

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB)
nr. 659/2013**

2013/EES/64/35

frá 10. júlí 2013

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

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS
HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

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

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 ⁽³⁾ frá 22. mars 2006 var stofnuð skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, sem um getur í II. kafla reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 2) Í samræmi við 3. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 sendu nokkur aðildarríki og Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) framkvæmdastjórninni viðeigandi upplýsingar í tengslum við uppfærslu á skrá Bandalagsins. Þriðju lönd sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þessara upplýsinga er rétt að uppfæra skrá Bandalagsins.
- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur, annaðhvort beint eða fyrir milligöngu yfirvalda, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur, sem myndu leggja til grundvallar ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Sambandsins, eða ákvörðun um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er í skrá Bandalagsins.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin lögðu fram, til að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina og við flugöryggisnefndina sem komið var á fót með reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála ⁽⁴⁾.
- 5) Flugöryggisnefndinni hafa borist uppfærslur frá framkvæmdastjórninni um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og framkvæmdarreglugerðar hennar (EB) nr. 473/2006, við

lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkjá: Curaçao og St. Martin, Gíneu, Indland, Íran, Kasakstan, Kirgistan, Mósambík og Nepal. Flugöryggisnefndinni hafa einnig borist uppfærslur frá framkvæmdastjórninni um samráð við Rússneska sambandsríkið um tæknileg málefni og um eftirlit með Bólivíu, Tadsjikistan og Túrkménistan.

- 6) Flugöryggisnefndin hefur hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu um niðurstöður greiningar á úttektarskýrslum sem Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) framkvæmdi innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP). Aðildarríkin voru hvött til að setja í forgang skoðanir á hlaði hjá þeim flugrekendum sem hafa flugrekstrarleyfi í ríkjum þar sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur greint alvarleg öryggisvandamál (SSC) eða þar sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur komist að þeirri niðurstöðu að verulegir annmarkar séu á eftirlitskerfi með flugöryggi. Til viðbótar við samráð af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005, mun forgangsröðun skoðana á hlaði gera kleift að afla frekari upplýsinga um öryggisframmistöðu flugrekenda sem hafa flugrekstrarleyfi í þessum ríkjum.
- 7) Flugöryggisnefndin hefur hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu um niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði, sem framkvæmdar voru innan ramma evrópsku áætlunarinnar um öryggis skoðun erlendra loftfara (SAFA-áætlunarinnar), í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 ⁽⁵⁾.
- 8) Flugöryggisnefndin hefur einnig hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu um tækniástoðarverkefni sem unnin eru í ríkjum sem verða fyrir áhrifum ráðstafana eða vöktunar af völdum ákvæða reglugerðar (EB) nr. 2111/2005. Hún var upplýst um áætlanir og beiðnir um frekari tækniástoð og samvinnu til að auka færni flugmálayfirvalda 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 kröfum. Aðildarríki voru einnig hvött til að bregðast við þessum beiðnum á tvíhliða grundvelli og samræma sig við framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun Evrópu. Við þetta tækifæri lagði framkvæmdastjórnin áherslu á nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan SCAN-gagnagrunns (Safety Collaborative Assistance Network) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, um tækniástoð sem Sambandið og aðildarríki þess láta í té til að bæta flugöryggi um allan heim.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 190, 11.7.2013, bls. 54. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 205/2013 frá 8. nóvember 2013 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, bíður birtingar.

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

⁽²⁾ Stjtið. ESB L 143, 30.4.2004, bls. 76.

⁽³⁾ Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14.

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

⁽⁵⁾ Stjtið. ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1.

Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 9) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði í tengslum við öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-skoðanir á hlaði), sem fóru fram á loftförum tiltekinnar flugrekenda í Sambandinu, eða eftirlits með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem og sérstökum skoðunum og úttektum sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa sum aðildarríki gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær. Grikkland afturkallaði flugrekandaskírteini (AOC) flugrekandans Sky Wings 1. desember 2012 og Spánn afturkallaði flugrekandaskírteini flugrekandans Mint Lineas Aereas 10. apríl 2013.
- 10) Enn fremur hefur Svíþjóð upplýst nefndina um áhyggjur sínar af flugrekandanum AS Avies, sem hefur fengið vottun í Eistlandi og átti hlut að máli í tveimur alvarlegum flugatvikum í Svíþjóð 2013 þar sem loftfar hans fór út fyrir flugbraut í febrúar og missti tímabundið afl á báðum hreyflum við fráklifur í maí. Lögbær yfirvöld í Eistlandi hafa upplýst nefndina um að þau hafi gripið til ýmissa ráðstafana, þ.m.t. til aukins eftirlits, þar sem þess er krafist að flugrekandinn þrói áætlun um aðgerðir til úrbóta (CAP) og endurskoði viðurkenningu öryggisfulltrúa og ábyrgðarmanns.

Flugrekendur frá Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó

- 11) Flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, hafa verið skráðir í viðauka A frá því í mars 2006⁽⁶⁾. Í kjölfar þess að lögbær yfirvöld í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó (Flugmálastjórn Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó (ANAC)) hafa nýlega haft frumkvæði að því að koma aftur á virku samráði við framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun Evrópu, hafa þau lagt fram nauðsynleg skrifleg sönnunargögn svo unnt sé að uppfæra á heildstæðan hátt skrá yfir flugrekendur sem skráðir eru í viðauka A.
- 12) Lögbær yfirvöld í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó hafa, með bréfi, dagsettu 12. júní 2013, upplýst framkvæmdastjórnina um að eftirfarandi flugrekendum hafi verið veitt flugrekstrarleyfi: Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines og Waltair Aviation. Þar sem lögbær yfirvöld í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó færðu ekki sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekendum samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum er það metið svo, á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, að allir flugrekendurnir sem eru í uppfærðu skránni, skuli skráðir í viðauka A.
- 13) Lögbær yfirvöld í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó upplýstu einnig, með bréfi dagsettu 12. júní 2013, að flugrekendurnir

Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter og Zaabu International, sem áður voru skráðir í viðauka A, hafi ekki flugrekstrarleyfi. Af þessum sökum er það því metið svo að þessir flugrekendur skuli felldir brott úr viðauka A.

- 14) Lögbær yfirvöld í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó hafa einnig greint frá því að samkvæmt lagamma landsins krefjist rekstur flutningaflugs bæði flugrekstrarleyfis og flugrekandaskírteinis til að annast þessa gerð rekstrar og að fram til þessa hafi enginn núverandi flugrekandi uppfyllt báðar þessar kröfur. Í apríl 2013 hófst fimm áfanga vottunarferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir fimm flugrekendur (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB og Kinavia) og er þess vænst að því verði lokið í lok september 2013. Við lok þessa vottunarferlis mun Flugmálastjórn Kongó leggja fram skrá yfir alla flugrekendur sem hafa fengið tilskilda vottun og hafa undir höndum gilt flugrekandaskírteini.
- 15) Framkvæmdastjórnin veitti skuldbindingu lögbærra yfirvalda í Lýðveldinu Kongó athygli, einkum samgönguráðherra, og hvetur þau til að halda áfram þeirri viðleitni sinni að stofna eftirlitskerfi í almenningsflugi í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur og halda jafnframt áfram að þróa enn frekar virk skoðanaskipti sem komið var aftur á fyrir skömmu.

Flugrekendur frá Lýðveldinu Gíneu

- 16) Formlegt samráð var hafið við lögbær yfirvöld í Lýðveldinu Gíneu í desember 2012 í kjölfar þess að Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á öryggiságöllum, sem komu í ljós við úttekt hennar í apríl 2012, sem hafði í för með sér alvarlegt öryggisvandamál í tengslum við vottun flugrekenda.
- 17) Hinn 29. maí 2013 tilkynnti Alþjóðaflugmálastofnunin að hún hefði felld brott athugasemd sína um áhyggjur sínar af alvarlega öryggisvandamálinu í kjölfar framlagningar áætlunar um aðgerðir til úrbóta og viðurkenningar og fullgildingar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á henni í framhaldi af því.
- 18) Í janúar 2013 fór fram samráðsfundur í Brussel á milli framkvæmdastjórnarinnar, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, og lögbærra yfirvalda Lýðveldisins Gíneu. Á þeim fundi greindu lögbær yfirvöld Lýðveldisins Gíneu ítarlega frá nýjustu þróun mála varðandi stöðu á framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta sem var lögð fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina í desember 2012.
- 19) Samkvæmt lögbærum yfirvöldum Lýðveldisins Gíneu stendur endurvottunarferlið yfir hjá flugrekendunum Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée og Konair. Enginn þeirra flýgur inn í loftrými Sambandsins. Þessi yfirvöld upplýstu einnig að flugrekandaskírteini flugrekendanna GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines og Sky Star Air hefðu verið felld tímabundið úr gildi.

⁽⁶⁾ Forsendur 60 til 64 í reglugerð ráðsins (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006, Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 18.

- 20) Lögbær yfirvöld Lýðveldisins Gíneu samþykktu að upplýsa framkvæmdastjórnina um allar mikilvægar breytingar á framþróun í tengslum við framkvæmd krafna Alþjóðflugmálastofnunarinnar, sem gerir kleift að hafa reglulegt eftirlit með ástandinu.
- 21) Ef einhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 2111/2005.
- Flugrekendur frá Indónesíu**
- 22) Samráð við lögbær yfirvöld í Indónesíu (Flugmálastjórn Indónesíu (DGCA)) heldur áfram með það að markmiði að fylgjast með árangri Flugmálastjórnarinnar við að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 23) Í kjölfar myndfundar, sem haldinn var meðal framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og Flugmálastjórnar Indónesíu 18. október 2012, hélt Flugmálastjórn Indónesíu áfram að vinna að úrbótum á eftirlitskerfi með flugöryggi og bæta úr þeim ágöllum sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna (FAA) vakti máls á í heimsókn sinni í tengslum við tæknimat í september 2012. Eftir að skýrsla Flugmálastjórnar Bandaríkjanna var birt opinberlega héldu Flugmálastjórn Indónesíu og Flugmálastjórn Bandaríkjanna fund og komu sér saman um áætlun um aðgerðir til úrbóta.
- 24) Í apríl 2013 veitti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórninni ítarlegt afrit af áætluninni um aðgerðir til úrbóta, þar sem greint var frá þeim árangri sem náðst hefur, og upplýsti að komið hefði verið á fót kerfi fyrir þjálfun skoðunarmanna (e. *Inspector Training System*), flugöryggisreglur hefðu verið endurskoðaðar, leiðbeiningar fyrir skoðunarmenn verið samþykktar fyrir fjarflug tveggja hreyfla flugvéla (ETOPS) og hæfisbundna leiðsögu/tilskilda nákvæmni í flugleiðsögu (PBN/RNP) og drög verið samin um starfrækslu í skertu skyggni (AWOPS).
- 25) Flugmálastjórn Indónesíu staðfesti að vottun loftfara, flugleiða, búnaðar á flugvöllum, flugafgreiðslu, viðhalds, handbóka og áhafnar flugrekandans Citilink Indonesia falli enn undir stjórnsýslu flugrekandans Garuda Indonesia.
- 26) Flugmálastjórn Indónesíu veitti einnig uppfærðar upplýsingar um tiltekna flugrekendur sem eru undir eftirliti hennar. Hún upplýsti að tveir nýir flugrekendur hefðu fengið flugrekandaskírteini, þ.e. Martabuana Abadion hinn 18. október 2012 og Komala Indonesia hinn 8. janúar 2013, og að flugrekandinn Intan Angkasa Air Services hefði verið endurvottaður. Þar sem Flugmálastjórn Indónesíu færði ekki sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekendum samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum er það þó metið svo, á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, að þessir flugrekendur skuli skráðir í viðauka A.
- 27) Auk þess upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu að flugrekandaskírteini flugrekandans Sebang Merauke Air Charter hefði verið fellt tímabundið úr gildi 18. september 2012.
- 28) Flugmálastjórn Indónesíu upplýsti einnig og staðfesti að flugrekandaskírteini flugrekandans Metro Batavia hefði verið afturkallað 14. febrúar 2013. Af þessum sökum skal fella flugrekandann Metro Batavia brott úr viðauka A.
- 29) Flugmálastjórn Indónesíu kom athugasemdum sínum á framfæri við flugöryggisnefndina 25. júní 2013. Auk þess að greina nefndinni frá upplýsingunum, sem veittar voru framkvæmdastjórninni í apríl 2013, staðfesti Flugmálastjórn Indónesíu að sérhver handhafi flugrekandaskírteinis, sem óskar eftir að stækka flugflota sinn, þurfi að fá samþykki Flugmálastjórnar Indónesíu þar að lútandi og að hún hefði stundum synjað um slíkt samþykki. Flugmálastjórn Indónesíu hefði þó ekki haft meðalgöngu um áætlanir flugrekandans Lion Air um útvíkkun vegna þess að hún taldi að flugrekandinn hefði yfir að ráða nægilegum úrræðum og að eftirlit með honum væri fullnægjandi. Að því er varðar slys sem loftfarið Boeing B737-800, í eigu flugrekandans Lion Air, átti hlut að 13. apríl 2013, upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu að bráðabirgðaskýrsla um slysið hefði verið birt. Í skýrslunni eru sett fram þrenns konar tilmæli varðandi lækkun flugs undir lágmarksmörkum, verklagsreglur að því er varðar að fela öðrum stjórn loftfars og tilheyrandi þjálfun þar að lútandi. Flugmálastjórn Indónesíu gaf nákvæma lýsingu á þeim aðgerðum sem hún hefur gripið til í því skyni að leysa vandamálin, sem lúta að slysinu, þ.m.t. að láta fara fram öryggisúttekt á flugrekandanum Lion Air og tryggja að flugrekandinn hafi gripið til aðgerða til úrbóta í kjölfar bráðabirgðaskýrslunnar.
- 30) Flugrekandinn Lion Air var viðstaddur áheyrnina og svaraði spurningum framkvæmdastjórnarinnar og flugöryggisnefndarinnar. Flugrekandinn Lion Air tilkynnti að hann hefði orðið sér úti um nægileg úrræði til að stýra áframhaldandi stækkun flugflota síns, en samþykkti lágmarkskröfur um leyfisveitingu fyrir bæði flugstjóra og aðstoðarflugstjóra í tengslum við ráðningar starfsmanna í loftför sín og fór ekki fram á frekari reynslu. Að því er varðar slysið skýrði fyrirtækið frá því að það væri að hrinda tilmælum bráðabirgðaskýrslunnar um slysið í framkvæmd en biði eftir lokaskýrslunni til þess að unnt væri að tilgreina frumorsakir þess. Flugrekandinn Lion Air tilkynnti að hann legði sig fram um að efla öryggi og að hann notaði gögn frá áætlun sinni um gæðatryggingu í flugrekstri (e. *Flight Operations Quality Assurance (FOQA)*) til að auðkenna hættur. Fyrirtækið tilkynnti að það hefði ekki enn fengið skráningu hjá Alþjóðasambandi flugfélaga (IATE) samkvæmt áætlun um úttekt á flugöryggi (e. *International Air Transport Association Operational Safety Audit – IOSA-úttekt*).
- 31) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin veittu athygli góðum árangri sem Flugmálastjórn Indónesíu hefur náð og áætlun hennar um að bjóða Flugmálastjórn Bandaríkjanna að framkvæma úttekt í ágúst 2013 í samræmi við áætlun um alþjóðlegt flugöryggismat (IASA-úttekt).

Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin halda áfram að hvetja Flugmálastjórn Indónesíu í þeirri viðleitni sinni að setja á stofn flugkerfi sem er í fullu samræmi við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

- 32) Að því er varðar flugrekandann Lion Air taldi flugöryggisnefndin litla starfsreynslu flugmanna, sem flugrekandinn hafði ráðið og notað, og viðbrögð hans við spurningum um öryggisstjórnun sína áhyggjuefni og mun því fylgjast áfram náið með öryggisframmistöðu þessa flugrekanda.

Flugrekendur frá Kasakstan

- 33) Virkt samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan hefur haldið áfram í því skyni að fylgjast með árangri þessara yfirvalda við að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 34) Í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 1146/2012 hefur flugrekandinn Air Astana ítrekað upplýst um öryggisframmistöðu sína og breytingar á flugflotanum, með bréfum til framkvæmdastjórnarinnar sem eru dagsett 23. nóvember 2012, 30. janúar 2013, 14. mars 2013, 29. mars 2013 og 13. maí 2013. Hann hefur einnig lagt fram afrit af nýju flugrekandaskírteini sínu og nýjum rekstrarforskriftum sem gefin voru út 22. apríl 2013. Vegna breytinga á flugflotanum koma loftför af tegundinni Fokker 50 ekki lengur fram í rekstrarforskriftunum. Af þessum sökum ber að breyta viðauka B við þessa reglugerð til samræmis við það.
- 35) Hinn 12. júní 2013 hafði framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, samráð um tæknimál við lögbær yfirvöld í Kasakstan og fulltrúa flugrekandans Air Astana. Á þeim fundi greindu lögbær yfirvöld í Kasakstan frá því að þeim miðaði vel áfram með metnaðarfullar umbætur á fluggeiranum, sem miða að því að samræma laga- og regluramma á sviði flugmála í Kasakstan að alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 36) Á fundinum veitti flugrekandinn Air Astana frekari upplýsingar um þá þróun sem orðið hefur á flugflota hans á tímabilinu 2012-2014. Flugrekandinn Air Astana upplýsti einkum að nokkur loftför hefðu verið tekin úr notkun í áföngum og að verið væri að taka í notkun ný loftför, til viðbótar við fyrirliggjandi Boeing B767-, B757- og Airbus A320-röð, sem er þegar tilgreind í viðauka B við þessa reglugerð. Öll loftför, sem nýlega hafa bæst við, skulu skráð í Arúba. Bæði lögbær yfirvöld í Kasakstan og flugrekandinn Air Astana skuldbundu sig til að tilkynna framkvæmdastjórninni um leið og nýtt loftfar hefði verið tilgreint í flugrekandaskírteini flugrekandans Air Astana.
- 37) Auk þess staðfestu aðildarríkin og Flugöryggisstofnun Evrópu að engin sérstök vandamál hefðu komið upp í tengslum við flugrekandann Air Astana við skoðanir á hlaði sem framkvæmdar voru á flugvöllum í Sambandinu innan ramma SAFA-áætlunarinnar.
- 38) Aðildarríkin munu sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfum sé fylgt á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekandans Air Astana séu skoðuð

á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012. Ef niðurstöður slíkra skoðana, eða einhverjar aðrar viðeigandi upplýsingar um öryggismál, gefa til kynna að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

- 39) Framkvæmdastjórnin styður áfram metnaðarfullar endurbætur á almenningsflugkerfinu, sem yfirvöld í Kasakstan hafa gert, og hvetur þau til að halda áfram af staðfestu þeirri viðleitni sinni að stofna eftirlitskerfi í almenningsflugi í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur. Framkvæmdastjórnin hvetur því þessi yfirvöld til að halda áfram framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta, sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt, einkum með áherslu á tvö alvarleg öryggisvandamál, sem eru enn óleyst, og endurvottun allra flugrekenda á þeirra ábyrgð. Einungis þegar þessi alvarlegu öryggisvandamál hafa verið leidd til lykta með fullnægjandi hætti, að mati Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, og þegar raunveruleg framkvæmd á kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hefur verið skjalfest með fullnægjandi hætti, myndi framkvæmdastjórnin vera reiðubúin til að skipuleggja vettvangsheimsókn í tengslum við öryggismat, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og stuðningi aðildarríkjanna, til að staðfesta þann árangur sem náðst hefur og undirbúa endurskoðun málsins hjá flugöryggisnefndinni.

Flugrekendur frá Kirgistan

- 40) Framkvæmdastjórnin heldur áfram samráði við lögbær yfirvöld í Kirgistan í því skyni að takast á við þá öryggisáhættu sem hefur leitt til þess að allir kirgískir flugrekendur sæta rekstrartakmörkunum, þ.m.t. geta Kirgistan til að hafa eftirlit með öryggi á sviði starfrækslu og viðhalds loftfara. Framkvæmdastjórnin leitast einkum við að tryggja að árangur náist við að bæta úr þeim ágöllum sem komu í ljós við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (ICAO USOAP) frá 2009, sem kunna að hafa áhrif á öryggi í alþjóðlegu flugi.
- 41) Hinn 23. maí 2013 hafði framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, samráð við lögbær yfirvöld í Kirgistan um tæknimál í þeim tilgangi að tilgreina hugsanlega flugrekendur, þar sem vottun þeirra og eftirlit myndi uppfylla alþjóðlegar öryggiskröfur og þar sem gera mætti ráð fyrir að veita mætti smám saman tilslakanir á takmörkunum. Í því sambandi samþykktu lögbær yfirvöld í Kirgistan að vinna saman að því að veita upplýsingar sem gætu komið að gagni við að ná einhverjum árangri. Fulltrúar Kirgistan samþykktu einnig að veita uppfærðar upplýsingar um aðgerðir til úrbóta, sem gripið hefur verið til, til að bæta úr þeim útistandandi ágöllum sem Alþjóðaflugmálastofnunin greindi, sem myndi gera það mögulegt að málið yrði endurskoðað á ný.
- 42) Á fundinum staðfestu yfirvöld í Kirgistan að 8. nóvember 2012 hefði flugrekandanum Sky Bishek verið veitt flugrekandaskírteini. Þar sem lögbær yfirvöld í Kirgistan færðu ekki sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með

Þessum flugrekanda samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum er það metið svo, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að flugrekandinn Sky Bishkek skuli skráður í viðauka A.

- 43) Flugöryggisnefndin skorar á lögbær yfirvöld í Kirgistan að hraða ferlinu við framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta, sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt, og að gera allt sem í þeirra valdi stendur til að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kirgistan, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 44) Þegar búið er að skjalfesta með fullnægjandi hætti framfarir við framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta, sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt, og raunverulega framkvæmd krafna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar myndi framkvæmdastjórnin vera reiðubúin til að skipuleggja vettvangsheimsókn í tengslum við öryggismat, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og stuðningi aðildarríkjanna, til að staðfesta að lögbær yfirvöld í Kirgistan geti sinnt eftirlitshlutverki sínu í samræmi við alþjóðlegar kröfur og undirbúa endurskoðun málsins hjá flugöryggisnefndinni.

Flugrekendur frá Líbíu

- 45) Samráð við lögbær yfirvöld í Líbíu (Flugmálastjórn Líbíu (LYCAA)) heldur áfram með það að markmiði að staðfesta að Líbíu fari fram við það verk sitt að endurbæta öryggiskerfi sitt í almenningsflugi, og einkum að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Líbíu, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 46) Hinn 25. apríl 2013 lagði Flugmálastjórn Líbíu fram skýrslu um aðgerðir í tengslum við endurvottun flugrekandans Libyan Airlines. Í skýrslunni er ferlinu lýst í fimm áföngum í samræmi við tilmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar en í henni var ekki að finna ítarleg sönnunargögn um tengda skoðunarstarfsemi. Framkvæmdastjórnin óskaði eftir frekari upplýsingum og hinn 29. apríl 2013 lagði Flugmálastjórn Líbíu fram yfirlit yfir þá ágalla sem komu í ljós ásamt þeim aðgerðum sem flugrekandinn Libyan Airlines hafði gripið til í því skyni að bæta úr þeim ágöllum sem komu í ljós á sviðunum sem voru skoðuð.
- 47) Hinn 4. júní 2013 skrifaði Flugmálastjórn Líbíu framkvæmdastjórninni til að tilkynna henni að, eins og stendur, gæti hún ekki aflétt takmörkunum af flugrekandanum Libyan Airlines þar sem breyting hefði orðið á stjórnun flugrekandans og að nauðsynlegt væri að meta hvaða áhrif þessar breytingar hefðu á rekstraröryggi hans.
- 48) Hinn 26. júní 2013 hlýddi flugöryggisnefndin á athugasemdir Flugmálastjórnar Líbíu. Flugmálastjórn Líbíu skýrði nefndinni frá aðgerðunum, sem gripið hefur verið til þar til nú, og árangri af endurvottun flugrekenda í Líbíu. Hún útskýrði að hún væri ekki í aðstöðu til að mæla með því að núverandi takmörkunum yrði aflétt af einhverjum flugrekendum í Líbíu. Hún tilgreindi tímamörk varðandi það hvenær hún teldi líklegt að flugrekendurnir myndu

ljúka vottunarferlinu. Hún greindi frá því að skýrslan um slysið, þar sem loftfarið Airbus A330 í eigu flugrekandans Afriqiyah Airways átti hluta að máli, hefði verið birt og að Flugmálastjórn Líbíu ætti í viðræðum við Alþjóðaflugmálastofnunina og ýmis flugmálayfirvöld aðildarríkjanna um að veita þeim frekari tækniástoð.

- 49) Flugmálastjórn Líbíu staðfesti með skýrum hætti við framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina að hún myndi viðhalda núverandi takmörkunum fyrir alla flugrekendur þar til öllum fimm áföngum endurvottunarferlisins væri lokið og að bætt hafi verið úr hvers konar alvarlegum ágöllum, og í fyrsta lagi að þessu loknu og í samráði við framkvæmdastjórnina, sem og í kjölfar áheyrnar hjá flugöryggisnefndinni, gætu einstakir flugrekendur fengið leyfi til að hefja flutningaflug að nýju til Sambandsins.
- 50) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin ítrekuðu enn fremur að fyrir hvern flugrekanda, sem hefur verið endurvottaður, verði Flugmálastjórn Líbíu að veita framkvæmdastjórninni ítarlegar upplýsingar um endurvottunarferlið og hitta framkvæmdastjórnina og fulltrúa aðildarríkja til að fjalla í smáatriðum um viðkomandi úttektir, ágalla, aðgerðir til úrbóta og varanlegar aðgerðir, ásamt upplýsingum um áætlanir um samfellt eftirlit áður en nokkrar tilslakanir á takmörkunum eru samþykktar. Ef framkvæmdastjórnin og aðildarríkin eru ekki sannfærð um að endurvottunarferlinu sé í raun lokið og varanlegu, samfelldu eftirliti komið á í samræmi við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til tafarlausra aðgerða í því skyni að koma í veg fyrir að flugrekendur starfræki flug inn í loftrymi Sambandsins, Noregs, Sviss og Íslands.

Flugrekandinn Air Madagascar

- 51) Flugrekandinn Air Madagascar sætir rekstrartakmörkunum og er skráður í viðauka B samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 390/2011. Flugrekandinn Air Madagascar lagði fram beiðni, 24. maí 2013, um að loftfari af tegundinni Boeing B737, með skrásetningarmarkið 5R-MFL, yrði bætt við skrána yfir loftför af tegundinni Boeing B737 sem eru þegar tilgreind í viðauka B.
- 52) Flugrekandinn Air Madagascar lýsti því yfir og lagði fram gögn um að öryggisframmistaða flota síns hefði batnað. Lögbær yfirvöld á Madagaskar (Flugmálastjórn Madagaskar (ACM)) lýstu því yfir að, að því er varðar starfrækslu loftfara af tegundinni Boeing B737, séu þau ánægð með að hve miklu leyti flugrekandinn Air Madagascar fari að nógildandi kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Aðildarríkin og Flugöryggisstofnun Evrópu staðfestu að ekkert sérstakt vandamál hefði komið upp við skoðanir á hlaði sem framkvæmdar voru á flugvöllum í Sambandinu innan ramma SAFA-áætlunarinnar.
- 53) Að teknu tilliti til öryggisframmistöðu flugrekandans Air Madagascar við starfrækslu loftfara af tegundinni Boeing B737 og í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar telur framkvæmdastjórnin, að fengnu álitu flugöryggisnefndarinnar, að loftförum af tegundinni Boeing B737, með skrásetningarmarkið 5R-MFL,

skuli leyft að fljúga til Sambandsins. Viðauka B skal, af þessum sökum, breytt þannig að mögulegt verði að starfrækja loftför af tegundinni Boeing B737 með skrásetningarmerkið 5R-MFL.

- 54) Aðildarríkin munu halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfum sé fylgt á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekandans Air Madagascar séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Íslamska lýðveldinu Míritaníu

- 55) Allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Míritaníu, voru felldir brott úr viðauka A í desember 2012 ⁽⁷⁾ vegna fjölmargra þátta: sá mikli árangur sem lögbær yfirvöld í Míritaníu (Flugmálastjórn Míritaníu (ANAC)) greindu frá við að ráða bót á annmörkunum, sem komu í ljós við skoðun á vegum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við samræmi við alþjóðlegar kröfur, að ráðin hafi verið bót á annmörkunum sem komu í ljós við upphaflega vottun flugrekandans Mauritania Airlines International (flugrekandinn MAI), staðfesting á því að flugrekandinn MAI muni aftur hefja flug til Sambandsins, en einungis til Las Palmas de Gran Canaria, Spáni eftir febrúar 2013, og skuldbinding framkvæmdastjórnarinnar að fara í vettvangsheimsókn í tengslum við öryggismat til að staðfesta fullnægjandi framkvæmd þeirra ráðstafana sem Flugmálastjórn Míritaníu og flugrekandinn MAI gripu til og greindu frá.
- 56) Framkvæmdastjórnin fór í vettvangsheimsókn til Míritaníu í tengslum við öryggismat á bilinu 14.–18. apríl 2013 með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og tæknilegum stuðningi aðildarríkjanna.
- 57) Í heimsókninni lagði Flugmálastjórn Míritaníu sannanir fyrir matshópurinn um eindreginn vilja sinn og getu til að fara að flugöryggiskröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og taka, með varanlegum hætti, ábyrgð á vottun og eftirliti með flugrekendum sem heyra undir ábyrgð hennar. Matshópurinn taldi einkum að Flugmálastjórn Míritaníu hefði sýnt fram á að árangur hefði náðst við framkvæmd áætlunar hennar um aðgerðir til úrbóta, sem miðar að því að fara að kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, að hún hefði nauðsynlegt, sérmenntað starfsfólk, reglur og verklagsreglur, að hún stýrði og hrinti í framkvæmd ítarlegri og viðeigandi eftirlitsáætlun og að hún hefði til staðar kerfi sem miðar að því að leysa öryggisvandamálin sem komu í ljós. Komist var að þessari niðurstöðu, að teknu tilliti til takmarkaðrar stærðar flugiðnaðarinnar í Míritaníu og lítillar starfsemi innan hans, ásamt nýlegri skipulagningu hjá Flugmálastjórn Míritaníu.
- 58) Matshópurinn heimsótti einnig flugrekandann MAI og fann sannanir þess efnis að flugrekandinn hefði getu til að fara að flugöryggiskröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við flugrekstur, einkum að því er varðar lofthæfi, menntun og hæfi og þjálfun, handbækur og öryggisreglur og greiningu sem og að finna lausn á

öryggisvandamálum, sem greinast við innra og ytra eftirlit, t.d. við vöktunarstarfsemi sem fer fram á vegum Flugmálastjórnar Míritaníu.

- 59) Matshópurinn mat það þó einnig svo að nauðsynlegt sé að Flugmálastjórn Míritaníu og flugrekandinn MAI haldi áfram skilvirkri framkvæmd tiltekinna alþjóðlegra krafna, einkum að því er varðar sérstaka og reglubundna þjálfun tæknimenntaðs starfsfólks, aðlögun og uppfærslu á handbókum, verklagsreglum og gátlistum, kerfisbundna vöktun og skráningu fyrir alla starfsemi á sviði samfellds eftirlits, bætt kerfi við skýrslugjöf vegna flugatvika og greiningu þeirra. Flugrekandinn MAI skal enn fremur hrinda í framkvæmd öryggisstjórnunarkerfi (SMS) sínu og greiningu fluggagna.
- 60) Flugmálastjórn Míritaníu og flugrekandinn MAI fengu áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 26. júní 2013. Á fundinum veittu Flugmálastjórn Míritaníu og flugrekandinn MAI upplýsingar um árangur sem náðst hefur við að bregðast við þeim tilmælum sem tilgreind voru í vettvangsheimsókninni. Flugmálastjórn Míritaníu greindi frá uppfærslum, sem gerðar hafa verið á verklagsreglum þeirra, gátlistum, þjálfunar- og eftirlitsskipulagi, sem og á þjálfunaráætlun þeirra. Hún lagði einnig fram sönnunargögn um að hjá flugrekandanum MAI hefðu farið fram markvissar skoðanir, um umfangsmikla herferð til vitundarvakningar að því er varðar skýrslugjöf vegna flugatvika og upplýsti auk þess um aukinn aðgang að tæknilegum upplýsingum hjá framléiðendum hreyfla. Flugmálastjórn Míritaníu útskýrði að hún hefði strangt eftirlit með flugrekandanum MAI, þ.m.t. með fjölmörgum skoðunum á hlaði, og að hún gripu til ákveðinna aðgerða til framfylgdar þegar nauðsynlegt krefur.
- 61) Flugrekandinn MAI greindi frá því að 8. maí 2013 hefði hann hafið flug til Las Palmas de Gran Canaria og að hann hefði einnig samið drög að aðgerðaáætlun í því skyni að bregðast við öllum þeim tilmælum sem matshópurinn vakti máls á. Flestum aðgerðum áætlunarinnar var lokið, þar á meðal að uppfæra handbækur, að semja nýjar verklagsreglur og tilnefna ábyrgðarmann fyrir gæða- og öryggisstjórnun. Flugrekandinn MAI viðurkenndi að honum miðaði vel áfram við að hrinda öryggisstjórnunarkerfinu í framkvæmd en það væri ekki enn orðið rekstrarhæft.
- 62) Fyrstu tvær skoðanir á hlaði á loftförum flugrekandans MAI, sem fóru fram á Spáni 8. og 22. maí 2013, leiddu í ljós fjölda ágalla, aðallega atriði sem varða viðhaldsástand, en þó fækkaði ágöllum og alvarleiki þeirra minnkaði við þriðju skoðun á hlaði sem fór fram 12. júní. Spánn staðfesti að flugrekandinn MAI hefði lagt fram upplýsingar um hvernig bæta eigi úr ágöllum sem voru enn til athugunar hjá yfirvöldum á Spáni.
- 63) Flugöryggisnefndin fagnaði framförum Flugmálastjórnar Míritaníu og flugrekandans MAI við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna og hvatti þau til að halda ótraud áfram að vinna að frekari umbótum. Flugmálastjórn Míritaníu og flugrekandinn MAI voru hvött til að senda

⁽⁷⁾ Forsendur 71 til 81 í framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1146/2012, Stjtið. ESB L 333, 5.12.2012, bls. 7.

framkvæmdastjórninni reglulega skýrslur, a.m.k. tvisvar á ári, um þann árangur sem hefur náðst við framkvæmd krafna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og til að bregðast við þeim tilmælum sem enn á eftir að vinna úr, einkum að því er varðar kerfi fyrir skýrslugjöf vegna flugatvika og greiningu þeirra hjá Flugmálastjórninni og framkvæmd öryggisstjórnunarkerfisins og greiningu fluggagna hjá flugrekandanum MAI. Flugmálastjórn Míritaníu skuldbatt sig til að upplýsa framkvæmdastjórnina um það þegar hún myndi veita nýjum flugrekendum í flutningaflugi vottun.

- 64) Aðildarríkin munu sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfum sé fylgt á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Míritaníu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 65) Ef niðurstöður skoðana á hlaði, eða einhverjar aðrar viðeigandi upplýsingar um öryggismál, gefa til kynna að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Mósambík

- 66) Lögbær yfirvöld í Mósambík (Flugmálastjórn Mósambík (IACM)) og fulltrúar flugrekandans Linhas Aéreas de Moçambique (flugrekandinn LAM) héldu fund, 31. maí 2013 í Brussel, með framkvæmdastjórninni og Flugöryggisstofnun Evrópu. Flugmálastjórn Mósambík skýrði ítarlega frá núverandi stöðu á framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem lögð var fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina. Flugrekandinn LAM skýrði síðan frá núverandi stöðu varðandi notkun alþjóðlegra öryggiskrafna í rekstri sínum og daglegu starfi sem og stöðu stækkunaráætlana sinna.
- 67) Lögbær yfirvöld í Mósambík lögðu fram ítarlega greinargerð um innra skipulag og starfsmannahald innan stofnunar sinnar og lýstu umfangi og inntaki starfsemi sinnar. Hin ýmsu svið fyrri starfsemi og yfirstandandi starfsemi, ásamt viðeigandi tímaramma þeirra, voru athuguð og sett í samhengi við áætlunina um aðgerðir til úrbóta sem Alþjóðaflugmálastofnunin samþykki. Framkvæmdarfræstur flestra þessara aðgerða er um miðjan júní 2013. Fjöldi aðgerða og umfang þeirra, sem og stuttur fræstur, sýnir fasta skuldbindingu af hálfu yfirvalda en þó gæti þurft að gera breytingar þar á til að framkvæmd þeirra verði raunhæf. Yfirvöldin virtust meðvituð um þetta og vinna núna við að endurskoða suma fræstina í áætluninni um aðgerðir til úrbóta og verður endurskoðuð útgáfa bráðlegra lögð fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina. Mikilvægustu málin, sem ekki verða tekin til umfjöllunar fyrr en árið 2014 eða 2015, varða tiltekna þætti lagarammans, útistandandi atriði varðandi innra skipulag yfirvaldsins og málefni er varða lofthæfi. Allir flugrekendur hafa farið í gegnum fimm áfanga endurvottunarferli þar sem átta flugrekendur (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) hafa nú fengið fullgilda

vottun og flugrekandaskírteini fimm flugrekenda (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) hafa verið felld tímabundið úr gildi.

- 68) Fulltrúar flugrekandans LAM héldu ítarlega kynningu á fyrirtækinu, þ.m.t. lýsing á innra skipulagi, starfsmannahaldi og umfangi starfrækslunnar, og lýstu þjálfunarstarfsemi sinni sem og ýmis konar rekstrarlegu samstarfi sem fyrirtækið hefur tekið þátt í. Flugrekandinn hefur komið á markvissu samstarfi við aðra flugrekendur í Portúgal, Kenía, Suður-Afríku, Angóla, Sambíu og Eþíópíu (flugrekandinn Moçambique Expresso MEX starfrækir mjötlflug (e. *feeder airline*) og er að öllu leyti í eigu dótturfyrirtækis), þjálfunarfyrirtæki (í Suður-Afríku og Eþíópíu) og viðhaldsfyrirtæki (í Portúgal, Brasilíu, Suður-Afríku og Kenía). Innri öryggisstjórnunarkerfum var lýst ásamt áætlaðri útfærslu næstu áfanga. Árið 2011 var I. áfanga (áætlanagerð og skipulagning (e. *Planning and Organisation*)) að mestu leyti lokið (lokið verður við suma þætti yfirstandandi starfsemi árið 2014). Á bilinu 2005–2009 var að stórum hluta búið að hrinda II. áfanga (viðbragðsferli (e. *Reactive Processes*)) í framkvæmd og 2014 á tveimur ferlum að vera lokið. Flestar aðgerðir, sem varða III. áfanga (forvarnar- og forspárferli (e. *Proactive and Predictive Processes*)), standa enn yfir og eru áætluð verklok 2014–2015 en þó var þremur ferlum hrint í framkvæmd 2009. Áætlað er að útfærsla IV. áfanga (fullvissa um öryggi í starfrækslu og stöðugar úrbætur (e. *Operational Safety Assurance & Continuous Improvement*)) fari að mestu leyti fram 2014–2015 en þar af lauk einu ferli 2009.
- 69) Flugrekandinn LAM greindi einnig frá stefnu sinni og áætlunum um stækkun, þ.m.t. nýjar flugleiðir og breytingar á flugflotanum.
- 70) Flugöryggisnefndin fagnaði þeim árangri sem lögbær yfirvöld í Mósambík greindu frá, að því er varðar að ráða bót á annmörkunum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, og hvatti þau áfram í viðleitni sinni til að setja á stofn flugkerfi sem er í fullu samræmi við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

Flugrekendur frá Nepal

- 71) Niðurstöður úttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í maí 2009 leiddu í ljós að Nepal fer ekki að meirihluta alþjóðlegra öryggiskrafna með skilvirkum hætti. Jafnvel þótt ekki hafi greinst nein alvarleg öryggisvandamál leiddi úttektin í ljós að lögbær yfirvöld í Nepal gátu ekki tryggt skilvirka framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna á sviði flugreksturs, lofthæfis og slysarannsóknar og að alvarlegir ágallar hefðu áhrif á getu landsins, einnig að því er varðar frumlöggjöf á sviði flugmála og reglugerðir um almenningsflug, skipulag almenningsflugs og leyfisveitingar og þjálfun starfsfólks.
- 72) Á tveggja ára tímabili (ágúst 2010 – september 2012) hafa orðið fimm mannskæð slys í Nepal, sem snerta fjölda borgara Evrópusambandsins, þar sem loftför, sem skráð eru í Nepal, áttu hlut að máli. Árið 2013 voru þar að auki þrjú slys til viðbótar.

- 73) Viðræður við lögbær yfirvöld í Nepal hófust í október 2012 á grundvelli annmarka í tengslum við öryggismál, sem komu í ljós í maí 2009, við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum og mikils fjölda mannskæðra slysa á stuttu tímabili. Enginn flugrekandi frá Nepal stundar flugrekstur í Sambandinu.
- 74) Sem hluti af viðræðunum var framkvæmdastjórninni afhent gögn yfir eftirlitsstarfsemi sem lögbær yfirvöld í Nepal skipulögðu og létu fara fram árunum 2012 og 2013. Rannsókn á þessum gögnum gaf til kynna að enn ætti eftir að ráða bót á nokkrum annmörkum í öryggismálum og eftirlitsstarfsemin virtist ófullnægjandi að því er varðar stjórnun auðkenndrar öryggisáættu.
- 75) Hinn 30. maí í Brussel hafði framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, samráð við lögbær yfirvöld í Nepal (Flugmálastjórn Nepal (CAAN)) um tæknimál. Á þessum samráðsfundum útskýrði Flugmálastjórn Nepal stöðuna ítarlega og lagði fram upplýsingar sem tengjast stjórnun öryggisáættu. Útskýringar yfirvalda í Nepal gáfu til kynna að eftirlitsstarfsemin væri viðtækari en fram kom í fyrri gögnum sem send voru frá Nepal. Flugmálastjórn Nepal lagði einnig fram upplýsingar um eftirfylgni tilmæla úr rannsóknarskýrslum slysa og um fjölda framtaksverkefna í tengslum við öryggi. Þessi framtaksverkefni fölu í sér að setja öryggismarkmið og öryggisviðmið. Skilvirk framkvæmd allra framtaksverkefna í tengslum við öryggi skal hafa í för með sér bætt eftirlit og betri stjórnun öryggisáættu. Upplýsingarnar, sem Flugmálastjórn Nepal lét í té á fundinum, verða sannprófaðar með því að endurskoða gögnin enn frekar.
- 76) Flugrekandinn SITE Air Plc Ltd tók einnig þátt í samráðsfundunum um tæknimál þar sem hann lagði fram upplýsingar um öryggistengda starfsemi og samskipti sín við Flugmálastjórn Nepal. Flugrekandinn SITA Air átti hlut að máli í mannskæðu slysi í september 2012 og greindi frá þeim lærdómi sem draga má af þessu slysi.
- 77) Flugmálastjórn Nepal og flugiðnaðurinn í Nepal þurfa áfram að takast á við ýmis viðfangsefni, þ.m.t. þættir eins og að ráða og viðhalda nægilega mörgu og hæfu starfsfólki hjá Flugmálastjórninni og að annast flugrekstur í afar erfiðu og fjöllóttu umhverfi. Flugmálastjórn Nepal sýndi fram á að unnið er að því að finna lausn á þessum viðfangsefnum og mun framkvæmdastjórnin því fylgjast áfram með stöðunni í Nepal.
- 78) Alþjóðaflugmálastofnunin mun fara í vettvangsheimsókn til Nepal og framkvæma þar samræmda fullgildingarúttekt (ICVM) í júlí 2013 og því er við hæfi að biða eftir niðurstöðum úr þeirri heimsókn áður en lokið er við að meta ástand öryggismála í Nepal.
- 79) Ef niðurstöður úttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, eða einhverjar aðrar vídeigandi upplýsingar um öryggismál, gefa til kynna að ýmis konar öryggisáættu sé ekki haldið í skefjum með viðunandi hætti, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Filippseyjum

- 80) Samráð við lögbær yfirvöld á Filippseyjum (Flugmálastjórn Filippseyja (CAAP)) heldur áfram með það að markmiði að staðfesta þær aðgerðir til úrbóta sem Flugmálastjórn Filippseyja hefur gripið til í því skyni að ráða bót á þeim öryggisvandamálum sem komu í ljós við úttektir sem framkvæmdar voru á vegum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Flugmálastjórnar Bandaríkjanna 2012 og 2013.
- 81) Flugmálastjórn Filippseyja staðfesti að Alþjóðaflugmálastofnunin hefði framkvæmt samræmda fullgildingarúttekt í febrúar 2013 og að 1. mars 2013 hefði Alþjóðaflugmálastofnunin skrifað Flugmálastjórninni til að greina henni frá því að aðgerðirnar, sem hún hefði gripið til, hefðu heppnast vel og hún hefði leyst tvö öryggisvandamál sem annars vegar var bent á við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum í október 2009 og hins vegar við samræmdu fullgildingarúttektina í október 2012.
- 82) Af þeim sökum hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og fulltrúa aðildarríkjanna, fund, 16. apríl 2013, með Flugmálastjórn Filippseyja og flugrekendunum Philippine Airlines og Cebu Pacific Airways til að ræða þann árangur sem náðst hefur við að ráða bót á útistandandi viðfangsefnum, sem bent var á í vettvangsheimsókninni í október 2010, sem Alþjóðaflugmálastofnunin, Flugmálastjórn Bandaríkjanna og Sambandið tilgreindu en sem fór fram á vegum framkvæmdastjórnarinnar í október 2010.
- 83) Á fundinum staðfesti Flugmálastjórn Filippseyja að hún hefði innleitt fimm áfanga vottunarferli ásamt endurfullgildingarferli sem væri komið af stað hjá öllum núverandi flugrekendum. Sjö stórir og níu litlir flugrekendur höfðu lokið þessu ferli, þ.m.t. flugrekendurnir Philippine Airlines (flugrekandinn PAL) og Cebu Pacific Air. Flugmálastjórn Filippseyja greindi frá því að hún hefði komið á tvíþættu kerfi við eftirlit með flugrekendum, þ.e. stjórnunarskrifstofu fyrir vottorð (e. *Certificate Management Office*, CMO), sem komið var á fót með 24 skoðunarmönnum sem hafa einungis eftirlit með flugrekendunum PAL og Cebu Pacific Air, á meðan flugrekstrar- og loftþæfideildin annast eftirlit með öðrum flugrekendum.
- 84) Flugmálastjórnin útskýrði einnig að hún væri að takast á við vandamál sem varðar varanleika kerfisins með því að hækka laun starfsmanna til að laða að skoðunarmenn úr iðnaðinum. Þjálfunaráætlunum hefur einnig verið hrint í framkvæmd fyrir skoðunarmenn. Flugmálastjórnin skoðaði þó hvorki gæðastjórnunarkerfi (QMS) né öryggisstjórnunarkerfi (SMS) flugrekendanna, sem þeir hafa eftirlit með, með formlegum hætti.
- 85) Flugrekandinn PAL greindi frá því að hann hefði yfir að ráða flota sem samanstendur af 44 loftförum (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319) og að 68 loftför til viðbótar væru í pöntun (44 af tegundinni Airbus A321, 20 af tegundinni A330 og 4 af tegundinni

- A340). Markmiðið með öryggisstjórnunarkerfi hans var að fækka um 10% frá næstliðnu ári þeim atburðum sem hafa skaðleg áhrif á öryggiskröfur. Gögnin úr eftirliti með flugritagögnum (FDM) voru rannsökuð fyrir 95-100% flugferðanna, með áherslu á atburði sem tengjast óstöðugu aðflugi (e. *unstabilised approaches*) og jarðvarakerfi (GPWS). Innan ramma gæðastjórnunarkerfisins voru framkvæmdar 260 skoðanir á árinu 2012 þar sem í ljós komu 94 ágallar á verklagsreglum fyrirtækisins, sem voru frábrugðnir ágöllum sem Flugmálastjórn Filippseyja vakti máls á, sökum þess að fleiri vandamál er varða þjálfun greindust. Flugrekandinn Ceb Pacific Air greindi frá því að árleg stækkun flugflota hans næmi 7% á ári. Hann átti von á tveimur loftförum af tegundinni Airbus A330 2013 til að geta hafið langflug í júní og markmiðið var að við lok 2013 myndi flugflotinn samanstanda af 47 loftförum. Í kjölfar fundarins fór framkvæmdastjórnin, með aðstoð aðildarríkjanna, í vettvangsheimsókn til Filippseyja á bilinu 3.–7. júní 2013.
- 86) Niðurstöður heimsóknarinnar voru þær að Flugmálastjórn Filippseyja ætti enn eftir að tileinka sér nútímalegar stjórnunaraðferðir í flugöryggismálum, bæði hvað varðar þá flugrekendur sem eru undir þeirra eftirliti sem og innan sinna vébanda. Á sviði flugrekstrar er mannlega þættinum og ferlum öryggisstjórnunarkerfisins ekki veitt næg athygli.
- 87) Það kom hins vegar skýrt fram að þó margt sé enn ógert hjá Flugmálastjórn Filippseyja eigi Flugmálastjórnin greinilega frumkvæði að aðgerðum til að tryggja að daglegri starfsemi Flugmálastjórnar verði enn skilvirkari. Það kom auk þess fram að áætlanir séu fyrir hendi til að fást við það vandamál að skoðunarmenn í starfsstéttinni eru að eldast og því hafa starfskjör þeirra verið bætt til að hægara verði um vik að ráða fólk úr iðnaðinum og að notuð sé utanaðkomandi sérþekking til að draga úr hættunni á að glöppur myndist í eftirliti með flugrekendum. Í stuttu máli má segja að eftirlit Flugmálastjórnar Filippseyja sé í meginatriðum fullnægjandi jafnvel þótt einhverjir veikleikar séu enn fyrir hendi, einkum að því er varðar þjálfun, stöðlun, gæðastjórnunar- og öryggisstjórnunarkerfin.
- 88) Að því er varðar flugrekendurna PAL og Cebu Pacific Air gátu þeir báðir sýnt fram á að þeir hefðu innleitt skilvirkt öryggisstjórnunarferli og væru færir um að tryggja að farið væri að viðeigandi öryggisreglum. Meðan á heimsókninni stóð átti flugrekandinn Cebu Pacific Air þó hlut að máli í slysi sem hafði í för með sér efasemdir um eftirlit hans með flugrekstri. Flugrekandinn Cebu Pacific Air ákvað því að vera ekki viðstaddur áheyrn flugöryggisnefndarinnar til að einbeita sér að því að leysa hugsanleg öryggisvandamál sem greinast við yfirstandandi öryggisrannsóknir.
- 89) Meðan á heimsókninni stóð uppfærði Flugmálastjórn Filippseyja skrána yfir núverandi flugrekandaskírteini, sem sýnir, eins og sakir standa, að 32 flugrekendur hafa fengið vottun frá Flugmálastjórn Filippseyja. Viðauka A skal því uppfærður til samræmis við það.
- 90) Hinn 26. júní 2013 hlýddi flugöryggisnefndin á kynningar Flugmálastjórnar Filippseyja og flugrekandans PAL. Flugmálastjórn Filippseyja greindi ítarlega frá yfirstandandi aðgerðum, sem eiga að tryggja sjálfbærni, þ.m.t. þeim sem tengjast mannauðsmálum, aðgangi að upplýsingatæknibúnaði, gerð öryggisáætlunar fyrir ríkið (e. *State Safety Programme*), uppfærslu löggjafar og eflingu þjálfunar, einkum að því er varðar öryggisstjórnunarkerfið.
- 91) Auk þess að ræða atriðin, sem fram komu á fundinum 16. apríl 2013, greindi flugrekandinn PAL frá aðgerðum, sem gripið hefur verið til, í því skyni að ráða bót á þeim annmörkum sem komu í ljós við vettvangsheimsóknina. Í tengslum við áætlanir hans um stækkun viðurkenndi hann að erfitt yrði að útvega nægilega marga flugmenn en benti á að nýju loftförin myndu einnig koma í stað eldri loftfara og þar af leiðandi væri hraði stækkunarinnar viðráðanlegur.
- 92) Með tilliti til öryggiseftirlits Flugmálastjórnar Filippseyja og getu flugrekandans PAL til að tryggja að farið sé að flugöryggisreglum á skilvirkan hátt, er það því metið svo, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að þessi flugrekandi skuli felldur brott úr viðauka A.
- 93) Aðildarríkin munu sannprófa hvort farið sé að viðeigandi öryggiskröfum með skilvirkum hætti með því að setja það í forgang að loftför flugrekandans PAL séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012. Ef niðurstöður slíkra skoðana, eða einhverjar aðrar viðkomandi öryggisupplýsingar, sýna að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 94) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin voru jákvæð gagnvart þeim aðgerðum sem Flugmálastjórn Filippseyja hefur gripið til, í því skyni að leysa útistandandi öryggisvandamál og munu halda áfram að fylgjast grannt með stöðunni með það fyrir augum að endurskoða málið enn frekar á fundum flugöryggisnefndarinnar í framtíðinni.

Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu

- 95) Loftför, sem starfrækt eru af nokkrum flugrekendum, sem hafa fengið vottun hjá Rússneska sambandsríkinu og fljúga til flugvalla í Sambandinu, þurfa að sæta forgangsskoðun á hlaði í tengslum við öryggissskoðun erlendra loftfara (SAFA-skoðun á hlaði) til að sannreyna að þau fari að alþjóðlegum öryggiskröfum. Lögbær yfirvöld aðildarríkjanna og Flugöryggisstofnun Evrópu halda áfram að upplýsa mótaðila sína í Rússneska sambandsríkinu um þau vandamál sem hafa greinst og hvetur þá til að grípa til aðgerða til að ráða bót á því þegar ekki er farið að kröfum Alþjóðflugmálastofnunarinnar.
- 96) Í millitíðinni heldur framkvæmdastjórnin áfram viðræðum við lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu um flugöryggismál, einkum til að tryggja að öllum núverandi áhættum, sem stafa af lélegri öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússneska sambandsríkinu, sé haldið í skefjum á viðunandi hátt.

- 97) Hinn 13. júní 2013 hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og fjölmargra aðildarríkja, fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA) þar sem Flugmálastjórnin veitti uppfærðar upplýsingar um ráðstafanir, sem yfirvaldið og hlutaðeigandi flugrekendur höfðu gert til að bæta úr þeim ágöllum sem komu í ljós við SAFA-skoðanir á hlaði. Flugmálastjórn Rússlands lýsti því einkum yfir að einn flugrekandi sætti nú sérstöku eftirliti á meðan flugrekandaskírteini annars flugrekanda hefði verið afturkallað.
- 98) Á fundinum upplýsti Flugmálastjórnin að á fyrri hluta ársins 2013 hefðu oft verið framkvæmdar skoðanir hjá flugrekandanum Vim Airlines og að niðurstöður úr úttektinni sýndu fram á að öryggisstig rekstursins hjá flugrekandanum Vim Airlines væri viðunandi. Að því er varðar flugrekandann Red Wings upplýsti Flugmálastjórn Rússlands að í kjölfar þess að flugrekandaskírteini hans var fellt tímabundið úr gildi í febrúar 2013 hefði þessi flugrekandi gert umtalsverðar breytingar á fyrirtækinu. Þar að auki var hugsanlegt að flugrekandinn fengi aftur leyfi til að stunda flutningaflug, með hliðsjón af niðurstöðum skoðunar hjá flugrekandanum, sem stóð yfir á sama tíma og fundurinn. Framkvæmdastjórnin mælti með því að ítarlegt eftirlit yrði haft með því að hve miklu leyti flugrekandinn Red Wings væri reiðubúinn til að annast flutningaflug til Evrópusambandsins áður en hann fengi leyfi til að stunda slíka starfsemi á ný og óskaði eftir upplýsingum þar að lútandi fyrir næsta fund flugöryggisnefndarinnar.
- 99) Í kjölfar fundarins veitti Flugmálastjórn Rússlands frekari upplýsingar. Einkum greindi hún frá því að flugrekandinn Red Wings hefði fengið leyfi til að annast flutningaflug á ný, frá og með 17. júní 2013.
- 100) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin skulu halda áfram að fylgjast náið með öryggisframmistöðu þeirra flugrekenda sem hafa fengið vottun í Rússneska sambandsríkinu og fljúga til Sambandsins. Framkvæmdastjórnin og lögbær yfirvöld í Rússlandi skulu halda áfram að skiptast á upplýsingum, sem tengjast öryggi, til að staðfesta að hlutaðeigandi flugrekendur hafi bætt á fullnægjandi hátt úr ágöllum sem komu í ljós við SAFA-skoðanir á hlaði.
- 101) Ef niðurstöður skoðana á hlaði, eða einhverjar aðrar viðeigandi upplýsingar um öryggismál, gefa til kynna að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- Súdan**
- 102) Samráðsfundir við Flugmálastjórn Súdan (SCAA) hafa haldið áfram með það að markmiði að staðfesta að Súdan miði áfram við það verk sitt að endurbæta öryggiskerfi sitt í almenningsflugi til að bæta úr öryggiságöllum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum frá 2006, og við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í desember 2011. Þessar úttektir höfðu í för með sér alvarlegt öryggisvandamál sem tengist vottunarferlinu við útgáfu flugrekandaskírteina.
- 103) Hinn 3. janúar 2013 upplýsti Flugmálastjórn Súdan framkvæmdastjórnina um að Flugmálastjórnin hefði bætt eftirlitsgetu sína, þ.m.t. kerfi fyrir vottun og eftirlit með flugrekendum, viðhaldsfyrirtækjum og samþykktum þjálfunarfyrirtækjum. Í kjölfar samræmdrar fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í maí 2012 dró Alþjóðaflugmálastofnunin því til baka ábendingu sína um alvarlegt öryggisvandamál.
- 104) Í framhaldi af því hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, fund með Flugmálastjórn Súdan 29. apríl 2013. Flugmálastjórn Súdan greindi frá því að hún væri nú sjálfstæð stofnun með eigin fjárlög, að mögulegt hefði verið að gera umbætur á flugöryggiskerfi Súdan með því að nota utanaðkomandi sérþekkingu og að hún væri með virkum hætti að ráða starfsfólk á staðnum og hækka laun til að vera samkeppnishæf innan iðnaðarins. Flugmálastjórn Súdan lýsti því yfir að um þessar mundir væru aðeins sex flugrekendur sem hefðu fengið vottun til að starfrækja millilandaflug (flugrekendurnir Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways og Tarco Air) og starfsemi sjö flugrekenda til viðbótar takmarkaðist við starfrækslu innanlands. Flugmálastjórn Súdan greindi frá niðurstöðum úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í maí 2012 og tók fram að framkvæmd krafna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar miðaði nú mjög vel áfram, einkum á sviði flugrekstrar og loftþæfi.
- 105) Flugmálastjórn Súdan upplýsti enn fremur að hún hefði látið fara fram áhættumat í tengslum við áframhaldandi starfrækslu gamalla loftfara, sem voru smíðuð í Sovétríkjunum, sem hafði í för með sér að helmingur þeirra loftfara sem voru skráð í Súdan voru sett í flugbann.
- 106) Hinn 4. júní 2013 lét Flugmálastjórn Súdan framkvæmdastjórninni í té afrit af skrá sinni yfir flugrekandaskírteini, sem sýnir að 18 flugrekendur eru með flugrekandaskírteini, þar af hafa flugrekandaskírteini sex þeirra verið felld tímabundið úr gildi. Hún lagði einnig fram upplýsingar um afturköllun flugrekandaskírteina flugrekendanna Attico Airlines (flugrekandaskírteini nr. 023), Sudanese States Aviation Company (flugrekandaskírteini nr. 010), Azza Air Transport (flugrekandaskírteini nr. 012), Almajarah Aviation (flugrekandaskírteini nr. 049), Helilift (flugrekandaskírteini nr. 042) og Feeder Airlines (flugrekandaskírteini nr. 050). Á grundvelli upplýsinganna frá Flugmálastjórn Súdan skal viðauki A því uppfærður til samræmis við það.
- 107) Flugmálastjórn Súdan kom athugasemdum sínum á framfæri við flugöryggisnefndina 25. júní 2013. Í för með Flugmálastjórn Súdan var framkvæmdastjóri Samtaka flugmálastjórna Arabaríkjana (ACAC), sem viðurkenndi að öryggisskrá ESB geti virkað sem hvatning fyrir ríki

til að takast á við kerfistengd öryggisvandamál, benti á kostina við svæðisbundið samstarf ríkjanna og lagði áherslu á stuðninginn sem Samtök flugmálastjórna Arabaríkjanna hafa veitt í þessu tilliti.

- 108) Til viðbótar við atriðin, sem fram komu á fundinum, 29. apríl 2013, greindi Flugmálastjórn Súdan framkvæmdastjórninni frá áætlun sinni um að skoðunarstarfsmenn sæki námskeið Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir skoðunarmenn í júlí og ágúst 2013 og að fyrirhugað væri að öll loftför af tegundinni Tupolev Tu134 og Antonov An12 verði felld brott úr loftfaraskrá Súdan eigi síðar en í júlí 2013. Flugmálastjórn Súdan greindi einnig frá því að ætlast sé til þess að allir flugrekendur í Súdan fari að öryggiskröfum eigi síðar en við lok ársins 2013.
- 109) Flugöryggisnefndin fagnaði þeim mikla árangri sem lögbær yfirvöld í Súdan greindu frá við að ráða bót á annmörkunum, sem komu í ljós við skoðun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, en viðurkenndi að það myndi taka þó nokkurn tíma þar til bæði Flugmálastjórn Súdan og flugrekendurnir, sem hún hefur eftirlit með, verði komin í þá stöðu að geta tryggt að farið sé í einu og öllu að kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Framkvæmdastjórnin mun því halda áfram að fylgjast náið með árangri Flugmálastjórnar Súdan í því skyni að endurskoða málið á fundum flugöryggisnefndarinnar í framtíðinni.

Flugrekandinn Conviasa

- 110) Flugrekandinn Conviasa, sem hefur fengið vottun í Bólvívarska lýðveldinu Venesúela, hefur sætt flugrekstrarbanni síðan í apríl 2012 sökum afar lélegrar frammistöðu í SAFA-skoðunum, fjölmargra slysa og sökum þess að hann hefur ekki brugðist, með viðunandi hætti, við beiðnum flugöryggisnefndarinnar um upplýsingar. Í kjölfar þess komst framkvæmdastjórnin að samkomulagi við lögbær yfirvöld í Venesúela, 18. júní 2012, um áætlun til að ráða bót á annmörkunum í öryggismálum, sem höfðu komið í ljós, sem myndi gera kleift að endurskoða ákvörðun Sambandsins.
- 111) Samráð við Flugmálastjórn Venesúela (INAC) hélt áfram árið 2013 með það að markmiði að staðfesta að Venesúela fari fram við það verk sitt að bæta enn frekar eftirlit með flugrekendum og tryggja að flugrekandinn Conviasa haldi áfram að vinna að því að styrkja öryggisstöðu sína til að uppfylla tilskildar alþjóðlegar kröfur í einu og öllu.
- 112) Í maí 2013 létu lögbær yfirvöld í Venesúela framkvæmdastjórninni í té, fyrir tilstuðlan lögbærra yfirvalda á Spáni, ýmsar skriflegar athugasemdir með upplýsingum um framkvæmd nokkurra þeirra aðgerða sem er að finna í áætluninni sem var samþykkt í júní 2012.
- 113) Í framhaldi af því hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, fund með Flugmálastjórn Venesúela og flugrekandanum Conviasa 7. júní 2013. Flugrekandinn Conviasa greindi ítarlega frá þeim úrbótum sem gerðar hafa verið til að bæta úr þeim ágöllum sem komu í ljós við fyrri SAFA-skoðanir, af fenginni reynslu og með hliðsjón af tilmælum í tengslum við slys, sem og með hliðsjón af þeim breytingum sem innleiddar voru í kjölfar síðustu úttektar Flugmálastjórnar Venesúela. Flugrekandinn Conviasa lagði einkum áherslu á kerfi sitt fyrir fyrirflugsskoðanir sem líkist SAFA-skoðunum og endurbætur, sem gerðar hafa verið á öryggisstjórnunarkerfi hans, sem og á ferlum í tengslum við heildargæði, viðhald og áframhaldandi lofthæfi. Flugrekandinn Conviasa tilkynnti einnig um áætlanir sínar um að stækka og endurnýja flugflota sinn á næstu árum þar sem smám saman yrði hætt að nota eldri loftför af tegundinni Boeing B737-200 og B737-300 og um hröðun ferlisins, sem þegar er hafid, við að taka í notkun nýja tegund loftfars, Embraer ERJ 190.
- 114) Flugmálastjórn Venesúela greindi frá innra skipulagi sínu og tilhögun, veitti ítarlegar upplýsingar um fyrirbyggjandi verklagsreglur til að fást við niðurstöður úr öryggisskoðunum Evrópusambandsins á erlendum loftförum (EU SAFA) hjá flugrekendum í Venesúela og greindi nánar frá áætlun og framkvæmd eftirlitsstarfsemi þeirra sem mun brátt taka til skoðana á hlaði hjá flugrekendum þeirra. Flugmálastjórn Venesúela útskýrði einnig að nýleg samræmd fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem fór fram á bilinu 22.–28. maí 2013, skuli hafa í för með sér að hún muni auka hraða framkvæmdar landsins á kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til muna.
- 115) Flugmálastjórn Venesúela kom athugasemdum á framfæri við flugöryggisnefndina 26. júní 2013. Hún greindi nefndinni frá þeim atriðum sem voru rædd á fundinum 7. júní 2013.
- 116) Flugrekandinn Conviasa kom einnig athugasemdum á framfæri við flugöryggisnefndina 26. júní 2013. Hann greindi nefndinni frá þeim atriðum sem voru rædd á fundinum 7. júní 2013 og lagði áherslu á að ef honum yrði leyft að hefja aftur starfrækslu til Sambandsins myndi hann taka upp blandaðan rekstur þar sem starfræksla eigin loftfara af tegundinni Airbus A340-200 yrði sameinuð starfrækslu loftfara af sambærilegri tegund sem væri í þjónustuleigu.
- 117) Á grundvelli úttektarinnar, sem Spánnannaðist, og nýlegrar heimsóknar á vegum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem og athugasemda Flugmálastjórnar Venesúela og flugrekandans Conviasa, fagnaði flugöryggisnefndin þeim mikla og viðtæka árangri sem náðst hefur við að ráða bót á annmörkunum sem flugöryggisnefndin vakti máls á 2012. Með tilliti til þessa árangurs, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, er það því metið svo að flugrekandinn Conviasa skuli felldur brott úr viðauka A.
- 118) Aðildarríkin munu sannprófa hvort farið sé að víðeigandi öryggiskröfum með skilvirkum hætti, með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Venesúela, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 119) Ef niðurstöður skoðana á hlaði eða einhverjar aðrar víðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist

framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

120) Í tengslum við uppfærslu á viðaukunum kemur fram, í 2. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005, að nauðsynlegt sé að taka ákvarðanir með skjótum hætti og, eftir því sem við á, eins fljótt og unnt er miðað við afleiðingarnar sem það getur haft fyrir öryggi. Reynslan af uppfærslu á viðaukunum hefur einnig sýnt að það hafi mikla þýðingu fyrir verndun viðkvæmra upplýsinga og lágmörkun áhrifa á viðskipti, að ákvarðanir, sem teknar eru í tengslum við uppfærslu á skránni, séu birtar og öðlist gildi mjög skjótt eftir að þær hafa verið samþykktar.

121) Því ber að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.

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

Gjört í Brussel 10. júlí 2013.

122) 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*.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Siim KALLAS

varaforseti.

VIÐAUKA

**SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA HVERS KONAR FLUGREKSTUR
INNAN EVRÓPUSAMBANDSINS ⁽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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Lýðveldið Gana
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.			Íslamska Lýðveldið Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Íslamska Lýðveldið Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Íslamska Lýðveldið Afganistan
PAMIR AIRLINES	Óskráð	PIR	Íslamska Lýðveldið Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Íslamska Lýðveldið Afganistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekandanum TAAG Angola Airlines sem skráður er í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Angóla
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Lýðveldið Angóla
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Lýðveldið Angóla
AIR GICANGO	009	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Lýðveldið Angóla
AIR NAVE	017	Óskráður	Lýðveldið Angóla
ANGOLA AIR SERVICES	006	Óskráður	Lýðveldið Angóla
DIEXIM	007	Óskráður	Lýðveldið Angóla
FLY540	AO 004-01 FLYA	Óskráður	Lýðveldið Angóla
GIRA GLOBO	008	GGL	Lýðveldið Angóla
HELIANG	010	Óskráður	Lýðveldið Angóla
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Óskráður	Lýðveldið Angóla
MAVEWA	016	Óskráður	Lýðveldið Angóla

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

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

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
JET CONGO AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Undirskrift ráðherra (tilskipun nr. 78/205)	LCG	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/086/2011	OKP	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/0066/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
PEGASUS	409/CAB/MIN/ TVC/021/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
SAFE AIR	409/CAB/MIN/ TVC/021/2008	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/056/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0081/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0085/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/004/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/2008	WDA	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
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	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea

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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTCT/ DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
TANGO AIRWAYS	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea
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, EkspresTransportasiAntarbenua og Indonesia Air Asia, þ.m.t.			Lýðveldið Indónesía
AIR BORN INDONESIA	135-055	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Lýðveldið Indónesía
HEAVY LIFT	135-042	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Lýðveldið Indónesía
KAL STAR	121-037	KLS	Lýðveldið Indónesía
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Lýðveldið Indónesía
KOMALA INDONESIA	135-051	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Lýðveldið Indónesía
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Lýðveldið Indónesía
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
MARTABUANA ABADION	135-049	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	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

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
SURYA AIR	135-046	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	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 frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kasakstan, að undanskildum flugrekandanum Air Astana, þ.m.t.			Kasakstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Kasakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Kasakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Kasakstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kasakstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Kasakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Kasakstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kasakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Kasakstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Kasakstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Kasakstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Kasakstan
LUK AERO (ÁÐUR EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Kasakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Kasakstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Kasakstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	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
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Kasakstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kasakstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Kasakstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Kasakstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Kasakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kasakstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Kasakstan
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Kasakstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Kasakstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Kasakstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Kasakstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Kasakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kasakstan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kírgísku lýðveldinu, þ.m.t.			Kírgísku lýðveldið
SKY BISHKEK	Óskráð	BIS	Kírgísku lýðveldið
AIR MANAS	17	MBB	Kírgísku lýðveldið
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kírgísku lýðveldið
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kírgísku lýðveldið
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kírgísku lýðveldið
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kírgísku lýðveldið
AIR BISHKEK (ÁÐUR EASTOK AVIA)	15	EAA	Kírgísku lýðveldið
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kírgísku lýðveldið
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kírgísku lýðveldið
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kírgísku lýðveldið

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
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgiska lýðveldið
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgiska lýðveldið
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgiska lýðveldið
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgiska lýðveldið
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiska lýðveldið
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.			Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendunum Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, sem eru skráðir í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Lýðveldið Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Lýðveldið Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Lýðveldið Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Lýðveldið Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Lýðveldið Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Lýðveldið Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Lýðveldið Gabon
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Mósambík, þ.m.t.			Lýðveldið Mósambík
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
AEROVISAIO DE MOZAMBIQUE	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
CFM-TRANSPORTERS E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Óskráður	Lýðveldið Mósambík

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
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
CR AVIATION	MOZ-14	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Lýðveldið Mósambík
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Lýðveldið Mósambík
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Lýðveldið Mósambík
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
SAFARI AIR	MOZ-12	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
TTA SARL	MOZ-16	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Filippseyjum, að undanskildum flugrekandanum Philippine Airlines, þ.m.t.			Lýðveldið Filippseyjar
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Lýðveldið Filippseyjar
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Lýðveldið Filippseyjar
AIR JUAN AVIATION	2013053	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Lýðveldið Filippseyjar

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
CM AERO SERVICES	20110401	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
INAEV AVIATION CORP.	2010028	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Lýðveldið Filippseyjar
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
LION AIR	2009019	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
MAGNUM AIR	2012051	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Lýðveldið 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	ACH	Saó Tóme og Prinsípe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Saó Tóme og Prinsípe

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
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	TLZ	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
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 frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.			Lýðveldið Súdan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Lýðveldið Súdan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Lýðveldið Súdan
BADER AIRLINES	035	BDR	Lýðveldið Súdan
BENTIUIR AIR TRANSPORT	029	BNT	Lýðveldið Súdan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Lýðveldið Súdan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Lýðveldið Súdan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Lýðveldið Súdan

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
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Lýðveldið Súdan
GREEN FLAG AVIATION	017	Óskráður	Lýðveldið Súdan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Lýðveldið Súdan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Lýðveldið Súdan
KUSH AVIATION	060	KUH	Lýðveldið Súdan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Lýðveldið Súdan
MID AIRLINES	025	NYL	Lýðveldið Súdan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Lýðveldið Súdan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Lýðveldið Súdan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Lýðveldið Súdan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	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 EVRÓPUSAMBANDSINS ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarmerki og framleiðslunúmer ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Norður-Kórea (DPRK)	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni Tu-204	Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633	Norður-Kórea (DPRK)
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ ANAC-G/DSA	ABS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni Falcon 50 og tveimur loftförum af tegundinni Falcon 900	Öll loftför, að undanskildum: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR	Lýðveldið Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kasakstan	Öll loftför, að undanskildum loftförum af tegundinni Boeing B767, loftförum af tegundinni Boeing B757, loftförum af tegundinni Airbus A319/320/321	Öll loftför, að undanskildum: loftförum af tegundinni Boeing B767, sem tilgreind eru á flugrekandaskirteininu, loftförum af tegundinni Boeing B757, sem tilgreind eru á flugrekandaskirteininu, loftförum af tegundinni Airbus A319/320/321, sem tilgreind eru á flugrekandaskirteininu	Arúba (Konungsríkið Holland)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Lýðveldið Gana	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni DC8-63F	Öll loftför, að undanskildum: 9G-TOP og 9G-RAC	Lýðveldið Gana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Öll loftför, að undanskildum: þremur loftförum af tegundinni Boeing B737-300, tveimur loftförum af tegundinni ATR 72-500, einu loftfari af tegundinni ATR 42-500, einu loftfari af tegundinni ATR 42-320 og þremur loftförum af tegundinni DHC 6-300	Öll loftför, að undanskildum: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Lýðveldið Madagaskar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Kómoreyjar	Öll loftför, að undanskildu: LET 410 UVP	Öll loftför, að undanskildu: D6-CAM (851336)	Kómoreyjar
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildu: einu loftfari af tegundinni Boeing B767-200	Öll loftför, að undanskildu: TR-LHP	Lýðveldið Gabon

⁽¹⁾ Unnt væri að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka B, nýttu flugréttindi 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 flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarkerki og framleiðsluráðnúmer ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Íslamska lýðveldið Íran	Öll loftför, að undanskildum: 14 loftförum af tegundinni Airbus A300, átta loftförum af tegundinni Airbus A310, einu loftfari af tegundinni Boeing B737	Öll loftför, að undanskildum: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Íslamska lýðveldið Íran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildu: einu loftfari af tegundinni Challenger CL-601 og einu loftfari af tegundinni HS-125-800	Öll loftför, að undanskildum: TR-AAG, ZS-AFG	Lýðveldið Gabon, Lýðveldið Suður-Afríka
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Lýðveldið Angóla	Öll loftför, að undanskildum: fimm 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-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2 TBH, D2-TBJ	Lýðveldið Angóla

⁽¹⁾ Flugrekandanum Afrijet er einungis heimilt að nota þau loftför sem eru tilgreind fyrir núverandi starfrækslustig hans innan Sambandsins.

⁽²⁾ Flugrekandanum Air Astana er einungis heimilt að nota tilgreindar tegundir loftfara fyrir núverandi starfrækslustig sitt innan Sambandsins, svo framarlega sem þessi loftför eru skráð í Arúba og allar breytingar á flugrekandaskirteininu eru lagðar fram tímanlega fyrir framkvæmdastjórnina og Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu.

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

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