

REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (EB) nr. 273/2010

2011/EES/5/40

frá 30. mars 2010

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 sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB⁽¹⁾, einkum 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 Evrópusambandsins myndi byggjast á eða breytingar á skilyrðum um flugrekstrarbann flugrekanda sem er á skrá Bandalagsins.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin lögðu fram, 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 Evrópusambandinu 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 Evrópusambandinu

- 9) Sum aðildarríki hafa gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum í kjölfar upplýsinga sem fengust úr skoðun á hlaði í tengslum við öryggis skoðun erlendra loftfara (SAFA) sem fór fram á loftförum tiltekinnna flugrekenda í Evrópusambandinu, sem og skoðun og úttekt á sérstökum sviðum sem flugmálafyrirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu. Þau tilkynntu framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni um þessar ráðstafanir: Lögbær yfirvöld á Spáni hófu málsmeðferð, 12. mars 2010, til að fella flugrekandaskírteini (AOC) flugrekandans Baleares Link Express tímabundið úr gildi og felldu flugrekandaskírteini flugrekandans Euro Continental tímabundið úr gildi 12. janúar 2010. Lögbær yfirvöld í Þýskalandi felldu flugrekandaskírteini flugrekandans Regional Air Express tímabundið úr gildi frá og með 28. janúar 2010. Lögbær yfirvöld í Breska konungsríkinu upplýstu að flugrekandaskírteini flugrekandans Trans Euro Air Limited hefði verið fellt tímabundið úr gildi 8. desember 2009. Lögbær yfirvöld í Slóvakíu upplýstu skriflega að flugrekandaskírteini flugrekandans Air Slovakia hefði verið fellt tímabundið úr gildi 1. mars 2010.
- 10) Að lokum upplýstu lögbær yfirvöld í Lettlandi flugöryggisnefndina um að í kjölfar þungra áhyggna af rekstraröryggi og áframhaldandi lofthæfi loftfara af tegundinni IL-76, sem flugrekandinn Aviation Company Inversija starfrækir, hefðu þau ákveðið að fella loftfarið brott úr flugrekandaskírteini flugrekandans Aviation Company Inversija og að flugrekandaskírteinið hefði verið fellt tímabundið úr gildi 16. mars 2010.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 84, 31.3.2010, bls. 25. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 108/2010 frá 1. október 2010 um breytingu á XIII viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 70, 16.12.2010, bls. 17.

(1) Stjtið. ESB L 344, 27.12. 2005, bls. 15.

(2) Stjtið. ESB L 84, 23.3. 2006, bls. 14.

(3) Stjtið. ESB L 373, 31.12. 1991, bls. 4.

Flugrekandinn Air Koryo

- 11) Samkvæmt reglugerð (EB) 1543/2006 hefur framkvæmdastjórnin fengið ítarlegar upplýsingar sem lýsa þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld í Norður-Kóreu (Flugmálastjórn Norður-Kóreu (GACA)), sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með flugrekandanum Air Koryo, hafa gripið til og sem flugrekandinn hefur gripið til til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem lýst er í reglugerð (EB) 474/2006.
- 12) Í desember 2008 hafði framkvæmdastjórnin samband við flugmálastjórn Norður-Kóreu og krafðist áætlunar um aðgerðir til úrbóta frá flugrekandanum Air Koryo sem sýndi hvernig hann hefði ráðið bót á þeim alvarlegu annmörkum í öryggismálum sem komu í ljós við skoðun á hlaði áður en flugrekandanum var bætt í skrána í viðauka A yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Evrópusambandsins. Auk þess krafðist framkvæmdastjórnin viðeigandi upplýsinga sem sýndu að flugmálastjórn Norður-Kóreu hefði haft viðunandi eftirlit með flugrekandanum Air Koryo í samræmi við ákvæði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 13) Í júní 2009 svaraði flugmálastjórn Norður-Kóreu formlega og lagði fram safn skjala sem veittu tæmandi svör við upplýsingunum sem óskað var eftir. Í kjölfarið fylgdi röð orðsendinga milli framkvæmdastjórnarinnar og flugmálastjórnar Norður-Kóreu sem gerði kleift að skýra núverandi stöðu flugöryggis í Norður-Kóreu.
- 14) Skjölín sem flugmálastjórn Norður-Kóreu lagði fram og viðræður milli framkvæmdastjórnarinnar og flugmálastjórnar Norður-Kóreu hafa leitt í ljós að flugrekandinn Air Koryo getur sýnt fram á að hægt er að starfrækja loftfarið Tupolev Tu 204-300 í fullu samræmi við alþjóðlega öryggisstaðla, þ.m.t. áframhaldandi lofthæfi og flugrekstur, og að flugmálastjórn Norður-Kóreu getur haft eftirlit með flugrekandanum í samræmi við alþjóðlega staðla.
- 15) Að því er varðar allar aðrar tegundir loftfara í flota flugrekandans Air Koryo staðfesti flugmálastjórn Norður-Kóreu að þau uppfylltu ekki að fullu alþjóðlega staðla um loftfarsbúnað, einkum endurbætt jarðvarakerfi (EGPWS), og að þessar tegundir hefðu ekki heimild flugmálastjórnar Norður-Kóreu til að stunda flug í evrópsku loftrými.
- 16) Á öllu tímabilinu brást flugmálastjórn Norður-Kóreu tafarlaust og í fullri samvinnu við beiðnum framkvæmdastjórnarinnar um upplýsingar. Flugrekandinn kom athugasemdum sínum á framfæri við flugöryggisnefndina 18. mars 2010 og staðfesti jákvæða þróun hjá fyrirtækinu.
- 17) Í kjölfar framangreinds, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það metið svo að flugrekandanum Air Koryo skuli leyft að starfrækja tvö loftför af tegundinni Tupolev Tu-204 með skrásetningarkerkin P-632 og P-633 til Evrópusambandsins án rekstrartakmarkana. Þar sem önnur loftför í flotanum uppfylla ekki viðeigandi

kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar skal starfræksla þeirra til Evrópusambandsins bönnuð þar til slíkar kröfur hafa verið uppfylltar að fullu. Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að flugrekandinn Air Koryo skuli skráður í viðauka B. Honum er einungis heimilt að starfrækja flug til Evrópusambandsins með loftförunum tveimur af tegundinni Tupolev Tu-204.

Flugrekendur frá Svasílandi

- 18) Lögbær yfirvöld í Svasílandi lögðu 17. desember 2009 fram skrifleg sönnunargögn um að þau hefðu afturkallað flugrekandaskírteini og flugrekstrarleyfi eftirfarandi flugrekenda: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd og Swazi Express Airways. Þessir flugrekendur hættu starfsemi sinni 8. desember 2009.
- 19) Í ljósi þess sem að framan greinir, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það metið svo að fyrrnefndir flugrekendur, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Svasílandi, skulu felldir brott úr viðauka A.

Flugrekandinn Bellview Airlines

- 20) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka af hálfu flugrekandans Bellview Airlines, sem hefur fengið vottun í Nígeríu, eins og sýnt var fram á í niðurstöðum rannsóknanna sem framkvæmdar voru af hálfu lögbærra yfirvalda í Frakklandi og Flugöryggisstofnunar Evrópu.
- 21) Lögbær yfirvöld í Frakklandi (Flugmálastjórn Frakklands (DGAC)) upplýsti framkvæmdastjórnina um að framangreindur flugrekandi hefði í flota í sínum tvö loftför af tegundinni Boeing 737-200 sem eru skráð í Frakklandi með skrásetningarkerkin F-GHXX og F-GHXL en lofthæfivottorð þess fyrrnefnda rann út í maí 2008 en þess síðarnefnda í ágúst 2008. Þar af leiðandi eru þessi loftför ekki lengur í lofthæfu ástandi.
- 22) Flugöryggisstofnun Evrópu tilkynnti framkvæmdastjórninni að samþykkið skv. 145. hluta, tilvísun EASA.145.0172, sem hún hafði veitt þessu fyrirtæki, hefði verið fellt tímabundið úr gildi 8. maí 2009 og kæmi það tafarlaust til framkvæmda, vegna annmarka í öryggismálum, sem ekki hefði verið ráðin bót á, sem dregur úr öryggi, miðað við kröfur, og stofnar flugöryggi í hættu og til athugunar sé að afturkalla þetta samþykki.
- 23) Gögn eru fyrir hendi þess efnis að flugrekandinn Bellview Airlines, sem hefur fengið vottun í Nígeríu, hafi tekið við starfrækslu flugrekandans Bellview Airlines, sem hefur fengið vottun í Síerra Leóne, flugrekanda, sem var skráður í viðauka A, 22. mars 2006⁽¹⁾, og sem var felldur þaðan brott 14. nóvember 2008⁽²⁾ eftir að lögbær yfirvöld í Síerra Leóne tilkynntu framkvæmdastjórninni um afturköllun flugrekandaskírteinisins.

(¹) Forsendur 75 til 86 í reglugerð ráðsins (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 (Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 19-21).

(²) Forsenda 21 í reglugerð ráðsins (EB) nr. 1131/2008 frá 14. nóvember 2008 (Stjtið. ESB L 306, 15.11.2008, bls. 49).

- 24) Loftfar af tegundinni Boeing B737-200 með skrásetningarkerkið 5N-BFN fórst í Lagos 22. október 2005, altjón varð á loftfarinu og 117 manns létu lífið. Lögbær yfirvöld í Nígeríu hafa ekki veitt upplýsingar um slysið og hafa ekki enn gefið út skýrslu um rannsókn slyssins.
- 25) Með hliðsjón af framangreindum annmörkum hóf framkvæmdastjórnin samráð við lögbær yfirvöld í Nígeríu, lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi og lofthæfi flugrekandans Bellview Airlines og óskaði skýringa varðandi ástandið sem og þær aðgerðir sem yfirvöld og flugrekandinn hefðu gripið til, til að ráða bót á þeim annmörkum sem komu í ljós.
- 26) Lögbær yfirvöld í Nígeríu tilgreindu 19. febrúar 2010 að flugrekandinn væri handhafi flugrekandaskírteinis en hefði hætt starfrækslu. Þau gáfu hins vegar ekki upp stöðu skírteina flugrekandans og ástand loftfara hans.
- 27) Flugrekandinn Bellview Airlines óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni og var orðið við þeirri beiðni 18. mars 2010 með aðstoð lögbærra yfirvalda í Nígeríu (Flugmálastjórnar Nígeríu (NCAA)). Flugrekandinn Bellview Airlines lagði fram flugrekandaskírteini þar sem fram kom að gildistími þess væri til 22. apríl 2010 en gat þess um leið að þetta flugrekandaskírteini hefði verið fellt tímabundið úr gildi eftir að öll loftförin, sem tilgreind voru á þessu flugrekandaskírteini, voru tekin úr notkun. Flugmálastjórn Nígeríu tilgreindi að í samræmi við gildandi reglur í Nígeríu hefði gildistími þessa flugrekandaskírteinis runnið út 4. desember 2009, 60 dögum eftir að starfrækslu síðasta loftfarsins var hætt, en gat ekki lagt fram sönnun þess að flugrekandaskírteinið hefði verið fellt tímabundið úr gildi eða afturkallað, eins og við á. Þar af leiðandi var óskað eftir því að Flugmálastjórn Nígeríu veitti, eins fljótt og kostur væri, skriflegar upplýsingar a) um stjórnsýsluráðstöfun um tímabundna niðurfellingu eða afturköllun flugrekandaskírteinis flugrekandans Bellview Airlines, b) um staðfestingu á því að í gangi væri ferli við vottun eða endurvottun fyrirtækisins hjá Flugmálastjórn Nígeríu, c) um formlega aðgerð Flugmálastjórnar Nígeríu um að tilkynna framkvæmdastjórninni um niðurstöðurnar úr endurvottunarúttektinni eða vottunarúttektinni áður en flugrekandaskírteini er gefið út.
- 28) Lögbær yfirvöld í Nígeríu lögðu fram umbeðnar upplýsingar 25. mars 2010. Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að ekki sé þörf á frekari aðgerðum.
- Flugrekendur frá Egyptalandi**
- 29) Í samræmi við reglugerð (EB) nr. 1144/2009⁽¹⁾ hafa lögbær yfirvöld í Egyptalandi lagt fram fjórar skýrslur fyrir mánuðina nóvember og desember 2009 sem og janúar og febrúar 2010 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 18. nóvember, voru sendar úttektarskýrslur um áframhaldandi lofthæfi, flugrekstur og rekstur á jörðu niðri.
- 30) Lögbær yfirvöld í Egyptalandi hafa einnig skuldbundið sig til að halda áfram að veita upplýsingar um það hvort ráðin hafi verið bót, með viðunandi hætti, á öllum atriðum sem áður höfðu komið í ljós við skoðun á hlaði á loftförum flugrekandans Egypt Air árin 2008, 2009 og 2010. Í því skyni fjölluðu þau um viðkomandi bréfaskeipti við tiltekin aðildarríki þar sem loftför flugrekandans Egypt Air höfðu sætt skoðunum. Vinnan við að ráða bót á þessum atriðum stendur enn yfir og skal hún háð reglulegu eftirliti.
- 31) Í samræmi við reglugerð (EB) nr. 1144/2009⁽²⁾ fór heimsókn Flugöryggisstofnunar Evrópu fram 21. til 25. febrúar 2010, með aðstoð aðildarríkjanna. Í þessari heimsókn fór einnig fram mat á eftirlitinu sem Flugmálastjórn Egyptalands (ECAA) innti af hendi, einkum þegar fylgt var eftir framkvæmd flugrekandans Egypt Air á áætluninni um aðgerðir til úrbóta og því hvernig hann réði bót á atriðunum sem í ljós höfðu komið. Í matsheimsókninni voru færðar sönnur á að Flugmálastjórn Egyptalands væri fær um rækja skyldur sínar samkvæmt stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að því er varðar eftirlit með flugrekendum, sem hún veitir flugrekandaskírteini, og tilgreind voru svið, þar sem úrbóta væri þörf, einkum með tilliti til samræmds kerfis til að fylgja eftir atriðum sem komu í ljós við eftirlitsstörf sem Flugmálastjórn Egyptalands sinnir sem og þjálfun starfsfólks sem sér um leyfisveitingar.
- 32) Í matsheimsókninni var sýnt fram á að flugrekandinn Egypt Air ynni að framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta. Á heildina litið komu ekki í ljós nein alvarleg brot á stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Framkvæmdastjórnin viðurkennir þá viðleitni sem flugrekandinn hefur sýnt til að ljúka þeim aðgerðum sem eru nauðsynlegar til að ráða bót á öryggismálum sínum. Sökum þess hversu umfangsmikil og víðtæk áætlun flugrekandans um aðgerðir til úrbóta er og nauðsyn þess að bæta úr þeim fjölmörgu annmörkum í öryggismálum, sem áður hafa komið í ljós, á sjálfbæran/varanlegan hátt, krefst framkvæmdastjórnin þess hins vegar að lögbær yfirvöld í Egyptalandi haldi áfram að senda mánaðarlegar skýrslur um staðfestingu á framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta, þ.m.t. aðgerðir til að ráða bót á atriðunum, sem komu í ljós í matsheimsókninni, og að veita upplýsingar um hvers konar eftirlit Flugmálastjórnar Egyptalands með þessum flugrekanda á sviði áframhaldandi lofthæfis, viðhalds og starfrækslu.
- 33) Aðildarríkin munu halda áfram að sannprófa hvort flugrekandinn Egypt Air fylgi viðeigandi öryggisstöðlum á skilvirkan hátt með því að hafa skoðun loftfars þessa flugrekanda á hlaði í forgangi samkvæmt reglugerð (EB) nr. 351/2008.
- 34) Matsheimsóknin náði einnig til nokkurra annarra egypskra flugrekenda. Tilkynnt var um alvarleg öryggisvandamál hjá tveimur flugrekendum, AlMasria Universal Airlines og Midwest Airlines.

⁽¹⁾ Stjtuð. ESB L 312, 27.11. 2009, bls. 16.⁽²⁾ Stjtuð. ESB L 312, 27.11. 2009, bls. 16.

35) Að því er varðar flugrekandann AlMasria Airlines var tilkynnt um verulega annmarka á sviði flugreksturs og þjálfunar, einkum með tilliti til hæfis og þekkingar tiltekinna rekstrarstjóra. Þetta er enn mikilvægara þegar um er að ræða stækkun flotans.

36) Með bréfi frá 3. mars 2010 var flugrekandinn AlMasria Universal Airlines hvattur til að koma á framfæri athugasemdum sínum við flugöryggisnefndina. Flugrekandinn AlMasria kom athugasemdum sínum á framfæri við flugöryggisnefndina 17. mars 2010 þar sem skýrt var frá aðgerðum til að lagfæra annmarka sem komu í ljós í matsheimsókninni. Í ljósi fyrirhugaðrar stækkunar fyrirtækisins á flota sínum hefur framkvæmdastjórnin krafist þess að lögbær yfirvöld í Egyptalandi sendi mánaðarlega skýrslu um staðfestingu á framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta og að þau veiti upplýsingar um hvers konar eftirlit Flugmálastjórnar Egyptalands á sviði áframhaldandi lofthæfis, viðhalds og flugreksturs hjá þessum flugrekanda.

37) Aðildarríkin munu sannprófa hvort flugrekandinn AlMasria uppfylli viðeigandi öryggisstaðla á skilvirkan hátt með því að hafa skoðun loftfars þessa flugrekanda á hlaði í forgangi samkvæmt reglugerð (EB) nr. 351/2008.

38) Að því er varðar flugrekandann Midwest Airlines hafa lögbær yfirvöld á Ítalíu fært sönnur á annmarka í öryggismálum að því er varðar eftirlit með massa og jafnvægi í flugi flugrekandans Midwest Airlines. Þetta leiddi til þess að lögbær yfirvöld á Ítalíu synjuðu flugrekandanum um leyfi til að starfrækja tiltekið flug⁽¹⁾. Auk þess var í matsheimsókninni einnig tilkynnt um verulega annmarka á sviði rekstrarstjórnunar flugreksturs og viðhalds, flugrekstrarstjórnunar og áhafnarþjálfunar og rekstrarstjórnunar áframhaldandi lofthæfis sem hefur áhrif á öryggi. Af þessu leiðir að, á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, er það metið svo að þessi flugrekandi geti ekki tryggt starfrækslu og viðhald sitt í samræmi við staðla Alþjóðflugmálastofnunarinnar. Flugmálastjórn Egyptalands tilkynnti í heimsókninni að gripið hefði verið til aðgerða til að stöðva tímabundið flugrekstur flugrekandans Midwest Airlines.

39) Með bréfi frá 3. mars 2010 var flugrekandinn Midwest Airlines hvattur til að koma á framfæri athugasemdum sínum við flugöryggisnefndina. Hinn 15. mars 2010 lögðu lögbær yfirvöld í Egyptalandi fram gögn um að flugrekandaskírteini flugrekandans Midwest Airlines hefði verið afturkallað frá og með 28. febrúar 2010.

40) Í ljósi þeirra aðgerða sem Flugmálastjórn Egyptalands greip til er ekki þörf á frekari aðgerðum. Þess er krafist að Flugmálastjórn Egyptalands veiti framkvæmdastjórninni upplýsingar um ferlið við

endurvottunina og niðurstöður hennar áður en gefið er út flugrekandaskírteini til handa félaginu.

Flugrekandinn Iran Air

41) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 715/2008 héldu aðildarríkin áfram að leita eftir sannprófun á því hvort flugrekandinn Iran Air uppfyllti viðeigandi öryggisstaðla á skilvirkan hátt með reglulegum skoðunum á hlaði á loftförum hans sem lentu á flugvöllum í Evrópusambandinu. Árið 2009 tilkynntu Austurríki, Frakkland, Þýskaland, Svíþjóð, Ítalía og Breska konungsríkið um slíkar skoðanir. Niðurstöður þessara skoðana sýndu að staðan, að því er varðaði samræmi við alþjóðlega öryggisstaðla, hefði versnað verulega á árinu.

42) Framkvæmdastjórnin óskaði eftir upplýsingum frá lögbæru yfirvöldunum og fyrirtækinu með það í huga að sannprófa hvernig annmarkarnir, sem í ljós höfðu komið, höfðu verið lagfærðir. Flugrekandinn Iran Air lagði fram aðgerðaáætlun í febrúar 2010 þar sem hann viðurkenndi að misbrestir hefðu verið í fyrri aðgerðaáætluninni, benti á ástæðurnar fyrir þeim og setti fram sértækar aðgerðir til að bæta úr þeim annmörkum sem í ljós höfðu komið.

43) Hins vegar gáfu upplýsingar lögbærra yfirvalda í Íran (Flugmálastjórn Írans (CAO-IRI)), sem bera ábyrgð á lögboðnu eftirliti með flugrekandanum Iran Air, til kynna að þau gætu ekki sýnt fram á að gripið hefði verið til skilvirkra aðgerða til að bæta úr annmörkunum sem komu í ljós við skoðun samkvæmt áætluninni um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætluninni). Enn fremur gat Flugmálastjórn Írans ekki sýnt fram á að gripið hefði verið til viðeigandi aðgerða til að ráða bót á verulegri slysatíðni loftfara sem skráð voru í Íran og starfrækt af flugrekendum sem höfðu fengið vottun hjá Flugmálastjórn Írans.

44) Enn fremur lagði Flugmálastjórn Írans fram skjöl í febrúar 2010 sem sýndu skort á eftirliti með flugrekandanum Iran Air á sviði viðhalds og flugskoðana og skort á skilvirku kerfi til að ráða bót á alvarlegum öryggisatriðum. Auk þess gáfu gögn um slys og flugatvik, sem Flugmálastjórn Írans lagði fram, til kynna verulegan fjölda af alvarlegum atburðum sem urðu í tengslum við loftför flugrekandans Iran Air á næstliðnum 11 mánuðum, en helmingur þeirra tengdist loftförum af tegundinni Fokker 100. Skjölín færðu hins vegar ekki sönnur á að Flugmálastjórn Írans hefði gripið til einhverra framhaldsaðgerða.

45) Í mars 2010 lagði Flugmálastjórn Írans fram upplýsingar sem sýndu að skoðanir á því hvort flugrekandinn Iran Air uppfyllti kröfur um viðhald hefðu farið fram en niðurstöðurnar bentu til vandamála í tengslum við eftirlit með hreyflum og árangur af gæðakerfi flugrekandans.

⁽¹⁾ Hinn 5. febrúar 2010 upplýsti Flugmálastjórn Ítalíu flugrekandann Midwest Airlines um þessa annmarka í öryggismálum sem síðan leiddi til þess að heimild til að framkvæma þetta flug var afturkölluð.

- 46) Á fundi flugöryggisnefndarinnar 17. mars 2010 viðurkenndi flugrekandinn að staðan, að því er varðaði samræmi við staðla, hefði versnað en staðfesti að hann hefði tekið í notkun viðhaldseftirlitsstöð og komið á fót nefnd um endurskoðun viðhalds til að ráða bót á vandamálum í tengslum við lofthæfi, hefði bætt öryggisþjálfun í öllum deildum fyrirtækisins, hefði aukið starfsemi öryggis- og gæðatryggingardeildarinnar og komið á fót öryggisnefndum í öllum deildum fyrirtækisins. Einnig hefði verið ráðist í umfangsmikla endurskoðun á skipulagi fyrirtækisins til að auka getu þess til að tryggja örugga starfrækslu. Niðurstöður úr skoðunum á hlaði hjá flugrekandanum Iran Air frá því í febrúar 2010 sýna að flugrekandinn hefur bætt sig verulega.
- 47) Að teknu tilliti til nýlegra, merkjanlega betri niðurstaðna úr SAFA-skoðunum, viðurkenningar flugrekandans Iran Air á nauðsyn á úrbótum og þeirra aðgerða sem hann hefur gripið til til að ráða bót á þeim öryggisvandamálum sem í ljós hafa komið telur framkvæmdastjórnin að vegna mikils fjölda flugatvika, sem tengjast Fokker 100-loftförum, skuli banna tímabundið starfrækslu þeirra til Evrópusambandsins. Að því er varðar aðrar tegundir loftfara í flota flugrekandans Iran Air (lagt fram af Flugmálastjórn Írans 10. mars 2010) – þ.e. Boeing 747, Airbus A300, A310 og A320, skal ekki leyft að auka starfrækslu umfram það sem nú er (tíðni og áfangastaðir) fyrr en framkvæmdastjórnin ákveður að óyggjandi sannanir liggja fyrir að ráðin hafi verið bót, með skilvirkum hætti, á þeim annmörkum í öryggismálum sem í ljós hafa komið.
- 48) Af þessum ástæðum, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það metið svo að flugrekandinn skuli skráður í viðauka B og skuli einungis leyft að starfrækja flug til Evrópusambandsins að því tilskildu að starfrækslan takmarkist eingöngu við núverandi umfang (tíðni og áfangastaði) með þeim loftförum sem eru notuð til þess eins og sakir standa. Enn fremur skal ekki leyft að starfrækja flug til Evrópusambandsins með flota Fokker 100-loftfaranna.
- 49) Framkvæmdastjórnin mun halda áfram að fylgjast náið með frammistöðu flugrekandans Iran Air. Aðildarríkin munu sannprófa hvort viðeigandi öryggisstöðlum sé fylgt á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessa flugrekanda fái aukna skoðun á hlaði samkvæmt reglugerð (EB) nr. 351/2008. Framkvæmdastjórnin hyggst, í samvinnu við aðildarríkin og Flugöryggisstofnun Evrópu, sannprófa að þær ráðstafanir sem Flugmálastjórn Írans og flugrekandinn Iran Air hafa tilkynnt um hafi verið framkvæmdar á fullnægjandi hátt með því að fara í vettvangsheimsókn áður en næsti fundur flugöryggisnefndarinnar verður haldinn.
- Flugrekendur frá Súdan**
- 50) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan (Flugmálastjórn Súdans (SCAA)), hafa sýnt vangetu til að ráða bót á þeim alvarlegu atriðum sem komu í ljós við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum í Súdan sem fór fram í nóvember 2006. Flugmálastjórn Súdans tilkynnti framkvæmdastjórninni í mars 2008 að á sviði starfrækslu, lofthæfis og útgáfu skírteina til handa starfsfólki hefði verið ráðin bót á öllum alvarlegum atriðum eða þau leidd til lykta. Í desember 2009 tilkynnti Flugmálastjórn Súdans framkvæmdastjórninni um að ráðin hefði verið bót á 70% atriðanna, sem komu í ljós við úttektaráætlun í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum, í samræmi við tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 51) Upplýsingar sem Flugmálastjórnin veitti framkvæmdastjórninni í desember 2009 og í mars 2010 bentu hins vegar til þess að ekki hefði verið ráðin bót á fjölda atriða eða að aðgerðir til að leiða til lykta atriðin hefðu ekki borið árangur. Þetta á einkum við um þjálfaða og hæfa skoðunarmenn fyrir flugrekstur og tryggingu fyrir því að flugrekendur hafi viðurkennda þjálfunarhandbók.
- 52) Stuttu áður en loftfarið Boeing 707 með skrásetningarmerkið ST-AKW fórst kom í ljós við úttekt Flugmálastjórnar Súdans á flugrekandanum Azza Air Transport í október 2009 að flugrekandinn hefði ekki hrint í framkvæmd umtalsverðum öryggisaðgerðum á sviði þjálfunar, sem voru stórvægileg atriði sem skorti á í úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Flugmálastjórn Súdans staðfesti að hún hefði endurnýjað flugrekandaskírteinið árlega síðan það var fyrst gefið út 1996.
- 53) Hinn 10. desember 2009 upplýsti Flugmálastjórn Súdans framkvæmdastjórnina einnig um að flugrekandaskírteini flugrekandans Air West Company Ltd. hefði verið lagt inn, í júlí 2008, og því væri flugrekandinn Air West Ltd. ekki lengur skráður sem handhafi flugrekandaskírteinis í Lýðveldinu Súdan. Þar af leiðandi er það metið svo, að teknu tilliti til þess að flugrekandinn er ekki lengur handhafi flugrekandaskírteinis, sem hefur í för með sér að flugrekstrarleyfi hans telst ekki gilt á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að flugrekandinn Air West Ltd. sé ekki lengur „flugrekandi“.
- 54) Sökum þess að framkvæmd á aðgerðum til úrbóta, sem komu fram í úttekt úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit, hefur ekki borið árangur og að Flugmálastjórn Súdans hefur ekki getað tryggt að aðgerðir til úrbóta, sem hefur verið tilkynnt um, komi til framkvæmda með skilvirkum hætti, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það metið svo að Flugmálastjórn Súdans hafi ekki getað framkvæmt og framfylgt viðeigandi öryggisstöðlum og þar af leiðandi skuli allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Lýðveldinu Súdan, sæta flugrekstrarbanni og vera skráðir í viðauka A.

Flugrekendur frá Albaníu

- 55) Til viðbótar við endurskoðun á stöðu flugrekandans Albanian Airlines MAK í nóvember 2009 og samkvæmt ákvæðum reglugerðar nr. 1144/2009⁽¹⁾, fékk Flugöryggisstofnun Evrópu umboð til að láta fara fram ítarlegt eftirlit með stöðlun í Albaníu og gerði það í janúar 2010. Lokaskýrsla þessa eftirlits, sem gefin var út 7. mars 2010, leiddi í ljós verulega annmarka á öllum sviðum sem tekin voru út: tilkynnt var um 13 atriði þar sem vikið var frá stöðlum á sviði lofthæfis, þ.m.t. sex atriði í tengslum við öryggi, tilkynnt var um 13 atriði þar sem vikið var frá stöðlum á sviði skírteinamála og líkamlegs hæfis, þ.m.t. þrjú atriði í tengslum við öryggi, tilkynnt var um níu atriði þar sem vikið var frá stöðlum á sviði flugreksturs en þar á meðal voru sex í tengslum við öryggi. Auk þess kom bráð hætta í ljós í tengslum við flugrekandaskírteini eins af tveimur handhöfum flugrekandaskírteina og var ráðin bót á henni í heimsókninni með tafarlausum aðgerðum til úrbóta af hálfu Flugmálastjórnar Albaníu.
- 56) Lögbær yfirvöld í Albaníu (Flugmálastjórn Albaníu (DGCA)) voru hvött til að koma á framfæri athugasemdum við flugöryggisnefndina og gerðu það 18. mars 2010.
- 57) Flugöryggisnefndin tók mið af því að Flugmálastjórn Albaníu hafði þegar lagt aðgerðaáætlun fyrir Flugöryggisstofnun Evrópu. Flugmálastjórn Albaníu er hvött til að tryggja að Flugöryggisstofnun Evrópu telji þessa aðgerðaáætlun viðunandi og til að grípa til nauðsynlegra aðgerða til að hringja þessari aðgerðaáætlun í framkvæmd með skilvirkum hætti og hafa það í forgangi að bæta úr þeim annmörkum sem Flugöryggisstofnun Evrópu benti á sem valda öryggisvanda ef ekki er ráðin bót á þeim á réttan hátt.
- 58) Í ljósi þess að nauðsynlegt er að ráða bót á annmörkum í öryggismálum í Albaníu með skjóttum hætti og þar sem misbrestur er á að Flugmálastjórn Albaníu grípi til heildrænna og skilvirkra ráðstafana er framkvæmdastjórnin knúin til þess að rækja skyldur sínar skv. 21. gr. margliða samkomulags milli Evrópubandalagsins og aðildarríkja þess og Lýðveldisins Albaníu, Bosníu og Hersegóvínu, Lýðveldisins Búlgaríu, Lýðveldisins Króatíu, Makedóníu, fyrrum Lýðveldisins Júgóslavíu, Lýðveldisins Svartfjallalands, Konungsríkisins Noregs, Lýðveldisins Serbíu og borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó um að koma á Samevrópska flugsvæðinu (ECAA-samningurinn) með fyrirvara um hvers konar ráðstafanir samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Angóla*Flugrekandinn TAAG Angolan Airlines*

- 59) Flugrekandanum TAAG Angolan Airlines er einungis leyft að starfrækja loftför í Portúgal af tegundinni Boeing 777-200 með skrásetningarkerkin D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og með fjórum loftförum af tegundinni Boeing 737-700 með skrásetningarkerkin D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ með þeim skilyrðum sem eru

tilgreind í 88. forsendu í reglugerð (EB) nr. 1144/2009⁽²⁾. Framkvæmdastjórnin óskaði eftir því að lögbær yfirvöld í Angóla (Flugmálastjórn Angóla (INAVIC)) veittu upplýsingar um eftirlit með flugrekandanum TAAG Angolan Airlines, einkum með tilliti til aukins eftirlits með flugi til Portúgal og niðurstaðna þess.

- 60) Flugmálastjórn Angóla upplýsti flugöryggisnefndina um að hún hefði hert stöðugt eftirlit með flugrekandanum TAAG Angolan Airlines. Hún framkvæmdi 34 skoðanir á flugrekandanum árið 2009 samkvæmt áætlun. Auk þess hefur skoðun á hlaði farið fram kerfisbundið fyrir hvert flug flugrekandans til Evrópu.
- 61) Flugrekandinn TAAG Angolan Airlines óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni til að veita nýjustu upplýsingar um stöðuna og gerði það 18. mars 2010. Flugrekandinn tilkynnti að hann hefði aftur fengið aðild að Alþjóðasambandi flugfélaga í desember 2009 og veitti framkvæmdastjórninni ítarlegar upplýsingar sem sýndu fram á góðan árangur af starfrækslu þess til Lissabon og óskaði, á grundvelli þess, að fá leyfi til að hefja aftur starfrækslu til annarra hluta Evrópusambandsins.
- 62) Lögbær yfirvöld í Portúgal (Flugmálastjórn Portúgal) lögðu fram mat sitt á niðurstöðum úr skoðunum á hlaði á flugrekandanum TAAG Angolan Airlines, sem þau höfðu framkvæmt síðan flug til Lissabon hófst að nýju. Flugmálastjórn Portúgal tilkynnti að um 200 slíkar skoðanir hefðu farið fram síðan flug flugrekandans TAAG hófst að nýju 1. ágúst 2009. Flugmálastjórn Portúgal staðfesti að skoðanirnar hefðu ekki valdið áhyggjum af öryggismálum og að Flugmálastjórn Portúgal sé að fullu sátt við starfrækslu flugrekandans TAAG Angolan Airlines til og frá Lissabon og sé í aðstöðu til að mæla með að hún verði víkkuð út til alls Evrópusambandsins.
- 63) Flugrekandinn tilkynnti einnig að hann væri að fjárfesta í upp færslu á búnaði í Boeing 737-200 flota sínum til að koma fyrir endurbættu jarðvarakerfi, neyðarsendi sem sendir á 406 Mhz tíðni (ELT406), getu til að fljúga með minnkaðan lágmarkshæðaraðskilnað (RVSM), stjórnklefahurðum, stafrænum ferðrita og stafrænni veðurrátsjá, í samræmi við alþjóðlega öryggisstaðla, en að þessu ferli, sem væri yfirstandandi, væri ekki lokið að því er varðaði allan flotann. Flugrekandinn tilkynnti einnig að hann hefði í hyggju að úrelða í áföngum loftför af tegundinni B747-300, einkum vegna minni áreiðanleika við starfrækslu.

⁽¹⁾ Forsendur 10 til 16 í reglugerð ráðsins (EB) nr. 1144/2009 frá 26. nóvember 2009 (Stjtuð. ESB L 312, 27.11.2009, bls. 17).

⁽²⁾ Stjtuð. ESB L 312, 27.11.2009, bls. 24.

64) Á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna og að teknu tilliti til tilmællanna skv. 62. forsendu sem og jákvæðs árangurs skoðana á hlaði á loftförum þessa flugrekanda er það því metið svo að flugrekandinn TAAG skuli áfram vera skráður í viðauka B vegna þriggja loftfara af tegundinni Boeing B777 með skrásetningarmarkni D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og vegna fjögurra loftfara af tegundinni Boeing B737-700 með skrásetningarmarkni D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ og að núverandi takmörkunum á starfrækslu þessara loftfara til Lissabon skuli aflétt. Hins vegar skal starfræksla þessa flugrekanda til Evrópusambandsins háð viðeigandi sannprófun á því hvort viðeigandi öryggisstöðlum sé fylgt á skilvirkan hátt með því að hafa skoðun loftfars þessa flugrekanda á hlaði í forgangi samkvæmt reglugerð nr. 351/2008.

Heildarefirlit með öryggi flugrekenda frá Angóla

65) Flugmálastjórn Angóla tilkynnti um frekari árangur við lausn á þeim atriðum sem enn voru til staðar eftir síðustu heimsókn aðila frá Evrópusambandinu vegna öryggismats sem fram fór í júní 2009. Nánar tiltekið uppfærði Flugmálastjórn Angóla flugöryggisreglur sínar til að endurspegla síðustu breytingar á stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, herti eftirlitsáætlun sína og réð tvo hæfa skoðunarmenn fyrir flugrekstur til viðbótar.

66) 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 það er dagsetningin sem Flugmálastjórn Angóla hefur tilgreint að þeir flugrekendur sem ekki hafa verið endurvottaðir í samræmi við flugöryggisreglur Angóla skuli hætta starfrækslu. Þó hefur enginn flugrekandi enn fengið endurvottun, að undanskildum flugrekandanum TAAG Angolan Airlines.

67) Flugmálastjórn Angóla tilkynnti um að við endurvottunarferlið hafi eftirlit með tilteknum flugrekendum leitt í ljós öryggisvandamál og brot á öryggisreglum sem í gildi eru, sem hafa leitt til þess að flugmálastjórn Angóla hefur gripið til viðeigandi framfylgdaraðgerða. Því var flugrekandaskírteini flugrekandans Air Gemini afturkallað í desember 2009 og flugrekandaskírteini flugrekendanna PHA og SAL afturkölluð í febrúar 2010. Flugrekandaskírteini flugrekendanna Giraglobo, Maveawa og Airnave voru felld tímabundið úr gildi í febrúar 2010. Flugmálastjórn Angóla gat hins vegar ekki fært sönnur á afturköllun þessara skírteina.

68) Framkvæmdastjórnin hvetur Flugmálastjórn Angóla til að halda endurvottunarferlinu áfram af festu og taka tilhlýðilegt tillit til mögulegra öryggisvandamála sem tilgreind eru innan þessa ramma. Á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna er það því metið svo að hinir flugrekendurnir, sem lúta eftirliti Flugmálastjórnar Angóla, flugrekendurnir Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim,

Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair og Sonair sem og flugrekendurnir Air Gemini, PHA, SAL, skuli áfram skráðir í viðauka A.

Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu

69) Hinn 19. febrúar 2010 upplýstu lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu um að þau hefðu breytt ákvörðun sinni frá 25. apríl 2008, þar sem þau útilokuðu loftför á flugrekandaskírteinum 13 rússneskra flugrekenda frá flugi til Evrópusambandsins. Þessi loftför voru ekki útbúin fyrir millilandaflug samkvæmt stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ekki búin tilskildu landslagsgreiningarkerfi og/eða endurbættu jarðvarakerfi), loftþæfivottorð þeirra var fallið úr gildi og/eða hafði ekki verið endurnýjað.

70) Samkvæmt nýju ákvörðuninni eru eftirfarandi loftför útilokuð frá flugi til Evrópusambandsins, innan þess og frá því:

a) Flugrekandinn Aircompany Yakutia: 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) þylur Kamov Ka-26 (óþekkt skrásetningarmarki); allar (49) þylur Mi-8 (óþekkt skrásetningarmarki), allar (11) þylur Mi-171 (óþekkt skrásetningarmarki), allar (8) þylur Mi-2 (óþekkt skrásetningarmarki), allar (1) þylur EC-120B: RA-04116.

d) Flugrekandinn Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 og RA-85457..

e) Flugrekandinn Krasnoyarsky Airlines: Loftfar tegundinni TU-154M RA-85682 sem áður var á flugrekandaskírteini flugrekandans Krasnoyarsky Airlines, sem var afturkallað árið 2009, 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 skrásetningarmarki); öll Antonov An-24 (óþekkt skrásetningarmarki); öll An-2 (óþekkt skrásetningarmarki); allar þylur Mi-2 (óþekkt skrásetningarmarki); allar þylur Mi-8 (óþekkt skrásetningarmarki).

h) Flugrekandinn Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 og RA-85690.

- 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 tegundinni AN24RV með skrásetningarkerkin RA-46625 og RA-47818 eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda.
- j) Flugrekandinn Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (loftförin RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 og RA-85432 eru eins og stendur ekki starfrækt af fjárhagsástæðum).
- k) Flugrekandinn UTAir: Tupolev TU-154M: 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; öll (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (er eins og stendur ekki starfrækt af fjárhagsástæðum), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 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-46388, loftförin 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-65979, loftförin RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65555 eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda; TU-214: RA-64504 og RA-64505 eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda; Ilyushin IL-18: RA-75454 og RA-75464 eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 og RA-88200 eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda.

Flugrekandinn Yemenia Yemen Airways

- 71) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1144/2009 fóru Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin í vettvangsheimsókn til Jemen í desember 2009 til að sannprófa stöðu öryggismála hjá flugrekandanum Yemenia í því skyni að meta hvort hann uppfyllti í reynd alþjóðlega öryggisstaðla og til að meta getu yfirvalds á sviði almenningsflugs og veðurfræði (CAMA) til að tryggja eftirlit með öryggi alls almenningsflugs í Jemen.

- 72) Í matsheimsókninni var sýnt fram á að yfirvaldið á sviði almenningsflugs og veðurfræði hefur getu til að hafa skilvirkt eftirlit með flugrekandanum Yemenia Yemen Airways og tryggir þar með að flugrekendur, sem það hefur veitt flugrekandaskírteini, geti haldið uppi öruggri starfrækslu í samræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og að eftirlit og umsjón flugrekandans Yemenia Yemen Airways með starfrækslu sinni sé viðunandi til að tryggja sé að hann geti starfrækt flug í samræmi við kröfurnar sem gilda um flugrekandaskírteini hans.
- 73) Í ljósi niðurstaðna matsheimsóknarinnar er ekki þörf á frekari aðgerðum. Framkvæmdastjórnin mun halda áfram að fylgjast náið með frammistöðu flugrekandans og hvetur yfirvöld í Jemen til að halda áfram starfi sínu innan ramma rannsóknarinnar á slysinu sem loftfar flugrekandans Yemenia Yemen Airways lenti í 30. júní 2009, þ.e. flug 626. Aðildarríkin munu sannprófa hvort viðeigandi öryggisstöðlum sé fylgt á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessa flugrekanda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (EB) nr. 351/2008.

Flugrekendur frá Filippseyjum

- 74) Færðar hafa verið sönnur á vangetu yfirvalda, sem bera ábyrgð á eftirliti með flugrekendum sem hafa fengið vottun á Filippseyjum, til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum og ekki eru fullnægjandi sannanir um að flugrekendur, sem hafa fengið vottun á Filippseyjum, uppfylli viðeigandi öryggisstaðla og ráðlagðar starfsvenjur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, eins og fram kemur í niðurstöðum úttektar á Filippseyjum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin framkvæmdi í október 2009 innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum sem og áframhaldandi lækun lögbærra yfirvalda í Bandaríkjum Norður-Ameríku á öryggisflokkun Filippseyja.
- 75) Í kjölfar úttektaráætlunar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum á Filippseyjum, sem fór fram í október 2009, tilkynnti Alþjóðaflugmálastofnunin öllum ríkjum, sem eru aðilar að Chicago-samningnum, um alvarlegar áhyggjur sínar af öryggismálum sem hefðu áhrif á öryggiseftirlit með flugrekendum og loftförum, sem væru skráð á Filippseyjum⁽¹⁾, en í samræmi við það væru 47 flugrekendur á Filippseyjum, þ.m.t. alþjóðlegir flugrekendur sem stunda flugrekstur með flugrekandaskírteinum sem gefin voru út í samræmi við niðurfelld stjórnáætlunarmáli. Lögbær yfirvöld á Filippseyjum hafa ekki þróað neins konar framkvæmdaræða aðlögunaráætlun um vottun á þeim flugrekendum sem eftir eru í samræmi við reglur um almenningsflug sem koma í stað þessara stjórnáætlunarmála. Auk þess hafa lögbær yfirvöld á Filippseyjum ekki framkvæmt eftirlitsskoðanir á flugrekendum í meira en ár. Áætlanir um aðgerðir til úrbóta, sem þessi yfirvöld lögðu fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina, voru ekki taldar viðunandi til að leysa þessi alvarlegu öryggisvandamál sem enn eru óleyst.

(¹) Niðurstaða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar OPS/01

- 76) Flugmálastjórn Bandaríkjanna (FAA), deild innan bandaríska samgönguráðuneytisins, heldur öryggisflokkun landsins áfram í öryggisflokki tvö innan ramma áætlunar sinnar um alþjóðlegt flugöryggismat (International Aviation Safety Assessment, IASA) og gefur þar með til kynna að Filippseyjar uppfylli ekki alþjóðlega öryggisstaðla sem Alþjóðaflugmálastofnunin setur.
- 77) Þau alvarlegu öryggisvandamál sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur birt leiða í ljós að ekki tókst að ljúka við áætlunina um aðgerðir til úrbóta sem lögbær yfirvöld á Filippseyjum lögðu fyrir framkvæmdastjórnina 13. október 2008⁽¹⁾, en henni átti að vera lokið fyrir 13. mars 2009, og að lögbær yfirvöld á Filippseyjum hafi ekki getað hrint fyrrnefndri aðgerðaáætlun í framkvæmd á réttum tíma.
- 78) Framkvæmdastjórnin hefur haldið áfram samráði við lögbær yfirvöld á Filippseyjum, að teknu tilliti til áhyggna af þeim alvarlegu öryggisvandamálum sem Alþjóðaflugmálastofnunin kunngerði, þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af öryggi starfrækslu allra þeirra flugrekenda sem hafa fengið rekstrarleyfi í ríkinu og óskaði skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld þessa ríkis hafa gripið til í því skyni að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem í ljós höfðu komið.
- 79) Lögbær yfirvöld á Filippseyjum (Flugmálastjórn Filippseyja (CAAP)) lögðu fram gögn frá janúar til mars 2010 en veittu ekki allar upplýsingarnar, sem óskað var eftir, og einkum ekki upplýsingar um að ráðin hefði verið bót á annmörkum í öryggismálum á viðunandi hátt.
- 80) Flugmálastjórn Filippseyja fékk áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 18. mars 2010 og staðfesti að 20 flugrekendur héldu áfram starfrækslu með flugrekandaskírteinum, sem gefin voru út samkvæmt niðurfelldu stjórnýslutilmælunum, þar til þeir fengu endurvottun, í síðasta lagi 1. desember 2010. Þessir flugrekendur eru: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc. Auk þess staðfestu yfirvöldin að verulegur fjöldi þessara flugrekenda hefði haldið áfram starfrækslu með útrunnið flugrekandaskírteini, samkvæmt ákvæðunum um tímabundna undanþágu, sem veitir þeim undanþágu til að vera með slíkt flugrekandaskírteini. Nánar tiltekið heldur flugrekandinn Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. áfram farmflutningum milli landa með stórum loftförum af tegundinni Boeing B727 en gildistími flugrekandaskírteinis hans, sem gefið var út 31. mars 2008 samkvæmt niðurfelldu stjórnýslufyrirmælunum, rann út 30. mars 2009, með undanþágu flugrekandans frá þeirri skyldu að færa flugrekandaskírteini sitt til samræmis við slíkt flugrekandaskírteini, sem gefið var út 16. desember 2009 í hámark 90 daga og rennur út 16. mars 2010. Flugmálastjórn Filippseyja gat ekki staðfest að þessi flugrekandi hefði hætt starfrækslu 18. mars 2010.
- 81) Flugmálastjórn Filippseyja tilkynnti að eftirfarandi níu flugrekandaskírteini væru runnin út eða hefðu ekki verið endurnýjuð: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. og Yokota Aviation Corp. Hins vegar færðu þau ekki sönnur á að flugrekandaskírteini þessara flugrekanda hefðu verið afturkölluð og að starfsemi þessara flugrekanda hefði þar með verið hætt.
- 82) Flugmálastjórn Filippseyja tilgreindi að hún hefði hafið endurvottunarferli snemma á árinu 2009 og að 21 flugrekandi hefði þegar fengið endurvottun í samræmi við reglur um almenningsflug sem tóku gildi 2008. Þessir flugrekendur eru: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc., Flugmálastjórn Filippseyja gat hins vegar ekki sýnt fram á áreiðanleika þess endurvottunarferlis. Flugmálastjórn Filippseyja gat ekki lagt fram fullnægjandi flugrekandaskírteini allra þessara flugrekanda þar sem á þeim flugrekandaskírteinum sem lögð voru fram var ekki hægt að greina númer og skrásetningamerki eftirfarandi flugrekenda sem höfðu fengið endurvottun: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation and Development Corp. Auk þess gat flugmálastjórn Filippseyja ekki lagt fram neina úttekt sem fór fram fyrir vottun eða lagt fram sönnun þess efnis að fullnægjandi rannsóknir á starfrækslu og viðhaldi þessara flugrekenda hefðu farið fram áður en þeir fengu endurvottun til að sýna fram á skilvirka notkun samþykkttra handbóka og að starfræksla og viðhald þessara flugrekenda væri í samræmi við gildandi öryggisstaðla. Enn fremur gat flugmálastjórn Filippseyja ekki sýnt fram á að flugrekendurnir sem hefðu verið endurvottaðir þyrftu að sæta eftirliti eftir vottun þar sem í eftirlitsáætlunum sem þeir lögðu fram að því er varðar lofthæfi og leyfisveitingar fyrir árið 2010 var ekki að finna neinar dagsetningar um fyrirhugaða starfsemi.
- 83) Flugrekandinn Philippines Airlines óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni og var orðið við þeirri beiðni 18. mars 2010. Flugrekandinn kynnti starfsemi sína og endurvottunarferlið sem hann gekkst undir árið 2009 þar

⁽¹⁾ Forsenda 16 í reglugerð ráðsins (EB) nr. 1131/2008 frá 14. nóvember 2008 (Stjtið. ESB L 306, 15.11.2008, bls. 49).

til nýtt flugrekandaskírteini var gefið út 9. október 2009 þar sem tilgreint var að hann uppfyllti reglur um almenningsflug sem tóku gildi 2008. Flugrekandinn kynnti sannprófanirnar, sem voru framkvæmdar áður en endurvottunin fór fram og staðfesti að í þeim væri lögð sérstök áhersla á endurskoðun og samþykki nýrra handbóka og verklagsreglna. Flugrekandinn tilgreindi einnig að hann hefði ekki sætt allsherjar vettvangsúttekt af hálfu Flugmálastjórnar Filippseyja áður en endurvottun fór fram og að því er varðaði starfræksluna hefði hún ekki verið tekin út af hálfu Flugmálastjórnar Filippseyja en til staði að gera slíka úttekt. Flugrekandinn Philippines Airlines tilgreindi að hann starfrækti ekki flug til Evrópusambandsins og tilgreindi að til viðbótar við lækkun Flugmálastjórnar Bandaríkjanna á öryggisflokkun Filippseyja sætti starfræksla hans til Bandaríkjanna takmörkunum og að flugrekandanum væri ekki heimilt að fljúga á öðrum flugleiðum eða skipta um loftfar á þeim flugleiðum þar sem hann starfrækti flug eins og stendur.

84) Flugrekandinn Cebu Pacific Airlines óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni og var orðið við þeirri beiðni 18. mars 2010. Flugrekandinn kynnti starfsemi sína og endurvottunarferlið sem hann gekkst undir árið 2009 þar til nýtt flugrekandaskírteini var gefið út 25. nóvember 2009 þar sem tilgreint var að hann uppfyllti reglur um almenningsflug sem tóku gildi 2008. Flugrekandinn kynnti þær sannprófanir sem gerðar voru áður en endurvottun fór fram og staðfesti sérstaklega að á skírteininu sem hann hefði fengið væri að finna nýtt samþykki fyrir því að flytja hættulegan farm en það atriði hefði ekki verið með í úttekt Flugmálastjórnar Filippseyja. Flugrekandinn tók hins vegar fram að hann kysi sjálfur að notfæra sér ekki þetta samþykki. Flugrekandinn Cebu Pacific tilgreindi að til viðbótar við lækkun Flugmálastjórnar Bandaríkjanna á öryggisflokkun Filippseyja þá væri honum ekki leyft að starfrækja flug til Bandaríkjanna. Flugrekandinn tilgreindi enn fremur að hann hefði ekki í hyggju að starfrækja flug til Evrópusambandsins.

85) Framkvæmdastjórnin viðurkennir viðleitni sem tveir flugrekendur hafa nýlega sýnt til að tryggja örugga starfrækslu og viðurkennir einnig að þeir hafi gert innri ráðstafanir til að auka öryggi. Framkvæmdastjórnin er reiðubúin að fara í heimsókn til þessara flugrekenda með þátttöku aðildarríkja og Flugöryggisstofnunar Evrópu til að sannprófa að þeir uppfylli alþjóðlega öryggisstaðla.

86) Framkvæmdastjórnin viðurkennir einnig viðleitni sem lögbær yfirvöld hafa sýnt nýlega við endurbætur á almenningsflugkerfinu á Filippseyjum og skrefin, sem tekin hafa verið, til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna og Alþjóðaflugmálastofnunin greindu frá. Það er því metið svo, meðan beðið er eftir skilvirkri framkvæmd á fullnægjandi aðgerðum til að ráða bót á þeim alvarlegu öryggisvandamálum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin

vakti máls á, og á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að lögbær yfirvöld á Filippseyjum séu, á þessu stigi, ekki fær um að framkvæma og framfylgja viðeigandi öryggisstöðlum hjá öllum flugrekendum sem eru undir lögbundnu eftirliti þeirra. Þar af leiðandi skulu allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun á Filippseyjum, sæta flugrekstrarbanni og vera skráðir í viðauka A.

87) Hins vegar telur framkvæmdastjórnin að nýlegar breytingar á stjórn Flugmálastjórnar Filippseyja sem og tafarlaugar og markvissar aðgerðir þessarar nýju stjórnar, þ.m.t. ráðning 23 hæfra skoðunarmanna og notkun á mikilvægri tæknilegri aðstoð, sem Alþjóðaflugmálastofnunin veitir, sýni vilja ríkisins til að bæta með skjótum hætti úr þeim annmörkum í öryggismálum sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna og Alþjóðaflugmálastofnunin bentu á og að greiða fyrir því að fundin verði lausn á þessum annmörkum með fullnægjandi hætti án tafar. Framkvæmdastjórnin er reiðubúin að styðja viðleitni lögbærra yfirvalda á Filippseyjum með matsheimsókn, þ.m.t. öryggisframmistaða flugrekandanna til að ráða bót á þeim alvarlegu annmörkum í öryggismálum sem bent var á.

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

88) Þrátt fyrir bein tilmæli framkvæmdastjórnarinnar hafa henni ekki enn borist sannanir frá hinum flugrekendum, sem eru í skrá Bandalagsins, sem var uppfærð 26. nóvember 2009, eða yfirvöldum, 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 hinna sameiginlegu viðmiðana 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.

89) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

I. 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 aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 30. mars 2010.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd framkvæmdastjórans,

Siim KALLAS

varaforseti.

VIÐAUKA

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

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
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 sem skráður er í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Angóla
AEROJET	015	Óskráð	Lýðveldið Angóla
AIR26	004	DCD	Lýðveldið Angóla
AIR GEMINI	002	GLL	Lýðveldið Angóla
AIR GICANGO	009	Óskráð	Lýðveldið Angóla
AIR JET	003	MBC	Lýðveldið Angóla
AIR NAVE	017	Óskráð	Lýðveldið Angóla
ALADA	005	RAD	Lýðveldið Angóla
ANGOLA AIR SERVICES	006	Óskráð	Lýðveldið Angóla
DIEXIM	007	Óskráð	Lýðveldið Angóla
GIRA GLOBO	008	GGL	Lýðveldið Angóla
HELIANG	010	Óskráð	Lýðveldið Angóla
HELIMALONGO	011	Óskráð	Lýðveldið Angóla
MAVEWA	016	Óskráð	Lýðveldið Angóla
PHA	019	Óskráð	Lýðveldið Angóla
RUI & CONCEICAO	012	Óskráð	Lýðveldið Angóla
SAL	013	Óskráð	Lýðveldið Angóla
SERVISAIR	018	Óskráð	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 flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) 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	Óskráð	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.	Óskráð	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.			Vestur-Kongó
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Vestur-Kongó
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Vestur-Kongó
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Óskráð	Vestur-Kongó
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Óskráð	Vestur-Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum 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	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Óskráð	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	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
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Óskráð	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	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Undirskrift ráðherra (tilskipun nr. 78/205)	LCG	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	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 Djíbútí, þ.m.t.			Djíbútí
DAALLO AIRLINES	Óskráð	DAO	Djíbútí
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.			Miðbaugs-Gínea
CRONOS AIRLINES	Óskráð	Óskráð	Miðbaugs-Gínea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Óskráð	CEL	Miðbaugs-Gínea
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	Óskráð	Miðbaugs-Gínea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum 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	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
ASCO NUSA AIR	135-022	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
CARDIG AIR	121-013	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Óskráð	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

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
EASTINDO	135-038	Óskráð	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	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Óskráð	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
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
MEGANTARA	121-025	MKE	Lýðveldið Indónesía
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Lýðveldið Indónesía
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Lýðveldið Indónesía
MIMIKA AIR	135-007	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
NYAMAN AIR	135-042	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Lýðveldið Indónesía
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
PURA WISATA BARUNA	135-025	Óskráð	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	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
SKY AVIATION	135-044	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
SMAC	135-015	SMC	Lýðveldið Indónesía
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Lýðveldið Indónesía

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
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Lýðveldið Indónesía
TRAVIRA UTAMA	135-009	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Lýðveldið Indónesía
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Lýðveldið Indónesía
UNINDO	135-040	Óskráð	Lýðveldið Indónesía
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Lýðveldið Indónesía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kasakstan, að undanskildum flugrekandanum Air Astana sem skráður er í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Kasakstan
AERO AIR COMPANY	Óskráð	Óskráð	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	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
AIR FLAMINGO	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráð	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	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Lýðveldið Kasakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Lýðveldið Kasakstan
AVIA-JAYNAR	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan

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
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Lýðveldið Kasakstan
BERKUT KZ	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
BURUNDA YAVIA 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	Óskráð	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	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
KAZAVIA	Óskráð	KKA	Lýðveldið Kasakstan
KAZAVIASPAS	Óskráð	KZS	Lýðveldið Kasakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Lýðveldið Kasakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Lýðveldið Kasakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Lýðveldið Kasakstan
NAVIGATOR	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Óskráð	KOV	Lýðveldið Kasakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
PRIME AVIATION	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
SALEM AIRCOMPANY	Óskráð	KKS	Lýðveldið Kasakstan

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
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	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
TYAN SHAN	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Lýðveldið Kasakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Óskráð	JTU	Lýðveldið Kasakstan
ZHERSU AVIA	Óskráð	RZU	Lýðveldið Kasakstan
ZHEZKAZGANAIR	Óskráð	Óskráð	Lýðveldið Kasakstan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum 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
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisistan

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
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisistan
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirgisistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbería.		—	Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendunum Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, sem skráðir eru í viðauka B, 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	Óskráð	Lýðveldið Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráð	Lýðveldið Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Lýðveldið Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráð	Lýðveldið Gabon
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Filippseyjum, þ.m.t.			Filippseyjar
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Óskráð	Filippseyjar
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Óskráð	Filippseyjar
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Óskráð	Filippseyjar
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Óskráð	Filippseyjar
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Óskráð	Filippseyjar
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Óskráð	Filippseyjar
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Óskráð	Filippseyjar
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Óskráð	Filippseyjar
BEACON	Óskráð	Óskráð	Filippseyjar

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Óskráð	Filippseyjar
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Óskráð	Filippseyjar
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Óskráð	Filippseyjar
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Óskráð	Filippseyjar
CM AERO	4AN2000001	Óskráð	Filippseyjar
CORPORATE AIR	Óskráð	Óskráð	Filippseyjar
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Óskráð	Filippseyjar
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Óskráð	Filippseyjar
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Óskráð	Filippseyjar
HUMA CORPORATION	2009014	Óskráð	Filippseyjar
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Óskráð	Filippseyjar
ISLAND AVIATION	2009009	Óskráð	Filippseyjar
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Óskráð	Filippseyjar
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Óskráð	Filippseyjar
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Óskráð	Filippseyjar
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Óskráð	Filippseyjar
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Óskráð	Filippseyjar
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP.	2010020	Óskráð	Filippseyjar
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Óskráð	Filippseyjar
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Óskráð	Filippseyjar
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Óskráð	Óskráð	Filippseyjar
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Óskráð	Óskráð	Filippseyjar
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Óskráð	Filippseyjar
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Óskráð	Filippseyjar
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Óskráð	Filippseyjar
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Óskráð	Filippseyjar
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Óskráð	Filippseyjar

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Óskráð	Filippseyjar
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Óskráð	Filippseyjar
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Óskráð	Filippseyjar
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Óskráð	Filippseyjar
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Óskráð	Óskráð	Filippseyjar
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Óskráð	Filippseyjar
WORLD AVIATION, CORP.	Óskráð	Óskráð	Filippseyjar
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Óskráð	Filippseyjar
YOKOTA AVIATION, INC.	Óskráð	Óskráð	Filippseyjar
ZENITH AIR, INC.	2009012	Óskráð	Filippseyjar
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Óskráð	Filippseyjar
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.	—	—	Saó Tóme og Prinsípe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Óskráð	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	Óskráð	Saó Tóme og Prinsípe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Saó Tóme og Prinsípe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Óskráð	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	Óskráð	Saó Tóme og Prinsípe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Saó Tóme og Prinsípe
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, þ.m.t.	—	—	Sierra Leóne
AIR RUM, LTD	Óskráð	RUM	Sierra Leóne
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Óskráð	DTY	Sierra 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
HEAVYLIFT CARGO	Óskráð	Óskráð	Síerra Leóne
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Óskráð	ORJ	Síerra Leóne
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Óskráð	PRR	Síerra Leóne
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Óskráð	SVT	Síerra Leóne
TEEBAH AIRWAYS	Óskráð	Óskráð	Síerra Leóne
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan			Lýðveldið Súdan
SUDAN AIRWAYS	Óskráð		Lýðveldið Súdan
SUN AIR COMPANY	Óskráð		Lýðveldið Súdan
MARSLAND COMPANY	Óskráð		Lýðveldið Súdan
ATTICO AIRLINES	Óskráð		Lýðveldið Súdan
FOURTY EIGHT AVIATION	Óskráð		Lýðveldið Súdan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Óskráð		Lýðveldið Súdan
ALMAJARA AVIATION	Óskráð		Lýðveldið Súdan
BADER AIRLINES	Óskráð		Lýðveldið Súdan
ALFA AIRLINES	Óskráð		Lýðveldið Súdan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Óskráð		Lýðveldið Súdan
GREEN FLAG AVIATION	Óskráð		Lýðveldið Súdan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Óskráð		Lýðveldið Súdan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Svasílandi, þ.m.t.	—	—	Svasíland
SWAZILAND AIRLINK	Óskráð	SZL	Svasíland
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum 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 flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningamerki og framleiðslunúmer ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	Öll loftför, að undanskildum tveimur loftförum af tegundinni Tu 204	Öll loftför, að undanskildum P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽²⁾	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildum tveimur loftförum af tegundinni Falcon 50 og einu loftfari af gerðinni 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 og 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	Kómorejjar	Öll loftför, að undanskildu LET 410 UVP	Öll loftför, að undanskildu D6-CAM (851336)	Kómorejjar
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
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Íran (íslamskt lýðveldi)	Öll loftför, að undanskildum 14 loftförum af tegundinni A300, fjórum loftförum af tegundinni A310, níu loftförum af tegundinni B747, einu loftfari af tegundinni B737 og sex loftförum af tegundinni A320	Öll loftför, að undanskildum: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Íran (íslamskt lýðveldi)

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarkerki og framleiðslunúmer ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANA C-G/DSA	NVS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildu einu loftfari af tegundinni Challenger, CL601 og einu loftfari af tegundinni HS-125-800	Öll loftför, að undanskildum: TR-AAAG, ZS-AFG	Lýðveldið Gabon, Lýðveldið Suður-Afríka
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Lýðveldið Angóla	Öll loftför, að undanskildum þremur loftförum af tegundinni Boeing B-777 og fjórum loftförum af tegundinni B-737-700.	Öll loftför, að undanskildum D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Lýðveldið Angóla
UKRAINIAN MEDITERRAN EAN	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 Iran Air er einungis heimilt að starfrækja flug til Evrópusambandsins með því loftfari sem tilgreint er samkvæmt þeim skilyrðum sem sett eru fram í 48. og 49. forsendu þessarar reglugerðar.