flugrekandinn Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 og RA-85682.
- c) Flugrekandinn Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 og RA-88300; Yak-40K: RA-21505 og RA-98109; Yak-42D: RA-42437; allar (22) þyrlur Kamov Ka-26 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar (49) þyrlur Mi-8 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar (11) þyrlur Mi-171 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar (8) þyrlur Mi-2 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar (1) þyrlur EC-120B: RA-04116.
- d) Flugrekandinn Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 og RA-85457.
- e) Flugrekandinn Krasnoyarsky Airlines: Loftfar af tegundinni TU-154M-RA-85683 sem áður var á flugrekandaskirteini flugrekandans Krasnoyarsky Airlines, sem var afturkallað fyrr á þessu ári, er nú starfrækt af öðrum flugrekanda, sem hefur fengið vottun í Rússneska sambandsríkinu.
- f) Flugrekandinn Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, og RA-42541.
- g) Flugrekandinn Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; öll TU-134 (óþekkt skrásetningarkerfi); öll Antonov An-24 (óþekkt skrásetningarkerfi); öll An-2 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur Mi-2 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur Mi-8 (óþekkt skrásetningarkerfi).
- h) Flugrekandinn Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 og RA-85690.

(1) FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226

- i) Flugrekandinn Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; öll Tupolev TU-134A, þ.m.t.: RA- 65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 og RA- 65973; öll Antonov AN-24RV, þ.m.t.: RA-46625 og RA-47818; loftför af tegundunum AN24RV með skrásetningarkerkin RA-46625 og RA-47818 eru nú starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda.
- j) Flugrekandinn Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA- 85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA- 85432 og RA-85508.
- k) Flugrekandinn UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; öll (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA- 65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA- 65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA- 65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA- 65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA- 65901, RA-65902 og RA-65977; loftförin RA- 65143 og RA-65916 eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda; öll (1) TU-134B: RA-65726 er starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda; öll (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA- 88227, RA-88244 og RA-88280; allar þyrlur Mil-26: (óþekkt skrásetningarkerki); allar þyrlur Mil- 10: (óþekkt skrásetningarkerki); allar þyrlur Mil-8 (óþekkt skrásetningarkerki); allar þyrlur AS-355 (óþekkt skrásetningarkerki); allar þyrlur BO-105 (óþekkt skrásetningarkerki); loftför af tegundunum AN-24B (RA-46267 og RA-47289 og loftför af tegundunum AN-24RV (RA-46509, RA-46519 og RA-47800) eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda.
- l) Flugrekandinn Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA- 75454 og RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 og RA-88200;

loftfarið RA-65555 er starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda.

Almennar forsendur að því er varðar hina flugrekendurna sem eru skráðir í viðauka A og B

- 115) Þrátt fyrir bein tilmæli framkvæmdastjórnarinnar hafa henni ekki enn borist sannanir frá hinum flugrekendunum, sem eru í skrá Bandalagsins, sem var uppfærð 13. júlí 2009 eða yfirlögdum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þessum flugrekendum, þess efnis að gripið hafi verið til ítarlegra og viðunandi aðgerða til að ráða bót á annmörkum. Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að þessum flugrekendum skuli áfram bannað að stunda flugrekstur (viðauki A) eða takmarkanir settar á flugrekstur þeirra (viðauki B), eftir því sem við á.
- 116) 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 sem settur er fram í viðauka A við þessa reglugerð.
2. Í stað viðauka B komi textinn sem settur er fram 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 aðildarríkjum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 26. nóvember 2009.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Jacques BARROT

varaforseti.

VIÐAUKI A

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
AIR KORYO	Óskráð	KOR	Norður-Kórea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Lýðveldið Súdan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungsríkið Kambódía
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Óskráð	VRB	Lýðveldið Rúanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekandanum TAAG Angola Airlines, þ.m.t.			Lýðveldið Angóla
AEROJET	015	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR26	004	DCD	Lýðveldið Angóla
AIR GEMINI	002	GLL	Lýðveldið Angóla
AIR GICANGO	009	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR JET	003	MBC	Lýðveldið Angóla
AIR NAVE	017	Óskráður	Lýðveldið Angóla
ALADA	005	RAD	Lýðveldið Angóla
ANGOLA AIR SERVICES	006	Óskráður	Lýðveldið Angóla
DIEXIM	007	Óskráður	Lýðveldið Angóla
GIRA GLOBO	008	GGL	Lýðveldið Angóla
HELIANG	010	Óskráður	Lýðveldið Angóla
HELIMALONGO	011	Óskráður	Lýðveldið Angóla
MAVEWA	016	Óskráður	Lýðveldið Angóla
PHA	019	Óskráður	Lýðveldið Angóla
RUI & CONCEICAO	012	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SAL	013	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SERVISAIR	018	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SONAIR	014	SOR	Lýðveldið Angóla

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Benín, þ.m.t.		—	Lýðveldið Benín
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
AFRICA AIRWAYS	Óskráð	AFF	Lýðveldið Benín
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Á ekki við	Lýðveldið Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Lýðveldið Benín
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Lýðveldið Benín
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Lýðveldið Benín
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Lýðveldið Benín
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Vestur-Kongó, þ.m.t			
AERO SERVICE	RAC 06-002	RSR	Vestur-Kongó
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Vestur-Kongó
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Óskráður	Vestur-Kongó
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Óskráður	Vestur-Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), þ.m.t.		—	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	BRV	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/ 2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Undirskrift ráðherra (tilskipun nr. 78/205)	LCG	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djíbútí þ.m.t			Djibúti
DAALLO AIRLINES	Óskráð	DAO	Djibúti
DJIBOUTI AIRLINES	Óskráð	DJB	Djibúti
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.			
CRONOS AIRLINES	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Óskráð	CEL	Miðbaugs-Gínea

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
EGAMS	Óskráð	EGM	Miðbaugs-Gínea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Miðbaugs-Gínea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Á ekki við	Miðbaugs-Gínea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Miðbaugs-Gínea
GUINEA AIRWAYS	738	Á ekki við	Miðbaugs-Gínea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendunum Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines og Ekspres Transportasi Antarbenua, þ.m.t.			Lýðveldið Indónesía
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ASCO NUSA AIR	135-022	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
CARDIG AIR	121-013	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Lýðveldið Indónesía
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Lýðveldið Indónesía
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Lýðveldið Indónesía
EASTINDO	135-038	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Lýðveldið Indónesía
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Lýðveldið Indónesía
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Lýðveldið Indónesía
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
KAL STAR	121-037	KLS	Lýðveldið Indónesía
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Lýðveldið Indónesía
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Lýðveldið Indónesía
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Lýðveldið Indónesía
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
MEGANTARA	121-025	MKE	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Lýðveldið Indónesía
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Lýðveldið Indónesía
MIMIKA AIR	135-007	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
NYAMAN AIR	135-042	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Lýðveldið Indónesía
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
PURA WISATA BARUNA	135-025	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Lýðveldið Indónesía
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Lýðveldið Indónesía
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Lýðveldið Indónesía
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
SKY AVIATION	135-044	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
SMAC	135-015	SMC	Lýðveldið Indónesía
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Lýðveldið Indónesía
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Lýðveldið Indónesía
TRAVIRA UTAMA	135-009	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Lýðveldið Indónesía
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Lýðveldið Indónesía
UNINDO	135-040	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Lýðveldið Indónesía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kasakstan, að undanskildum flugrekandanum Air Astana, þ.m.t.			Lýðveldið Kasakstan
AERO AIR COMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AEROPRAKT KZ	Óskráð	APK	Lýðveldið Kasakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Lýðveldið Kasakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Lýðveldið Kasakstan
AIR DIVISION OF EKA	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AIR FLAMINGO	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
AIR TRUST AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Óskráð	AKS	Lýðveldið Kasakstan
ALMATY AVIATION	Óskráð	LMT	Lýðveldið Kasakstan
ARKHABAY	Óskráð	KEK	Lýðveldið Kasakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Lýðveldið Kasakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Lýðveldið Kasakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Lýðveldið Kasakstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Lýðveldið Kasakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Lýðveldið Kasakstan
AVIA-JAYNAR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Lýðveldið Kasakstan
BERKUT KZ	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Lýðveldið Kasakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Lýðveldið Kasakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Lýðveldið Kasakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Lýðveldið Kasakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Lýðveldið Kasakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Lýðveldið Kasakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Óskráð	KZE	Lýðveldið Kasakstan
FENIX	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Lýðveldið Kasakstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Lýðveldið Kasakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Lýðveldið Kasakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Lýðveldið Kasakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Lýðveldið Kasakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Lýðveldið Kasakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Lýðveldið Kasakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Lýðveldið Kasakstan
KAZAIRWEST	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
KAZAVIA	Óskráð	KKA	Lýðveldið Kasakstan
KAVIASPAS	Óskráð	KZS	Lýðveldið Kasakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Lýðveldið Kasakstan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Lýðveldið Kasakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Lýðveldið Kasakstan
NAVIGATOR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Óskráð	KOV	Lýðveldið Kasakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
PRIME AVIATION			Lýðveldið Kasakstan
SALEM AIRCOMPANY	Óskráð	KKS	Lýðveldið Kasakstan
SAMAL AIR	Óskráð	SAV	Lýðveldið Kasakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Lýðveldið Kasakstan
SEMEYAVIA	Óskráð	SMK	Lýðveldið Kasakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Lýðveldið Kasakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Lýðveldið Kasakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Lýðveldið Kasakstan
SKYSERVICE	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
TYAN SHAN	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Lýðveldið Kasakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Óskráð	JTU	Lýðveldið Kasakstan
ZHERSU AVIA	Óskráð	RZU	Lýðveldið Kasakstan
ZHEZKAZGANAIR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgisistan, þ.m.t.			Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
ASIAN AIR	Óskráð	AAZ	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisistan
DAMES	20	DAM	Kirgisistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgisistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisistan
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisistan
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgisistan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisistan
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	Óskráður	Kirgisistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.		—	Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendum Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Lýðveldið Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Lýðveldið Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Lýðveldið Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe	–	–	Saó Tóme og Prinsípe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Óskráður	Saó Tóme og Prinsípe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Saó Tóme og Prinsípe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Saó Tóme og Prinsípe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Óskráður	Saó Tóme og Prinsípe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Saó Tóme og Prinsípe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Óskráður	Saó Tóme og Prinsípe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Saó Tóme og Prinsípe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Saó Tóme og Prinsípe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Óskráður	Saó Tóme og Prinsípe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Saó Tóme og Prinsípe

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, þ.m.t.	—	—	Sierra Leóne
AIR RUM, LTD	Óskráð	RUM	Sierra Leóne
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Óskráð	DTY	Sierra Leóne
HEAVYLIFT CARGO	Óskráð	Óskráður	Sierra Leóne
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Óskráð	ORJ	Sierra Leóne
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Óskráð	PRR	Sierra Leóne
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Óskráð	SVT	Sierra Leóne
TEEBAH AIRWAYS	Óskráð	Óskráður	Sierra Leóne
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda í Svasílandi sem hafa með höndum lögboðið eftirlit þar, þ.m.t.	—	—	Svasíland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Óskráð	RFC	Svasíland
JET AFRICA SWAZILAND	Óskráð	OSW	Svasíland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Óskráð	RSN	Svasíland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Óskráð	Óskráður	Svasíland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Óskráð	SWX	Svasíland
SWAZILAND AIRLINK	Óskráð	SZL	Svasíland
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sambíu, þ.m.t.			Sambía
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambía

VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN BANDALAGSINS ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars	Skrásetningamerki og framleiðsluráðnúmer ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildum tveimur loftförum af tegundinni Falcon 50 og einu loftfari af tegundinni Falcon 900.	Öll loftför, að undanskildum TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Lýðveldið Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kasakstan	Öll loftför, að undanskildum tveimur loftförum af tegundinni B767, fjórum loftförum af tegundinni B757, tíu loftförum af tegundinni A319/320/321, fimm loftförum af tegundinni Fokker 50.	Öll loftför, að undanskildum: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS; P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS; P4-PAS, P4-SAS; P4-TAS, P4-UAS; P4-VAS, P4-WAS; P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS; P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Arúba (Konungsríkið Holland)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladess	B747-269B	S2-ADT	Bangladess
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Kómoryjar	Öll loftför, að undanskildu: LET-410 UVP	Öll loftför, að undanskildu: D6-CAM (851336)	Kómoryjar
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildu einu loftfari af tegundinni Boeing B-767-200	Öll loftför, að undanskildu TR-LHP	Lýðveldið Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildu einu loftfari af tegundinni Challenger, CL601, einu loftfari af tegundinni HS-125-800	Öll loftför, að undanskildum TR-AAG, ZS-AFG	Lýðveldið Gabon, Lýðveldið Suður-Afríka
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Lýðveldið Angóla	Öll loftför, að undanskildum þremur loftförum af tegundinni Boeing B-777 og fjórum loftförum af tegundinni Boeing B-737-700	Öll loftför, að undanskildum: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBJ	Lýðveldið Angóla
UKRAINIAN MEDITERRENEAN	164	UKM	Úkraína	Öll loftför að undanskildu einu loftfari af tegundinni MD-83	Öll loftför að undanskildu UR-CFF	Úkraína

⁽¹⁾ Flugrekandanum Afrijet er einungis heimilt að starfrækja það loftfar sem er tilgreint fyrir núverandi starfsemi hans innan Evrópubandalagsins.

⁽²⁾ Flugrekandanum Air Astana er einungis heimilt að starfrækja það loftfar sem er tilgreint fyrir núverandi starfsemi hans innan Evrópubandalagsins.

⁽³⁾ Flugrekandanum Gabon Airlines er einungis heimilt að starfrækja það loftfar sem er tilgreint fyrir núverandi starfsemi hans innan Evrópubandalagsins.

⁽⁴⁾ Flugrekandanum TAAG Angola Airlines er einungis heimilt að starfrækja tilgreint loftfar til Portúgals með þeim skilyrðum sem sett eru fram í 58. og 59. forsendu þessarar reglugerðar.

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