

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR  
(ESB) nr. 368/2014**

2014/EES/73/58

frá 10. apríl 2014

**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 <sup>(1)</sup>, einkum 2. mgr. 4. gr. <sup>(2)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 <sup>(3)</sup> 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 ætti 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 liggja 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 nefndina sem komið var á fót með reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 („flugöryggisnefndin“)<sup>(4)</sup>.
- 5) Flugöryggisnefndinni hafa borist uppfærslur frá framkvæmdastjórninni um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og framkvæmdarreglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 <sup>(5)</sup>, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Georgíu, Gíneu, Indland, Indónesíu, Kasakstan, Líbanon, Madagaskar, Míritaníu, Mósambík, Nepal, Filippseyjar, Súdan, Svasíland, Jemen og Sambíu. Flugöryggisnefndinni bárust einnig upplýsingar frá framkvæmdastjórninni um Afganistan, Íran og Kirgistan. Flugöryggisnefndinni hafa einnig borist uppfærslur frá framkvæmdastjórninni um samráð við Rússland um tæknileg málefni og um eftirlit með Líbíu.
- 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 alvarlegan öryggisvanda (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.

(\*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 108, 11.4.2014, bls. 16. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 237/2014 frá 24. október 2014 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

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

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB L 143, 30.4.2004, bls. 76.

<sup>(3)</sup> Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 var stofnuð skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14).

<sup>(4)</sup> Reglugerð (EBE) nr. 3922/1991 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála (Stjtið. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4).

<sup>(5)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 frá 22. mars 2006 um framkvæmdarreglur um skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 8).

- 7) Flugöryggisnefndin hefur hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu um niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði sem voru framkvæmdar samkvæmt áætluninni um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætlunin) í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 <sup>(6)</sup>.
- 8) Flugöryggisnefndin hefur hlýtt á kynningar Flugöryggisstofnunar Evrópu um verkefni á sviði tækniástoðar 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 Flugöryggisstofnunar Evrópu og beiðnir um frekari tækniástoð og samvinnu til að auka færni flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs, með tilliti til stjórnsýslu og tækni, í því skyni að ráða bót á því þegar ekki hefur verið farið að gildandi, alþjóðlegum kröfum. Aðildarríki voru einnig hvött til að bregðast við þessum beiðnum á tvíhliða grundvelli og samræma viðbrögð sín viðbrögðum framkvæmdastjórnarinnar og Flugöryggisstofnunar Evrópu. Í þessu samhengi lagði framkvæmdastjórnin áherslu á nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan SCAN-gagnagrunns (e. *Safety Collaborative Assistance Network*) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, um tækniástoð sem Sambandið og aðildarríki þess láta í té til að bæta flugöryggi um allan heim.
- 9) Flugöryggisnefndin hefur einnig hlýtt á kynningu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um yfirstandandi vinnu stofnunarinnar í tengslum við eftirlit með öryggisframmistöðu aðildarríkja hennar, þ.m.t. með úttektaráætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP), þar sem hún gerði einnig grein fyrir þeim upplýsingatæknibúnaði sem hefur verið þróaður innan þessa ramma. Með vísan til ályktunar þingsins A38-5 (*Regional cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets — „svæðisbundin samvinna og aðstoð til að leysa úr annmörkum í öryggismálum, ákveða forgangsmál og setja mælanleg markmið“*), hvatti Alþjóðaflugmálastofnunin Flugöryggisnefndina til að forðast tvíverknað, eftir því sem mögulegt er, að því er varðar þá starfsemi sem um getur í reglugerð (EB) nr. 2111/2005 og í úttektaráætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum, og hvatti til áframhaldandi samstarfs, sem gæti að lokum leitt til endurskoðunar á umboði flugöryggisnefndarinnar.
- 10) Flugöryggisnefndin hlýddi einnig á kynningu Evrópustofnunarinnar um öryggi flugleiðsögu þar sem veittar voru uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörunarkerfisins. Til viðbótar við tölfræðilegar upplýsingar um viðvörunarskilaboð vegna flugrekenda, sem er bannað að stunda flugrekstur, árétti Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu mikilvægi þess að flugáætlun sé rétt skráð í tengslum við SAFA-viðvaranir. Gripið hefur verið til fyrstu aðgerða til að auka gæði skráningar flugáætlana. Frekari aðgerðir eru í undirbúningi, í nánu samstarfi við framkvæmdastjórnina, í því skyni að bæta stöðugt tilkynningar- og viðvörunarkerfið.

#### Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 11) 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 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 nokkur aðildarríki gert tiltekna ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær. Að því er varðar flugrekandann *Bingo Airways* upplýsti Pólland að fylgst væri með raunverulegri framkvæmd hans á áætlun um aðgerðir til úrbóta og að eftirlit hefði verið aukið. Að því er varðar flugrekandann *Sonnig* upplýsti Sviss að afturköllunarferli væri hafið gegn flugrekandanum *Sonnig* en í kjölfar þess afsalaði flugrekandinn sér flugrekandaskírteini sínu og rekstrarleyfi.
- 12) Efeinhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál gæfu til kynna að öryggisáhætta væri yfirvofandi, sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu færu ekki að viðeigandi öryggiskröfum, ítrekuðu aðildarríkin að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða.

#### Flugrekendur frá Georgíu

- 13) Í kjölfar ágalla, sem komu í ljós við ítarlega kerfisúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í Georgíu í október 2013, tilkynnti Alþjóðaflugmálastofnunin öllum ríkjum sem eru aðilar að Chicago-samningnum um einn alvarlegan öryggisvanda í tengslum við starfrækslu loftfara.

<sup>(6)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjtið ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1).

- 14) Með hliðsjón af þessari tilkynningu hóf framkvæmdastjórnin formlegt samráð við lögbær yfirvöld í Georgíu (Flugmálastjórn Georgíu (GCAA)) og óskaði eftir upplýsingum um þær aðgerðir sem gripið hefur verið til í því skyni að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem komið höfðu í ljós við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 15) Í því skyni var haldinn fundur 17. mars 2014 þar sem Flugmálastjórn Georgíu, framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu hittust. Flugmálastjórn Georgíu útskýrði frumorsök alvarlega öryggisvandans og gaf upplýsingar um áætlunina um aðgerðir til úrbóta, sem var lögð fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina. Upplýsingarnar, sem lagðar voru fram á fundinum, sýndu eindreginn vilja Flugmálastjórnar Georgíu til að framkvæma og framfylgja viðkomandi öryggiskröfur í samræmi við Chicago-samninginn. Flugmálastjórn Georgíu lýsti því yfir á fundinum að öllum aðgerðum, sem voru hluti af áætluninni um aðgerðir til úrbóta, sem var lögð fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina, væri lokið og að hún biði nú eftirlitsheimsóknar, sem Alþjóðaflugmálastofnunin mun takast á hendur síðar á þessu ári.
- 16) Á grundvelli upplýsinganna frá Flugmálastjórn Georgíu taldi framkvæmdastjórnin ekki nauðsynlegt að óska eftir því að Flugmálastjórn Georgíu kæmi fyrir flugöryggisnefndina. Framkvæmdastjórnin tilkynnti flugöryggisnefndinni um framkvæmd áætlunar Flugmálastjórnar Georgíu um aðgerðir til úrbóta.
- 17) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, og í ljósi aðgerða Flugmálastjórnar Georgíu, er það metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins með því að bæta flugrekendum frá Georgíu í skrána. Ef niðurstöðurnar úr ítarlegu eftirliti með framkvæmd Flugmálastjórnar Georgíu á áætluninni um aðgerðir til úrbóta, sem framkvæmdastjórnin gefur skýrslu um á næsta fundi flugöryggisnefndarinnar, teljast ófullnægjandi neyðist framkvæmdastjórnin þó til að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

#### **Flugrekendur frá Lýðveldinu Gíneu**

- 18) Eins og samþykkt var á fundi, sem haldinn var í Brussel í janúar 2013, hafa lögbær yfirvöld í Lýðveldinu Gíneu (Flugmálastjórn Lýðveldisins Gíneu (DNAC)) veitt upplýsingar með reglulegu millibili um núverandi framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta, sem Alþjóðaflugmálastofnunin samþykkti í desember 2012, ásamt öllum aðgerðum sem henni tengjast.
- 19) Í nýjustu framvinduskýrslunni, sem móttækin var 27. febrúar 2014, eru upplýsingar um síðustu aðgerðir og þróun varðandi framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta. Þingið samþykkti endurskoðaðar lagagerðir um almenningsflug 5. nóvember 2013 og öðluðust þær gildi 28. nóvember 2013. Nokkur drög að framkvæmdargerðum hafa verið send ríkisstjórninni til samþykktar. Sameiginleg sendinefnd Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Alþjóðabankans (2.-6. desember 2013) var send til að meta framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta og til að greina eftirstandandi þörf með tilliti til öryggis og verndar. Þýðing handbóka yfir á frönsku um verklagsreglur um starfrækslu loftfara (OPS), loftþæfi loftfara (AIR) og flugvelli og leiðsögutæki á jörðu niðri (AGA) ætti einnig að hjálpa til við að hækka öryggisstigið. Fjöldi sértækra þjálfunarnámskeiða fyrir skoðunarmenn hafa verið haldin á sviðum sem snerta úrlausn öryggisvanda, samþykkt rekstrarforskrifta í flugrekandaskírteinum og flugleiðsöguþjónustu.
- 20) Búið er að uppfæra áætlunina um aðgerðir til úrbóta til að endurspegla nýjustu þróun og hefur hún verið lögð fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina með því að nota búnað á Netinu fyrir samfellda vöktun (e. *online CMA tool*). Beðið er eftir fullgildingu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á þessum aðgerðum.
- 21) Þar sem öll eldri flugrekandaskírteini voru felld tímabundið úr gildi í lok mars 2013 stendur enn yfir heildstætt (fimm áfanga) vottunarferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við landsbundinn flugrekanda (*PROBIZ Guinée* sem starfrækir eitt loftfar af tegundinni BE90) með aðstoð og stuðningi sérstakrar CAFAC-/BAGASOO-sendinefndar og á sama tíma stendur yfir þjálfun á vinnustað fyrir skoðunarmenn Flugmálastjórnar Lýðveldisins Gíneu að því er varðar allt ferlið. Vottunarferlið bíður nú samþykkis Flugmálastjórnar Bandaríkjanna á viðhaldsáætluninni en það er yfirvald í skráningarríki loftfarsins. Flugrekandinn *PROBIZ Guinée* starfrækir ekki flug til Sambandsins.
- 22) Flugmálastjórn Lýðveldisins Gíneu hafði óskað eftir samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til að fullgilda framvindu framkvæmdar áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta og Alþjóðaflugmálastofnunin hugðist framkvæma úttektina í maí 2014. Nýlegar breytingar á yfirstjórn

Samgönguráðuneytisins hafa valdið seinkun og samræmd fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er sem stendur fyrirhuguð í síðari hluta septembermánaðar 2014.

- 23) Það er því metið svo, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins með því að bæta flugrekendum frá Gíneu í skrána. Ef einhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að öryggisáhrættu sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

#### **Flugrekendur frá Indlandi**

- 24) Framkvæmdastjórnin veitti flugöryggisnefndinni upplýsingar um nýjustu þróun að því er varðar eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun hjá lögbærum yfirvöldum á Indlandi. Það hefur beina þýðingu að í kjölfar heimsóknar Flugmálastjórnar Bandaríkjanna í september 2013 í tengslum við alþjóðlegt flugöryggismat (IASA) tilkynnti Flugmálastjórnin 31. janúar 2014 að sökum þeirra annmarka sem komu í ljós við IASA-úttektina yrði Indland fært úr flokki 1 í flokk 2 að því er varðar flokk vanefnda.
- 25) Framkvæmdastjórnin hafði áður, í nóvember 2013, veitt flugöryggisnefndinni upplýsingar að því er varðar getu lögbærra yfirvalda á Indlandi til að inna af hendi eftirlitsskyldur sínar í samræmi við alþjóðlegar kröfur, þ.m.t. kröfur Chicago-samningsins. Sérstaklega var vísað til samræmdrar fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar frá desember 2012 og eftirfylgni hennar frá ágúst 2013. Að auki var vísað til bréfa sem framkvæmdastjórnin hafði áður sent indverskum yfirvöldum í tengslum við öryggisvanda. Í kjölfar samræmdrar fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í ágúst 2013 leiddi Alþjóðaflugmálastofnunin formlega til lykta tvenns konar alvarlega öryggisvanda, sem flugöryggisnefndinni var tilkynnt um í nóvember 2013. Í lokaskýrslunni, sem birt var um samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, eru upplýsingar um aðgerðir til úrbóta sem Flugmálastjórn Indlands (DGCA) hefur gripið til í því skyni að leysa vandamálin sem eru útistandandi.
- 26) Í kjölfar tilkynningar Flugmálastjórnar Bandaríkjanna um að lækka öryggiseinkunn Indlands átti framkvæmdastjórnin fund með Flugmálastjórn Indlands þar sem hún lýsti yfir áhyggjum sínum varðandi lækkunina. Framkvæmdastjórnin óskaði eftir því að indversk yfirvöld gerðu með skýrum hætti grein fyrir þeim aðgerðum til úrbóta sem þau væru að grípa til í því skyni að bregðast við þessari lækkun Flugmálastjórnar Bandaríkjanna. Að auki var fundurinn nýttur til að leggja áherslu á þær ráðstafanir sem gæti þurft grípa til innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 27) Sem eftirfylgni við fyrri fundinn 12. febrúar 2014 sendi Flugmálastjórn Indlands framkvæmdastjórninni bréf 17. febrúar 2014. Í bréfi þessu voru upplýsingar um aðgerðir sem Flugmálastjórnin hafði gripið til vegna lækkunarinnar. Samkvæmt þessum upplýsingum hafði verið gripið til aðgerða varðandi flesta ágallana og áætlun liggur fyrir um aðgerðir til úrbóta í tengslum við útistandandi vandamál.
- 28) Framkvæmdastjórnin skrifaði Flugmálastjórn Indlands 6. mars 2014 til að tilkynna að hún ætlaði að hefja formlegt samráð við þau yfirvöld sem hafa með höndum lögbóðið eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun á Indlandi, í samræmi við ákvæðin sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006. Í bréfinu var nauðsyn áframhaldandi skuldbindingar ítrekuð og óskað eftir tæknifundi til að gera framkvæmdastjórninni og aðildarríkjunum kleift að leggja frekara mat á málefnið. Flugmálastjórn Indlands svaraði þessu bréfi 18. mars 2014 þar sem hún samþykkti slíkan fund.
- 29) Í ljósi þess að Flugmálastjórn Indlands sýnir vilja til að starfa með framkvæmdastjórninni og að teknu tilliti til mats á upplýsingunum sem höfðu borist fram að þessu, var það metið svo, í samræmi við sameiginlegar viðmiðanir, að á þessu stigi ætti ekki að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur með því að bæta flugrekendum frá Indlandi í skrána. Fylgst verður náið með ástandinu og ef einhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál, gefa til kynna að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða í samræmi við ákvæði reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 30) Aðildarríkin munu halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför indverskra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

**Flugrekendur frá Indónesíu**

- 31) 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.
- 32) Framkvæmdastjórnin skrifaði Flugmálastjórn Indónesíu 14. janúar 2014 til að fá uppfærðar upplýsingar að því er varðar flugrekendur undir hennar eftirliti. Í bréfi, sem er dagsett 10. febrúar 2014, upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórnina að þrjár nýir flugrekendur hefðu fengið vottun síðan upplýsingar voru síðast gefnar: flugrekandinn *Sky Aviation* hefði fengið útgefið flugrekandaskirteini nr. 121-028 25. október 2013, flugrekandinn *Aviastar Mandiri* hefði fengið útgefið flugrekandaskirteini nr. 121-043 1. nóvember 2013 og flugrekandinn *NAM Air* hefði fengið útgefið flugrekandaskirteini nr. 121-058 29. nóvember 2013. Þar sem Flugmálastjórn Indónesíu færði ekki sönnun á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekendum samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum er það metið svo, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að þessir flugrekendur skuli skráðir í viðauka A.
- 33) Árið 2012 hóf Flugmálastjórn Indónesíu bréfaskipti við framkvæmdastjórnina með það að markmiði að fá flugrekandann *PT. Citilink Indonesia* felldan brott úr viðauka A, eins og gert var við móðurfélag hans, flugrekandann *Garuda Indonesia*. Til að bregðast við svari framkvæmdastjórnarinnar var beiðninni fylgt eftir með bréfi, fyrst frá flugrekandanum *Garuda Indonesia* og 2013 frá flugrekandanum *PT. Citilink Indonesia*. Í kjölfar þess að flugrekandinn *PT. Citilink Indonesia* lagði fram yfirgripsmikil gögn fyrir framkvæmdastjórnina varðandi vottun flugrekandans var haldinn tæknifundur 5. nóvember 2013. Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin sóttu þennan fund. Við lok þessa fundar var óskað eftir að flugrekandinn *PT. Citilink Indonesia* legði fram frekari sannanir fyrir því eftirliti sem Flugmálastjórn Indónesíu hefði framkvæmt vegna flugrekandans *PT. Citilink Indonesia*. Hinn 20. febrúar 2014 sendi flugrekandinn *PT. Citilink Indonesia* þessar upplýsingar.
- 34) Í bréfi frá 10. febrúar 2014 lét Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórninni í té upplýsingar í tengslum við beiðni hennar um að aflétta flugrekstrarbanninu af flugrekandanum *PT. Citilink Indonesia*. Í þessu bréfi lagði Flugmálastjórn Indónesíu fram gögn um úrræði og getu flugrekandans *PT. Citilink Indonesia*, öryggisgögn flugrekandans ásamt sönnun fyrir því að Flugmálastjórn Indónesíu hefði haft með höndum öryggiseftirlit með flugrekandanum. Á grundvelli þessara gagna lýsti Flugmálastjórn Indónesíu því yfir að flugrekstur flugrekandans *PT. Citilink Indonesia* væri að hennar mati öruggur og í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 35) Hinn 25. mars 2014 hlýddi flugöryggisnefndin á kynningu Flugmálastjórnar Indónesíu, sem samanstóð af því að veita uppfærðar upplýsingar um löggjöf og eftirlit ásamt upplýsingum um eftirlit með flugrekandanum *PT. Citilink*. Eftir kynningu Flugmálastjórnar Indónesíu kom kynning flugrekandans *PT. Citilink Indonesia* sem fjallaði m.a. um áætlanir um stækkun flotans og málefni sem varða ráðningu flugmanna og öryggisstjórnun.
- 36) Flugöryggisnefndin spurði bæði Flugmálastjórn Indónesíu og flugrekandann *PT. Citilink Indonesia* spurninga í tengslum við öryggisstjórnun, þ.m.t. um hvaða áhættur og hættur flugrekandinn hefði greint. Á grundvelli svara við þessum spurningum lét flugöryggisnefndin í ljós áhyggjur sínar af því með hvaða hætti yfirvöld, flugrekandinn *PT. Citilink Indonesia* og aðrir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, stjórna þeim áhættum sem tengjast miklum vexti þessara fyrirtækja. Flugöryggisnefndin lét einnig í ljós áhyggjur sínar af getu flugrekandans *PT. Citilink* til að draga ályktanir út frá upplýsingunum sem öryggisstjórnunarkerfi þeirra safnar saman og grípa til aðgerða út frá þessum upplýsingum.
- 37) Í ljósi fyrirliggjandi upplýsinga og þeirra áhyggja sem voru látnar í ljós að því er varðar getu Flugmálastjórnar Indónesíu og flugrekandans *PT. Citilink Indonesia* til að stjórna áhættum í tengslum við vöxt flugrekandans og áhyggjur í tengslum við getu flugrekandans til að stjórna öryggi sem og í samræmi við sameiginlegar viðmiðanir, þótti flugöryggisnefndinni ekki nægar sannanir fyrir hendi um að flugrekandinn *PT. Citilink Indonesia* uppfylli að fullu alþjóðlegar öryggiskröfur og komst nefndin því að þeirri niðurstöðu að ekki væri unnt að fella þennan flugrekanda brott úr viðauka A að svo stöddu.
- 38) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin viðurkenna viðleitni Flugmálastjórnar Indónesíu að byggja upp flugkerfi sem er í fullu samræmi við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Nauðsynlegt gagnsæi af hálfu Flugmálastjórnar Indónesíu og vilja hennar til að deila upplýsingum var veitt verðskulduð athygli.



- 39) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin hvetja Flugmálastjórn Indónesíu til að veita þeim vanda-  
málum sem eftir standa sérstaka athygli í tengslum við frekari þróun öryggisstjórnunarkerfa og videig-  
andi skipulag til að draga úr þeim áhættum sem tengjast því hve fluggeiri Indónesíu stækkar hratt.

#### **Flugrekendur frá Kasakstan**

- 40) Á fundi flugöryggisnefndarinnar í nóvember 2013 var samþykkt að framkvæmdastjórnin myndi  
undirbúa endurskoðun á núverandi takmörkunum á flugrekstri flugrekandans *Air Astana* fyrir næsta  
fund nefndarinnar.
- 41) Framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkjanna, átti fund 20.  
janúar 2014 með opinberum embættismönnum frá Kasakstan og fulltrúum flugrekandans *Air Astana*.
- 42) Í kjölfar þessa fundar var flugrekandanum *Air Astana* úthlutað sérstökum öryggisskoðunarmanni  
frá flugmálayfirvöldum í Kasakstan (Flugmálastjórn Kasakstans (CAC)). Framkvæmdastjórninni  
var sent nafn hans og ferilskrá. Þessi skoðunarmaður á að annast eftirlit yfirvaldsins með flug-  
rekandanum og viðhalda tíðu sambandi við stjórn flugrekandans og rekstrar- og tæknistarfsfólk  
hans til að meta starfsemi fyrirtækisins og frammistöðu starfsfólks þess í tengslum við flugrekstur,  
viðhald og þjálfun. Allir annmarkar, sem skoðunarmaður uppgötvar, skulu tafarlaust tilkynntir flug-  
rekanda. Skoðunarmaðurinn skal senda framkvæmdastjórninni (annaðhvort beint eða fyrir milli-  
göngu tengiliðs) skýrslu um athugasemdir sínar a.m.k. tvisvar á ári, tveimur mánuðum fyrir fund  
flugöryggisnefndarinnar eða oftár ef framkvæmdastjórnin fer fram á það. Í kjölfar þessa fundar var  
einnig útnefndur tengiliður innan Flugmálastjórnar Kasakstans til að greiða fyrir samskiptum um  
öryggismál á milli þessa yfirvalds og framkvæmdastjórnarinnar. Á sama fundi samþykkti stjórn  
flugrekandans *Air Astana* þar að auki að halda áfram að upplýsa framkvæmdastjórnina, í samræmi  
við núverandi starfsvenjur, um alla þróun innan fyrirtækisins í tengslum við öryggismál, þ.m.t. (en  
ekki takmarkað við) endurnýjun flotans og nýjar flugleiðir til ESB.
- 43) Hinn 7. febrúar 2014 héldu framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu annan fund með  
fulltrúum Flugmálastjórnar Kasakstans (m.a. öryggisskoðunarmanninum og tengiliðnum) og  
fulltrúum flugrekandans *Air Astana* til að ræða frekar tæknileg málefni á grundvelli bráðabirgðasvara  
Kasakstans við spurningalistum framkvæmdastjórnarinnar. Við þetta tilefni var samið um það að  
Flugmálastjórn Kasakstans myndi leggja fram skoðunaráætlun sína fyrir árið 2014, verklagsreglur  
skoðunarmanns innri málefna og uppfærða stöðu flugrekandaskírteina sem gefin eru út í landinu.  
Flugmálastjórn Kasakstans skuldbatt sig einnig til að aðlaga rekstrarforskriftir flugrekandans *Air  
Astana* að kröfum Alþjóðflugmálastofnunarinnar, einkum reglurnar um lágmarksskyggni. Flugrek-  
andinn *Air Astana* var beðinn um að leggja fram ítarlega greiningu á niðurstöðum úr SAFA-skoðun  
flugrekandans. Öll umbeðin gögn voru látin framkvæmdastjórninni í té fljótlega eftir fundinn.
- 44) Hinn 25. mars 2014 hlýddi flugöryggisnefndin á greinargerð Flugmálastjórnar Kasakstans og flug-  
rekandans *Air Astana*. Við áheyrnina veitti Flugmálastjórn Kasakstans upplýsingar um framvindu  
hvað varðar löggjöf á sviði flugmála, grunnvirki, skipulagningu Flugmálastjórnar Kasakstans og  
þjálfun öryggisskoðunarmanna. Flugrekandinn *Air Astana* upplýsti flugöryggisnefndina um skipu-  
lag fyrirtækisins, samsetningu flotans, skammtímaáætlanir vegna markaðsþróunar og öryggis-  
stjórnunarkerfi sitt.
- 45) Flugöryggisnefndin veitti því athygli að núverandi öryggisframmistaða flugrekandans *Air Astana*  
valdi ekki áhyggjum að því er varðar þær tegundir loftfara sem honum er heimilt að fljúga til  
Sambandsins. Flugrekandinn getur aðlagast breytingum og fyrir hendi er kerfi sem tryggir öruggt  
flug. Þó veitti flugöryggisnefndin því athygli að flugmálayfirvöld í Kasakstan standi enn frammi  
fyrir alvarlegum áskorunum í tengslum við framkvæmd öryggiseftirlitskerfis ríkisins, þ.m.t. að því  
er varðar skort á viðurkenndum skoðunarmönnum, og geti á þessu stigi ekki tryggt áframhaldandi  
eftirlit á sviði flugreksturs og lofthæfis. Yfirvöld í Kasakstan eru eindregið hvött til að halda áfram  
með umbætur á fluggeiranum og leitast við að uppfylla alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 46) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar er það því metið svo að fjarlægja megi þær takmarkanir  
sem settar voru árið 2009 á starfrækslustig flugrekandans *Air Astana* en aðrar takmarkanir sem  
kveðið er á um í viðauka B haldast hins vegar óbreyttar. Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna  
er það metið svo að allir aðrir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, skuli áfram vera  
skráðir í viðauka A.
- 47) Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu skulu halda áfram að fylgjast náið með stöðu  
allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, þ.m.t. flugrekandans *Air Astana*. Lögbær

yfirvöld í aðildarríkjunum skulu sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekandans *Air Astana* séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

#### Flugrekendur frá Líbanon

- 48) Samráð við lögbær yfirvöld (Flugmálastjórn Líbanons, LCAA) í Líbanon hélt áfram með það að markmiði að staðfesta að Líbanon sé að taka á annmörkunum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin staðfesti í tengslum við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem fram fór í Líbanon frá 5. til 11. desember 2012. Flugmálastjórn Líbanons hefur sett fram áætlun um aðgerðir til úrbóta og framkvæmd þessara aðgerða stendur yfir, m.a. þær sem tengjast alvarlega öryggisvandinum.
- 49) Í nóvember 2013 fengu framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu fyrstu gögnin frá Flugmálastjórn Líbanons sem innihéldu bréfskipti á milli Flugmálastjórnar Líbanons og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við umræddan alvarlegan öryggisvanda, skrá yfir úttektir og skoðanir, sem framkvæmdar voru árið 2013 í tengslum við alvarlega öryggisvandann, úttektaráætlun Flugmálastjórnar Líbanons vegna eftirlits með flugrekendum árið 2014 og vegvís Flugmálastjórnar Líbanons að því er varðar flugöryggisáætlun Líbanons (e. *State Safety Programme* (SSP)). Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu greindu móttekin gögn og óskuðu eftir viðbótarupplýsingum frá Flugmálastjórn Líbanons til að geta greint betur samskiptin á milli Flugmálastjórnar Líbanons og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um alvarlega öryggisvandann, getu Flugmálastjórnar Líbanons til eftirlits og frekari upplýsingar varðandi vegvís Flugmálastjórnar Líbanons í tengslum við flugöryggisáætlunina.
- 50) Að því er varðar samskipti á milli Flugmálastjórnar Líbanons og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um úrlausn alvarlega öryggisvandans, veittu Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu því athygli að Alþjóðaflugmálastofnunin fór fram á að Flugmálastjórn Líbanons gripi til tafarlausra aðgerða vegna alvarlega öryggisvandans og að fullgilding Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á fyrirhugaðri áætlun Flugmálastjórnar Líbanons vegna aðgerða til úrbóta gengi ekki hratt fyrir sig.
- 51) Varðandi þau viðbótargögn sem óskað var eftir svo unnt væri að meta getu Flugmálastjórnar Líbanons til eftirlits voru gögn móttekin og þau greind varðandi flugrekendurna *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* og *IBEX Air Charter*. Ágallarnir, sem Flugmálastjórn Líbanons vakti athygli á hjá þessum flugrekendum, tengjast aðallega vandamálum í tengslum við skjala- og skráhald. Þó virðist Flugmálastjórn Líbanons ekki hafa metið að fullu tiltekin önnur tæknileg svið, t.d. þjálfun flugmanna.
- 52) Hvað varðar vegvís Flugmálastjórnar Líbanons í tengslum við flugöryggisáætlunina þá hefur Flugmálastjórn lagt fram áætlun, innan ramma MASC-verkefnisins (e. *Mediterranean Aviation Safety Cell* (deild um flugöryggi á Miðjarðarhafinu)), um að samþykka vegvís um lagasetningu innan sex mánaða, sem felur í sér innleiðingu flugöryggisáætlunar. Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu létu í ljós skuldbindingu sína til að fylgjast náið með samþykkt og framkvæmd vegvísins og upplýsa flugöryggisnefndina þar um.
- 53) Frekara samráð fór fram á milli framkvæmdastjórnarinnar, aðildarríkjanna, Flugöryggisstofnunar Evrópu og Flugmálastjórnar Líbanons, þ.m.t. með tæknifundi, sem fór fram í Brussel 27. febrúar 2014, en þar lagði Flugmálastjórn Líbanons fram viðbótarupplýsingar. Flugmálastjórn Líbanons gat sýnt fram á að eftirlit hennar með flugrekendum hafi batnað og að hún vinni jafnt og þétt að því að verða sjálfstæðari og sjálfbærari stofnun. Fyrstu skrefin hafa verið stigin við innleiðingu flugöryggisáætlunarinnar. Flugmálastjórn Líbanons virtist nýta sér vel tækniástoðina, sem hún hefur fengið frá Sambandinu og aðildarríkjunum, og leitar enn leiða til að sannprófa aðgerðirnar til úrbóta sem gripið hefur verið til fram til þessa.
- 54) Á grundvelli ástandsins, sem lýst er í forsendum 48 til 53, skal samráð við libönsk yfirvöld halda áfram í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 55) Það er því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins með því að bæta flugrekendum frá Líbanon við í skrána. Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

**Flugrekendur frá Líbíu**

- 56) 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 öryggisefirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Líbíu, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 57) Innan ramma EUROMED-áætlunarinnar (samvinna Evrópu og Miðjarðarhafslanda) heimsótti hópur ráðgjafa Líbíu frá 2.-7. febrúar 2014 með það að markmiði að gefa framkvæmdastjórninni skýrslu um athugasemdir sínar um raunverulega stöðu innan Flugmálastjórnar Líbíu og flugrekendanna *Afriqiyah Airways* og *Libyan Airlines*. Helstu athugasemdirnar voru eftirfarandi: Flugmálastjórn Líbíu virtist hafa yfir að ráða nægilegum fjölda starfsmanna og viðunandi skrifstofuaðstöðu en verkferlar voru ófullnægjandi. Framlöggiðfin og afleidda löggjöfin á sviði flugmála voru báðar ófullnægjandi og öryggisreglur höfðu ekki verið gefnar út. Öryggisstjórnun hafði ekki verið hrint í framkvæmd á vettvangi lögbæra yfirvaldsins. Flugmálastjórn Líbíu virtist treysta á stuðning utanaðkomandi ráðgjafa til að bæta getu sína til að skila viðunandi niðurstöðum til skamms tíma án þess að nokkuð bendi til þess að þessar úrbætur séu varanlegar sökum þess að þær hafa takmörkuð áhrif á uppbyggingu getu. Það var óljóst hvort allir flugrekendur féllu undir kröfuna um vottun og eftirlit. Flugrekandinn *Libyan Airlines* fékk vottun sína endurnýjaða í desember 2013. Að lokum töldu ráðgjafarnir að visbendingar væru um að öryggisstjórnun innan fyrirtækisins væri fullnægjandi.
- 58) Hinn 4. mars 2014 var haldinn fundur milli framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkjanna, fulltrúa frá Flugmálastjórn Líbíu og hóps frá flugrekandanum *Afriqiyah Airways*. Á þessum fundi kynnti flugrekandinn *Afriqiyah Airways* frekari framvindu að því er varðar öryggistilmælin sem fengin eru úr slysaskýrslunni sem gerð var í kjölfar banaslyssins 12. maí 2010. Ráðist hefur verið í nokkur framtaksverkefni en sum eru enn á allra fyrstu stigum. Flugrekandinn útskýrði að hann hefði gert samning við írskan handhafa flugrekandaskírteinis til að færa tvö af loftförum sínum af tegundinni Airbus A320 yfir á írsku skrá með samningi um tómaleigu og síðan ætlaði hann að leigja loftförin aftur með þjónustuleigu og nota að hluta til áhöfn frá flugrekandanum *Afriqiyah Airways*, sem myndi verða sér úti um nauðsynleg fullgildingarleyfi til að fljúga samkvæmt lögum Sambandsins.
- 59) Hinn 13. mars 2014 var haldinn fundur milli framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkjanna og fulltrúa frá Flugmálastjórn Líbíu og flugrekandanum *Libyan Airlines*. Á þessum fundi lagði Flugmálastjórn Líbíu fram nýjar upplýsingar um getu sína til eftirlits, eftirlitsstarfsemi sína og starfsemi sína í tengslum við endurvottun flugrekenda. Að auki kynnti Flugmálastjórn Líbíu framvindu sína að því er varðar öryggisstjórnun. Á grundvelli þessa mælti Flugmálastjórn Líbíu enn og aftur með því við lok fundarins að takmörkunum yrði aflétt þar eð öll samþykkt skilyrði væru nú uppfyllt að hennar mati. Flugrekandinn *Libyan Airlines* var ekki með kynningu á fundinum en var spurður spurninga um öryggisstjórnun. Að mati framkvæmdastjórnarinnar gefa svörin það til kynna að þörf sé á frekari uppbyggingu á þessu sviði.
- 60) Í bréfi til framkvæmdastjórnarinnar, sem er dagsett 20. mars 2014, tók Flugmálastjórn Líbíu aftur saman aðgerðir sínar sem miða að því að koma á fót yfirvaldi í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur og aðgerðirnar sem gripið hafði verið til svo mögulegt væri að aflétta þeim takmörkunum sem nú eru á flugrekendum í Líbíu í samráði við framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina.
- 61) Hins vegar staðfesti Flugmálastjórn Líbíu í sama bréfi, sem er dagsett 20. mars 2014, að hún muni ekki grípa til aðgerða að eigin frumkvæði að því er varðar núverandi rekstrartakmarkanir og að „allar aðgerðir verði samræmdar með flugöryggisnefndinni“.
- 62) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin eru ánægð með framvindu mála hjá Flugmálastjórn Líbíu og lýstu þau því yfir að frekari þróun verði að byggjast á þeim grunni sem núverandi stjórnendur hafa byggt upp.
- 63) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin veittu því athygli að Flugmálastjórn Líbíu heldur áfram að framfylgja núgildandi takmörkunum á flugi til Sambandsins sem hún setur á alla flugrekendur í Líbíu að beiðni framkvæmdastjórnarinnar og flugöryggisnefndarinnar.
- 64) Það er því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins að því er varðar flugrekendur frá Líbíu. Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin héldu því þó fram að áður en Flugmálastjórn Líbíu íhugar að gefa út heimild til handa flugrekendum sínum til að fljúga til Sambandsins ætti



að sýna fram á, þannig að framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin telji fullnægjandi, að endurvottunarferlinu hafi verið lokið með skilvirkum hætti og að til staðar sé áframhaldandi, varanlegt eftirlit í samræmi við kröfur Alþjóðflugmálastofnunarinnar. Til að fá þetta staðfest, og með því skilyrði að fullnægjandi verndarráðstafanir séu fyrir hendi, bað flugöryggisnefndin framkvæmdastjórnina að fara til Líbíu í matsheimsókn eins fljótt og auðið er, og helst fyrir næsta fund nefndarinnar, með hópi sérfræðinga frá Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjum ESB.

- 65) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

#### Flugrekendur frá Madagaskar

- 66) Flugrekandinn *Air Madagascar* sætir rekstrartakmörkunum og er skráður í viðauka B samkvæmt framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 390/2011 <sup>(7)</sup>. Samráð við lögbær yfirvöld á Madagaskar (Flugmálastjórn Madagaskar (ACM)) og flugrekandann *Air Madagascar* hefur síðan haldið áfram í því skyni að fá uppfærðar upplýsingar um þann árangur sem náðst hefur við framkvæmd aðgerða til úrbóta.
- 67) Eftir ítrekaðar beiðnir frá Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandanum *Air Madagascar* um endurmat á rekstrartakmörkunum, sem settar voru með framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 390/2011, fór framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og sérfræðinga frá aðildarríkjunum, í heimsókn til Madagaskar í tengslum við öryggismat sem fór fram 10.–13. febrúar 2014. Tilgangur heimsóknarinnar var að staðfesta að ráðstöfunum, sem Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* gerðu til að ráða bót á þeim öryggisvanda sem lýst er í fyrrnefndri reglugerð, hafi verið framfylgt með fullnægjandi hætti.
- 68) Í heimsókninni gat Flugmálastjórn Madagaskar ekki sýnt matshópnum fram á skilvirkni áætlunar sinnar um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir, eins og hún var þróuð og framkvæmd, til að ráða bót á ófullnægjandi öryggiseftirliti með rekstri flugrekandans *Air Madagascar*. Hópurinn veitti því athygli að varðandi áætlunina frá 2013 um eftirlit með flugrekstri flugrekandans *Air Madagascar* hafði aðeins 60% af fyrirhuguðum skoðunum á sviði flugrekstrar og leyfisveitinga verið framkvæmdar og minna en 25% á sviði lofthæfis. Greining á skoðunum, sem Flugmálastjórn Madagaskar sá um, leiddi einnig í ljós að ráðin hefði verið bót á ágöllum á grundvelli áætlana um aðgerðir til úrbóta en ekki á grundvelli sannpröfunar á þeim aðgerðum sem voru framkvæmdar.
- 69) Flugmálastjórn Madagaskar benti á að skortur á viðeigandi úrræðum væri helsta frumorsök þess að viðeigandi eftirlitsáætlun hafi ekki verið framkvæmd með réttum hætti. Þetta atriði hafði þegar verið rætt á fundi flugöryggisnefndarinnar 12. nóvember. Á þeim tíma, eins og lýst er í framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1146/2012 <sup>(8)</sup>, upplýsti Flugmálastjórn Madagaskar flugöryggisnefndina um að hún hefði gert tveggja ára samning til að verða sér úti um utanaðkomandi tækniástoð til að styðja við skyldu sína um öryggiseftirlit. Hópurinn veitti því athygli í heimsókninni að þessi samningur hefði fallið tímabundið úr gildi sex mánuðum eftir að hann öðlaðist gildi.
- 70) Í heimsókn sinni til flugrekandans *Air Madagascar* mat hópurinn framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir, sem flugrekandinn samdi til að bregðast við þeim flugrekstrartakmörkunum sem settar voru með framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 390/2011. Hópurinn fékk sannanir fyrir því að flugrekandinn hefði gert úrbætur á stjórnunarkerfum sínum varðandi lofthæfi loftfara, skjalahald og gæðaeftirlit. Flugrekandinn taldi þessi stjórnunarkerfi með öllu ófullnægjandi eins og kom fram í greiningunni á frumorsökum í niðurstöðum úr SAFA-áætluninni.
- 71) Matið, sem hópurinn gerði, leiddi ekki í ljós neina meiriháttar ágalla á sviði flugrekstrar og leyfisveitinga en þó var vakin athygli á tilteknum áhyggjuefnum á sviði lofthæfis sem sýndi að enn væri þörf á úrbótum á þeim ferlum sem flugrekandinn hafði komið á. Að auki sýndi fjöldi og eðli tilmælanna, sem hópurinn þurfti að beina til flugrekandans *Air Madagascar*, glögglega að flugrekandinn væri háður niðurstöðum úr eftirlitsstarfsemi þriðju aðila að því er varðar áframhaldandi úrbætur á öryggiskerfum hans.

<sup>(7)</sup> Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 390/2011 frá 19. apríl 2011 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjítíð. ESB L 104, 20.4.2011, bls. 10).

<sup>(8)</sup> Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1146/2012 frá 3. desember 2012 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjítíð. ESB L 333, 5.12.2012, bls. 7).

- 72) Til að ráða bót á ágöllum, sem vakin var athygli á í heimsókn aðila frá Evrópusambandinu í tengslum við öryggismat, sömdu Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* tvær mismunandi áætlanir um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir.
- 73) Í kjölfar beiðni frá Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandanum *Air Madagascar* um endurmat á flugrekstrartakmörkunum, sem settar voru á með framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 390/2011, hlýddi flugöryggisnefndin á Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandann *Air Madagascar* 26. mars 2014. Af þessu tilefni veittu Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* upplýsingar um áætlunina til úrbóta sem gerð var til að ráða bót á þeim annmörkum sem komu í ljós við vettvangsheimsóknina. Flugmálastjórn Madagaskar lýsti því einnig yfir að flugrekstur allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun á Madagaskar — að undanskildum flugrekandanum *Air Madagascar* — væri takmarkaður við innanlandsflug. Eina undanþágan frá þessari reglu gildir um sjúkraflyg. Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin lögðu áherslu á að framkvæmdastjórnin fengi upplýsingar um allar breytingar á þessari stefnu.
- 74) Flugöryggisnefndin viðurkendi framfarir hjá Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandanum *Air Madagascar* við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna en þurfti jafnframt að álykta, á grundvelli skýrslu frá heimsókn aðila frá Evrópusambandinu vegna öryggismats og upplýsinga, sem Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* lögðu fram við áheyrnina hjá flugöryggisnefndinni, að frekari úrbóta væri enn þörf, sérstaklega af hálfu Flugmálastjórnar Madagaskar að því er varðar eftirlitsstarfsemi hennar. Það er því metið svo, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, að flugrekandinn *Air Madagascar* skuli áfram skráður í viðauka B.
- 75) Aðildarríkin munu 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**

- 76) Samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012 hafa aðildarríkin staðfest að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda með flugrekstrarleyfi í Míritaníu. Nýjasta greining Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við SAFA-skoðanir sýnir að ellefu skoðanir fóru fram á þremur loftförum flugrekandans *Mauritania Airlines International (MAI)*. Þó svo að greiningin á þeim annmörkum sem komu í ljós í þessum SAFA-skoðunum sýni smávægilegar úrbætur mælir Flugöryggisstofnun Evrópu með því að þátttökuríkin haldi áfram að leggja áherslu á að skoðanir verði framkvæmdar hjá þessum flugrekanda. Nýjustu skoðanirnar sýna glögg óreglulega þróun með fjölda frávíka, þ.m.t. í 3. flokki (SAFA-frávik í 3. flokki geta haft stórvægileg áhrif á öryggi).
- 77) Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu hafa óskað eftir viðbótarupplýsingum, einkum reglulegum öryggisskýrslum, frá landsyfirvöldum í Míritaníu (Flugmálastjórn Míritaníu (ANAC)) og flugrekandanum *MAI*, að því er varðar eftirfylgni í öryggismálum. Flugrekandinn *MAI* hefur loks sent bráðabirgðaupplýsingar um framkvæmd og rekstur öryggisstjórnunarkerfis síns.
- 78) Flugöryggisnefndin tók fram að Flugmálastjórn Míritaníu og flugrekandinn *MAI* ættu að halda áfram að bæta stöðuna, einkum að því er varðar miðlun öryggisupplýsinga til framkvæmdastjórnarinnar. Framkvæmdastjórnin gaf til kynna að hún myndi ítreka við Míritaníu mikilvægi skuldbindinganna, sem landið gekkst undir í tengslum við áætlun um aðgerðir til úrbóta, um nauðsyn þess að láta greina frumorsök og nauðsyn þess að senda reglulega skýrslur frá Flugmálastjórn Míritaníu og flugrekandanum *MAI*.
- 79) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Íslamska Lýðveldinu Míritaníu. Ef niðurstöður SAFA-skoðana á hlaði í framtíðinni, eða einhverjar aðrar viðeigandi öryggisupplýsingar, gefa til kynna að ekki séu gerðar tilskildar öryggiskröfur þannig að þær yrðu undir viðunandi mörkum, myndi framkvæmdastjórnin neyðast til að íhuga að grípa til aðgerða samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

#### **Flugrekendur frá Mósambík**

- 80) Lögbær yfirvöld í Mósambík (Flugmálastjórn Mósambík (IACM)) hafa tilkynnt um yfirstandandi framkvæmd áætlunar til úrbóta sem var lögð fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina og sem hún samþykkti.

Í nýjstu framvinduskýrslunni, sem framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu fengu í hendur á fjárfundi 26. febrúar 2014 og sem staðfest var með framlagningu nokkurra fylgiskjala 13. mars 2014, koma fram vísbendingar um að Flugmálastjórn Mósambík hafi haldið áfram að vinna að því að uppfæra lagarammann sem styrkir kröfurnar um skyldubundna og valfrjálsa skýrslugjöf um atvik, rannsóknir á slysum og flugatvikum, einelti loftfara og um að koma á fót flugöryggisáætlun. Aðskilnaður á milli eftirlitsaðila og þjónustuveitanda er í vinnslu þar sem verið er að flytja starfsemi flugmálaupplýsinga frá Flugmálastjórn Mósambík til núverandi veitanda flugleiðsöguþjónustu, Aeroportos de Moçambique. Ráðning og þjálfun starfsfólks heldur áfram til að styrkja enn frekar getu til eftirlits, sérstaklega á sviði starfrækslu og leyfisveitinga, leiðsögu og flugvalla, lofthæfis, reglusetningar og framfylgdar, samkomulaga um flutninga í lofti, rekstrarstjórnunar flugumferðar og fjarskipta, leiðsögu og kögunar. Endurfullgilding leyfa alls starfsfólks flugumferðarþjónustu er í vinnslu og verður lokið eigi síðar en í júní 2014. Vottunarferlið fyrir Maputo-flugvöll hefst árið 2014 og verður fylgt eftir með vottunarferli þriggja annarra flugvalla sem sinna alþjóðlegri flugumferð. Vottun veitanda flugleiðsöguþjónustu mun hefjast í september 2014 og mun byggjast á uppfærðum reglum sem taka gildi í lok mars 2014.

- 81) Flugmálastjórn Mósambík vinnur enn að óleystum atriðum í úttektaráætluninni í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP), með tilliti til tengdra spurninga um samskiptareglur, og flestar nauðsynlegar reglugerðir og verklagsreglur, sem eiga að styðja við svörin, hafa verið samdar og þeim upphalað með því að nota búnað Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á Netinu fyrir samfellda vöktun. Beðið er eftir fullgildingunni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á þessum aðgerðum.
- 82) Fjárhagsáætlun Flugmálastjórnar Mósambík fyrir árið 2014 hefur verið hækkuð um nánast 20%, sem endurspeglar áframhaldandi pólitískan stuðning og skuldbindingu til að styrkja getu og skilvirkni Flugmálastjórnarinnar.
- 83) Flugrekandinn *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)* brotlenti 29. nóvember 2013. Eitt af loftförum flugrekandans af tegundinni Embraer ERJ-190, sem flaug frá Mapútó til Lúanda, brotlenti í Namíbíu og létust allir um borð (28 farþegar — þ.m.t. sex ríkisborgarar ESB — og sex flugverjar). Rannsóknarnefnd flugslysa í Namíbíu birti bráðabirgðarannsóknarskýrslu um slysið 9. janúar 2014 og bentu bráðabirgðaniðurstöður hennar til þess að um ásetning flugstjórans hefði verið að ræða. Lokaskýrslunnar um rannsókn slyssins er að vænta í lok árs 2014.
- 84) Flugmálastjórn Mósambík tilkynnti einnig að flugrekandinn *LAM* hafi haldið áfram að vinna að framkvæmd næstu áfanga, aðallega III. áfanga öryggisstjórnunarkerfis síns. Í kjölfar brotlendingarinnar voru fyrstu viðbrögð flugrekandans *LAM* að styrkja verklagsreglur sínar til að tryggja að í stjórnklefanum séu ávallt tveir flugverjar og á öllum stigum flugs.
- 85) Flugmálastjórn Mósambík hefur óskað eftir samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til að fullgilda ferlið við framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta en hún er sem stendur fyrirhuguð haustið 2014.
- 86) Flugmálastjórn Mósambík tilkynnti einnig að hún hefði haldið áfram endurvottunarferli fyrir flugrekendur í fullu samræmi við kröfur og ráðlagðar starfsvenjur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO SARPS) og að hingað til hefðu 13 flugrekendur (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* og *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) fengið endurvottun í samræmi við skrána sem Flugmálastjórn Mósambík lagði fram. Þar sem Flugmálastjórn Mósambík gat ekki fært sönnur á að öryggiseftirlit með þessum 13 flugrekendum samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum er það metið svo, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að þessir flugrekendur skuli allir skráðir í viðauka A.
- 87) Vegna ófullnægjandi framvindu í endurvottunarferlinu hefur Flugmálastjórn Mósambík felld tímabundið úr gildi flugrekandaskírteini þriggja flugrekenda (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* og *Unique Air Charter Lda*) og kyrrsett flotann þeirra. Þar sem tímabundin niðurfelling er ekki endanleg og þar sem Flugmálastjórn Mósambík gat ekki fært sönnur á að öryggiseftirlit með þessum þremur flugrekendum samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum er það metið svo, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að þessir flugrekendur skuli allir skráðir í viðauka A.
- 88) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin fögnuðu þeim þýðingarmikla árangri sem Flugmálastjórn Mósambík greindi frá, að því er varðar að ráða bót á annmörkunum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin

vakti athygli á, og hvatti þau áfram í viðleitni sinni til að setja á stofn flugkerfi sem er í fullu samræmi við alþjóðlegar kröfur. Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin viðurkenndu einnig og fögnuðu viðvarandi úrbótum, sem flugrekandinn LAM tilkynnti um, í áframhaldandi viðleitni þeirra til að samþykkja og fylgja alþjóðlegum öryggiskröfum. Með tilliti til þess þýðingarmikla árangurs sem þegar hefur náðst og þeirri framvindu sem vænst er, er það metið svo að heimsókn sendinefndar Evrópusambandsins vegna öryggismats gæti átt sér stað á fjórða ársfjórðungi 2014.

#### Flugrekendur frá Nepal

- 89) Í kjölfar þess að framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1264/2013 <sup>(9)</sup> var samþykkt voru allir flugrekendur í Nepal skráðir í viðauka A við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006.
- 90) Framkvæmdastjórnin fór, með aðstoð sérfræðinga frá Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum, í matsheimsókn til Nepal 3.-8. febrúar 2014 til að meta frekar getu lögbærra yfirvalda í Nepal (Flugmálastjórn Nepal (CAAN)) og fjölda nepalskra flugrekenda, með það að markmiði að komast að því hvort einhverjar tilslakanir á flugrekstrarbanninu væru mögulegar. Matið tók til flugrekendanna *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* og *Sita Air*.
- 91) Framkvæmdastjórnin lagði skýrsluna um matsheimsóknina fyrir flugöryggisnefndina. Helstu niðurstöðurnar að því er varðar mat á flugrekendunum voru að flugrekendurnir *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* og *Yeti Airlines* gætu sýnt fram á góðan skilning á málefnum tengdum öryggisstjórnun og lagt fram sannanir sem gáfu til kynna að landsbundnar öryggisreglur væru uppfylltar, en flugrekandinn *Sita Air* gat hins vegar hvorki sýnt fram á hæfi sitt til að stunda öruggan flugrekstur né sýnt fram á að áframhaldandi lofthæfi loftfaranna, sem hann starfrækir, væri allhiða. Að auki framkvæmdi flugrekandinn ekki að fullu öryggistilmælin í kjölfar banaslyss árið 2012 að því leyti að hann notaði ekki hermi fyrir neinn hluta þjálfunar sinnar.
- 92) Að því er varðar flugrekandann *Nepal Airlines Corporation* veitti flugöryggisnefndin því athygli að þó svo að grunnramminn fyrir öryggisstjórnun væri til staðar þá þyrfti flugrekandinn að koma á skilvirkari aðferðum til að efla öryggi, bæta skýrslugjöf, framkvæma betri greiningar og setja sér markmið um öryggisframmistöðu sem hann ætlar að uppfylla svo hann geti náð því „viðunandi öryggisstigi“ sem lofað er í öryggisstefnu hans og magngreint það. Flugöryggisnefndin veitti einnig athygli metnaðarfullum áætlunum flugrekandans *Nepal Airlines Corporation* um stækkun, sem fólu m.a. í sér að bæta þremur nýjum tegundum loftfara við flotann á einu ári og lýsti nefndin því yfir að slíkum áætlunum þyrfti að stýra með réttum hætti til að takmarka öryggisáhættuna.
- 93) Enn fremur átti sér stað banaslys 16. febrúar 2014, þar sem um var að ræða loftfar frá flugrekandanum *Nepal Airlines Corporation*, þar sem allir farþegarnir 18 létust, þ.m.t. borgari Evrópusambandsins. Framkvæmdastjórnin skrifaði Flugmálastjórn Nepal 3. mars 2014 og óskaði eftir upplýsingum um slysið ásamt upplýsingum um þær aðgerðir sem Flugmálastjórn Nepal hefði gripið til í því skyni að koma í veg fyrir sambærileg slys í framtíðinni. Flugmálastjórn Nepal svaraði með bréfi, sem er dagsett 18. mars 2014, þar sem hún gerði grein fyrir þeim aðgerðum sem gripið hefði verið til. Upplýsingarnar voru þó ekki taldar fullnægjandi þar sem þær gerðu framkvæmdastjórninni ekki kleift að meta hvort aðgerðirnar, sem Flugmálastjórn Nepal hefði gripið til, hefðu verið viðeigandi þegar horft er til alvarleika slyssins.
- 94) Hvað Flugmálastjórn Nepal varðar þá leiddi matið í ljós alvarlega annmarka, einkum á sviði leyfisveitinga og þjálfunar starfsfólks, vottunar flugrekenda sem og eftirlits á sviði flugrekstrar.
- 95) Það var staðfest að á sviði leyfisveitinga og þjálfunar flugmanna fylgdu lögbær yfirvöld ekki kröfum 1. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, einkum að því er varðar samþykki þjálfunarfyrirtækja, bóklega þekkingu, fullgildingu erlendra skirteina og flughermisþjálfna. Því var ekki hægt að ganga úr skugga um að flugmenn hefðu fullnægjandi menntun og hæfi til að gegna skyldustörfum sínum í samræmi við viðeigandi kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 96) Vegna þessara annmarka var ekki hægt að ganga úr skugga um að flugrekendurnir, sem voru metnir og sem treystu á vottun og leyfi frá Flugmálastjórn Nepal, uppfylltu viðeigandi kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

<sup>(9)</sup> Framkvæmdareglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1264/2013 frá 3. desember 2013 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjóð ESB L 326, 6.12.2013, bls. 7).

- 97) Alþjóðaflugmálastofnunin framkvæmdi samræmda fullgildingarúttekt í júlí 2013 sem hafði í för með sér alvarlegan öryggisvanda í tengslum við starfrækslu loftfara. Aðgerðirnar, sem settar voru fram í upphaflegu áætluninni um aðgerðir til úrbóta, sem Flugmálastjórn Nepal lagði fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina til að ráða bót á annmörkum í tengslum við alvarlegan öryggisvanda, sem vakinn var athygli á, var ekki lokið innan tilskilinna tímamarka og alvarlegi öryggisvandinn var áfram til staðar. Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin veittu því einnig athygli að samkvæmt Alþjóðaflugmálastofnuninni vantaði enn umtalsvert upp á framkvæmd að því er varðar getu landsins á sviðum er snerta frumlöggjöf á sviði flugmála og reglugerðir um almenningflug, skipulag almenningssflugs ásamt leyfisveitingum og þjálfun starfsfólks.
- 98) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin viðurkenndu að Flugmálastjórn Nepal hefði náð einhverjum árangri frá síðustu úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar árið 2009 og samræmdir fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar árið 2013, með innleiðingu breytinga á loftferðalögum og nýjum og endurskoðuðum kröfum, handbókum og verklagsreglum. Margar þessar breytingar væru þó enn ófullgerðar og enn væri eftir að framkvæma þær með varanlegum hætti.
- 99) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin viðurkenndu erfiðleikana sem Flugmálastjórn Nepal stæði frammi fyrir við að ná varanlegum árangri og hvatti til að hún fengi tækniástoð frá Sambandinu og aðildarríkjunum. Framkvæmdastjórnin ítrekaði skuldbindingu sína um að meta möguleikana á að útvíkka fyrirbyggjandi áætlun um tæknisamvinnu milli Flugmálastjórnar Nepal og Flugöryggisstofnunar Evrópu.
- 100) Að teknu tilliti til skýrslunnar um vettvangsheimsókn aðila frá ESB, alvarlegs öryggisvanda, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti athygli á og er enn óleystur, og þeirrar staðreyndar að annað banaslys átti sér stað frá síðustu uppfærslu, komust framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin að þeirri niðurstöðu að lögbær yfirvöld í Nepal væru ekki fær um að framkvæma og framfylgja viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum með fullnægjandi hætti þannig að það gæti réttlætt tilslökun á flugrekstrarbanni að því er varðar einn eða fleiri flugrekendur.
- 101) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Nepal.

#### **Flugrekendur frá Filippseyjum**

- 102) Framkvæmdastjórnin bauð fulltrúum frá flugmálayfirvöldum á sviði almenningssflugs á Filippseyjum (Flugmálastjórn Filippseyja (CAAP)) og flugrekandanum *Cebu Pacific Air* á tæknifund 28. janúar 2014 til að ræða ítarlega aðgerðir í öryggismálum og aðra viðkomandi þætti í tengslum við það að farið var út fyrir flugbraut á alþjóðaflugvællinum Davao 2. júní 2013.
- 103) Framkvæmdastjórnin, sérfræðingar frá Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum ásamt háttsettum fulltrúum frá Flugmálastjórn Filippseyja og flugrekandanum *Cebu Pacific Air* sátu þennan fund.
- 104) Flugmálastjórn Filippseyja lagði fram upplýsingar um lögboðið eftirlit með flugrekandanum *Cebu Pacific Air*. Þar kom m.a. fram að 20. júní 2013 hafi eftirlitsnefnd Flugmálastjórnar Filippseyja skrifað framkvæmdastjóra flugrekandans *Cebu Pacific Air* þar sem hún greindi frá aðgerðum Flugmálastjórnar Filippseyja til úrbóta í ljósi slyssins. Aðgerðirnar fólu m.a. í sér að ábyrgir stjórnendur og stöðvarstjórar flugrekandans *Cebu Pacific Air* ættu að framkvæma endurmat með áherslu á starfræksluna, öryggisstjórnunarkerfið og fyrirtækjamenningu. Flugmálastjórn Nepal tilkynnti einnig að hún ætti að prófa af handahófi getu flugliða við óvenjulegar aðstæður í flughermi. Flugrekandinn var hvattur, út frá skipulagslegu sjónarmiði, til að breyta stefnu sinni um viðvalartíma loftfara úr 30 mínútum í 45 mínútur.
- 105) Hinn 4. október 2013 svaraði flugrekandinn *Cebu Pacific Air* bréfinu frá 20. júní 2013 með því að leggja fram samantekt um þær aðgerðir sem þegar hafði verið gripið til. Þessar aðgerðir fólu m.a. í sér endurskoðað stjórnskipulag flugrekandans, þjálfun alls starfsfólks á sviði öryggisstjórnunarkerfa, stofnun aðgerðahópa á sviði öryggismála (e. *Safety Action Groups* (SAG)) í öllum deildum að því er varðar flugrekstrarstjórnun og framkvæmd mats af handahófi á flughermi í þjálfunarmiðstöð flugrekandans 3.-19. júlí 2013. Flugrekandinn veitti upplýsingar um breytingar á þjálfun, þ.m.t. áætlun um leiðarflugsþjálfun og um þá staðreynd að áhafnir myndu fá meiri þjálfun í hermi þar sem fram fer leiðarflugsþjálfun og hæfnipróf til skiptis. Hann brást einnig við tilmælunum um skipulag að því er varðar viðvalartími loftfara þar sem hann lýsti því yfir að honum yrði breytt í 45 mínútur í vetraráætluninni 2013.



- 106) Að auki skrifaði Flugmálastjórn Filippseyja öllum flugrekendum 2. ágúst 2013, að því er varðar öryggisrannsókn á loftförum af tegundinni Airbus 319/320, þar sem fram kom að þörf væri á forvarnaðgerðum, þ.m.t. nánari upplýsingum um þjálfun sem flugrekendur ættu að ljúka í grunnaðflugi og þegar þeir hætta við landingu. Flugrekandinn *Cebu Pacific Air* svaraði 4. október 2013 þar sem hann gerði grein fyrir þeim breytingum sem gerðar voru í þessum efnunum.
- 107) Enn fremur hóf rannsóknanefnd flugslysa á Filippseyjum (AAIB) rannsókn á slysinu sem átti sér stað á Davao-flugvelli 2. júní 2013 þar sem loftfar flugrekandans *Cebu Pacific Air* fór út fyrir flugbrautina. Hinn 13. desember 2013 upplýsti stjórnandi rannsóknarinnar öryggisstjóra flugrekandans *Cebu Pacific Air* að rannsókn væri í gangi og lét fylgja með hluta af gögnum úr drögum að lokaskýrslunni ásamt tiltækum upplýsingum um niðurstöður og tilmæli sem beint var bæði til Flugmálastjórnar Filippseyja og flugrekandans *Cebu Pacific Air*.
- 108) Flugmálastjórn Filippseyja hefur innleitt áætlun um aukið eftirlit með flugrekandanum *Cebu Pacific Air*. Í árlegri skoðunaráætlun (MRAI) hafði lágmarksfjöldi áætlaðra eftirlitsskoðana verið breytt úr 34 í samtals 62 árið 2013.
- 109) Flugrekandinn *Cebu Pacific Air* lagði fram samantekt á þeim aðgerðum sem gripið hafði verið til í tengslum við slysið sem átti sér stað 2. júní 2013. Aðgerðirnar fólu í sér svör til Flugmálastjórnar Filippseyja meðan á rannsókninni stóð og ítarlegar upplýsingar að því er varðar stjórnun og eftirlit með rekstrinum. Frekari aðgerðir, sem tilgreindar voru, fólu m.a. í sér upplýsingar um greiningu á fluggögnum og áætlun flugrekandans til að koma í veg fyrir að farið sé út fyrir flugbraut. Búið er að skipta áætluninni upp í aðgerðir til skamms tíma, meðallangs tíma og langs tíma, þar sem ítarlegar upplýsingar um stuðningsáætlun Airbus voru lykiltáttur. Að því er þessa stuðningsáætlun varðar hefur farið fram ítarleg úttekt á rekstrinum, sem fól í sér að fluggögn voru greind og að fylgst var með flugi og þjálfun í flughermi.
- 110) Flugrekandinn *Cebu Pacific Air* og Flugmálastjórn Filippseyja lögðu einnig fram ítarlegar upplýsingar um yfirstandandi áætlun um uppfærslu á svæðisleiðsögu (RNAV) í aðflugi og um breytingar á grunnvirkjum og tæknilegar breytingar sem hafa nú þegar verið framkvæmdar. Skilningurinn var sá að áætlunin til meðallangs tíma gengi út á það að skipta út stórum hluta af fyrirbyggjandi leiðsögutækjum fyrir grunnaðflug á jörðu niðri sem væri þáttur í heildarráðstöfunum til úrbóta.
- 111) Flugmálastjórn Filippseyja lagði einnig fram upplýsingar um að flugrekandinn *Cebu Pacific Air* hafi tekið í notkun loftfar af tegundinni Airbus A330 og tilgreindi að sem liður í breytingu á flugrekanda-skírteini hans hafi honum verið falið að framkvæma 100 klukkustunda sannprófunarflug (e. *route proving*) í Asíu, sem er ekki í ábataskyni, áður en hann fékk leyfi til að stunda flutningaflug. Flugmálastjórn Filippseyja hefur ekki veitt flugrekandanum *Cebu Pacific* fjarflugsleyfi (ETOPS) þar sem yfirvaldið bíður frekara mats og þess að flugrekandinn öðlist meiri reynslu af starfrækslu.
- 112) Á tæknifundi 28. janúar 2014 voru lagðar fram upplýsingar, á grundvelli ítarlegra spurninga, um nýleg flugatvik hjá flugrekandanum *Cebu Pacific Air*. Tvö atvikanna, sem voru rædd, fólu í sér að loftfar af tegundinni ATR fór út fyrir flugbraut á Davao-flugvelli 2. júní 2013 og loftfar af tegundinni Airbus 319 fór út fyrir flugbraut á Manila-flugvelli 13. júní 2013. Í báðum tilvikum komst loftfarið aftur á flugbrautina eftir frávik. Í kynningu sinni lagði Flugmálastjórn Filippseyja einnig fram samantekt yfir slys og flugatvik fyrir tímabilið 2010–2013 að því er varðar flugrekendur sem hafa fengið vottun á Filippseyjum.
- 113) Flugrekandinn *Cebu Pacific Air* lagði einnig fram upplýsingar um núverandi flota sinn og áætlanir um stækkun flotans og fjölgun flugleiða.
- 114) Á fundinum 28. janúar 2014 lögðu bæði Flugmálastjórn Filippseyja og flugrekandinn *Cebu Pacific Air* fram uppfærðar upplýsingar vegna svara þeirra að því er varðar athugasemdir sem gerðar voru í heimsókn aðila frá ESB 3.-7. júní 2013 í tengslum við sannprófun á staðnum.
- 115) Hinn 26. mars 2014 hlýddi flugöryggisnefndin á Flugmálastjórn Filippseyja og flugrekandann *Cebu Pacific Air*. Flugmálastjórn Filippseyja lagði fram ítarlegar upplýsingar um þjálfun sem skoðunarmenn hennar fá í eftirlitsvitund innan ramma öryggisstjórnunarkerfisins. Að auki tilkynnti Flugmálastjórn Filippseyja nefndinni að fest hefðu verið kaup á upplýsingatækni í tengslum við eftirlits- og kögunarkerfi hennar. Flugmálastjórn Filippseyja lagði fram yfirlit í tengslum við stöðu flugöryggisáætlunar Filippseyja. Hvað varðar eftirlit með flugrekandanum *Cebu Pacific Air* lagði Flugmálastjórn Filippseyja áherslu á að búið væri að innleiða áætlun um aukið eftirlit, sem eftirfylgni við tæknifundinn 28. janúar 2014.

- 116) Við áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 26. mars 2014 lagði flugrekandinn *Cebu Pacific Air* fram ítarlegar upplýsingar um núverandi stjórnskipulag sitt og tilkynnti að frá og með janúar 2014 væri flugrekandinn með 50 loftför í starfrækslu, þ.m.t. þrjú af tegundinni Airbus A330. Flugrekandinn lagði fram útdrátt úr skrá sinni yfir hættugreiningu og áhættumat, þ.m.t. ítarlegar upplýsingar um ráðstafanir sem gerðar höfðu verið til að draga úr áhættu sem og öryggismarkmið sín og -viðmið fyrir árið 2014. Flugrekandinn *Cebu Pacific Air* tilkynnti flugöryggisnefndinni að hlutfall endurheimta vegna greiningar á fluggögnum (FDA) væri 94% hjá flugrekandanum. Flugrekandinn lagði fram yfirlit yfir öryggismat sitt og stjórnunarkerfi ásamt ítarlegri greiningu sem hann hafði framkvæmt á gögnum um landingar sem hætt er við og óstöðugt aðflug. Einnig voru lagðar fram ítarlegar upplýsingar um tilkynningameninguna hjá flugrekandanum *Cebu Pacific Air*, þ.m.t. að til staðar sé kerfi fyrir tilkynningar sem sendar eru inn í trúnaði. Enn fremur lagði flugrekandinn *Cebu Pacific Air* fram ítarlegar upplýsingar um núverandi áætlun sína um stjórnun áhafnarsamvinnu (CRM). Flugrekandinn *Cebu Pacific Air* veitti flugöryggisnefndinni einnig upplýsingar um kröfur hans í tengslum við reynslu flugstjóra af því að fljúga loftförum úr Airbus-flota flugrekanda, bæði hvað varðar langflug og stuttar flugleiðir.
- 117) Flugöryggisnefndin veitti því athygli að flugrekandinn *Philippine Airlines* hefði aftur hafið flug til Sambandsins 4. nóvember 2013 í kjölfar þess að hann var felldur brott úr viðauka A við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 í júlí 2013. Síðan flugrekandinn hóf aftur flug til Sambandsins hafa skýrslur úr SAFA-skoðunum á hlaði ekki gefið til kynna neina óæskilega þróun sem gæti gefið tilefni til áhyggna.
- 118) Að teknu tilliti til sönnunargagna, sem lögð voru fram að því er varðar eftirlit Flugmálastjórnar Filippseyja með flugrekandanum *Cebu Pacific Air*, og getu flugrekandans til að uppfylla viðeigandi flugöryggisreglur og til yfirlýsinga, sem yfirvöld og flugrekandinn gáfu við áheyrnina hjá flugöryggisnefndinni, var það metið svo, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, að flugrekandinn *Cebu Pacific Air* ætti að vera undanþeginn flugrekstrarbanninu, sem gildir um alla flugrekendur sem skráðir eru í Filippseyjum, og ætti því að fella flugrekandann brott úr viðauka A í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006.
- 119) Aðildarríkin hafa samþykkt að sannprófa hvort flugrekendurnir *Philippine Airlines* og *Cebu Pacific Air* uppfylli viðeigandi öryggiskröfur á skilvirkan hátt, með því að setja skoðun á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012. Ef niðurstöður slíkra skoðana, eða einhverjar aðrar viðkomandi öryggisupplýsingar, sýna að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

#### **Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu**

- 120) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin hafa haldið áfram að fylgjast náið með öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússneska sambandsríkinu og fljúga til Sambandsins, þ.m.t. með því að setja í forgang að skoðanir á hlaði séu framkvæmdar hjá rússneskum flugrekendum í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 121) Til að staðfesta að ráðin verði bót, með fullnægjandi hætti, á þeim ágöllum sem koma í ljós í SAFA-skoðunum hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkjanna, fund 10. mars 2014, með Flugmálastjórn Rússlands (FATA). Fulltrúum flugrekandans *Kogalymavia* var einnig boðið að sækja fundinn til að greina frá þeim ráðstöfunum til úrbóta sem þessi flugrekandi hafði gert til að bæta flugöryggi frá síðasta samráðsfundi í nóvember 2013.
- 122) Á fundinum benti Flugmálastjórn Rússlands á að nýjustu niðurstöður úr SAFA-skoðunum á hlaði hjá rússneskum flugrekendum, sem fljúga til Sambandsins, gáfu ekki tilefni til áhyggna en að þær sýndu að yfirvaldið framkvæmdi óreglubundnar skoðanir ef í ljós koma alvarlegir ágallar eða endurteknir ágallar og að yfirvaldið fylgisti náið með því að ráðin verði bót á ágöllum. Flugmálastjórn Rússlands upplýsti að í kjölfar heildarúttektar á svæðisskrifstofunni í Tatarstan og öllum flugrekendum, sem voru undir eftirliti þeirrar skrifstofu, hefðu flugrekandaskírteini flugrekendanna *Tulpar Airlines* og *Tatarstan Airlines* verið afturkölluð vegna meiri háttar annmarka að því er varðar öryggisstjórnun þeirra. Að því er varðar flugrekandann *Kogalymavia* gaf Flugmálastjórn Rússlands til kynna að flugrekandinn hefði gengist undir nokkrar óreglubundnar skoðanir síðustu fjóra mánuðina vegna fjölda annmarka sem komu í ljós við SAFA-skoðanir 2013. Samkvæmt Flugmálastjórn Rússlands hefur flugrekandinn fram til þessa lokið við að ráða bót á öllum fyrri ágöllum og hefur heimild til að starfrækja innanlandsflug og millilandaflug samkvæmt skilyrðum flugrekandaskírteinis síns.

- 123) Á fundinum kom flugrekandinn *Kogalymavia* athugasemdum sínum á framfæri um þær aðgerðir til úrbóta sem unnið er að. Flugrekandinn tilkynnti að SAFA-frammistaða hans hefði batnað þar sem hlutfallið hefði lækkað í 3,49 og að mikilvægar skipulags- og tæknibreytingar hefðu verið innleiddar, t.d. hefur verið hleypt af stokkunum áætlun um miklar endurbætur í farþegarými, allri stjórnunarstarfsemi vegna áframhaldandi lofthæfis hefur verið útvistað til fyrirtækis sem er samþykkt af Flugöryggisstofnun Evrópu, aðfangakeðja fyrir varahluti flugrekanda hefur verið endurskipulögð, viðhaldseftirlitsstöð (MCC) hefur verið tekin í notkun, meirihluta starfsfólks viðhaldsdeildar hefur verið skipt út og nýr yfirvélstjóri með viðeigandi reynslu hefur verið skipaður.
- 124) Á grundvelli þeirra upplýsinga sem veittar voru á þessum samráðsfundum var niðurstaðan sú að ekki væri nauðsynlegt að rússnesk flugmálayfirvöld eða flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Rússland, gæfu flugöryggisnefndinni skýrslu. Flugmálastjórn Rússlands var beðin um að auka eftirlit með nokkrum flugrekendum, sem hafa hátt hlutfall annmarka við SAFA-skoðanir, og tilkynna það framkvæmdastjórninni. Að því er varðar flugrekandann *Kogalymavia* gaf framkvæmdastjórnin til kynna að þrátt fyrir þær framfarir sem hafa náðst þá væri enn þörf á að staðfesta að ráðstafanir flugrekandans veiti varanlegar lausnir og að öryggisstjórnun hans sé skilvirk.
- 125) Því var það metið svo, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, að á þessu stigi væru engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Rússneska sambandsríkinu í skrána. Þó neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005 ef einhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 126) Áfram verður fylgst náið með öryggisframmistöðu flugrekenda sem hafa fengið vottun í Rússneska sambandsríkinu og fljúga til Sambandsins. 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 Súdan**

- 127) Framkvæmdastjórnin tilkynnti flugöryggisnefndinni um þátttöku sína í atburði, sem tengist flugmálum, sem Flugmálastjórn Súdan (SCAA) skipulagði 5. og 6. desember 2013 í Kartúm. Þátttaka í þessum atburði gerði framkvæmdastjórninni kleift að sjá af eigin raun að endurskipulagning hefði átt sér stað hjá Flugmálastjórn Súdan og að fyrir hendi væri pólitískur stuðningur um að fjárfesta enn frekar í öryggi. Súdanski ráðherrann, sem ber ábyrgð á almenningssflugi, lýsti opinberlega yfir þessum stuðningi fyrir framan viðkomandi flugsamfélag og fulltrúa Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 128) Súðönsk yfirvöld hafa náð greinilegum árangri í því að verða trúverðug yfirvöld, einkum vegna aukinna fjárveitingu sem hefur gert Flugmálastjórn Súdan kleift að ráða til sín sérhæft starfsfólk og til að veita starfsfólki sínu fullnægjandi þjálfun.
- 129) Þessar úrbætur þurfa að festa sig í sessi hjá þeim flugrekendum sem eru handhafar flugrekendaskírteina sem gefin eru út í Súdan. Tveir þessara flugrekenda, *Sudan Airways* og *Nova Airways*, hafa aukið kröfur sína og látið gera úttekt á verklagsreglum sínum.
- 130) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin fögnuðu þessari viðleitni. Heimsókn eftirlitssendinefndar Evrópusambandsins á staðinn kæmi til greina þegar Flugmálastjórn Súdan telur að flugrekendur þar hafi þróað áreiðanlegt verklag í samræmi við alþjóðlegar kröfur.
- 131) Það er því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Súdan.

#### **Flugrekendur frá Konungsríkinu Svasílandi**

- 132) Í kjölfar úttektar árið 2007 innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum hafa flugmálayfirvöld í Svasílandi (Flugmálastjórn Svasílands (SWACAA)) óskað eftir nýjum landskóða frá Alþjóðaflugmálastofnuninni og eytt öllum núverandi skráningum úr skrá sinni. Flugmálastjórn Svasílands afturkallaði einnig öll flugrekendaskírteini, sem höfðu verið gefin út, og þar af leiðandi eru engin gild flugrekendaskírteini í landinu.
- 133) Síðan nýr flugmálastjóri hóf störf í desember 2009 hefur Flugmálastjórn Svasílands sýnt fram á skýra skuldbindingu sína til að ráða bót á ágöllum sem komu í ljós 2007 í úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum.

- Flugmálastjórn Svasílands hefur fengið nýjan ICAO-landskóða (3DC) í tengslum við skráningar loftfara.
- 134) Umfangsmiklar úrbætur á allri eftirlitsstarfsemi eru hafnar og nú þegar hefur náðst umtalsverður árangur, t.d. er endurgerð lagarammans lokið, unnið er að því að skilja að eftirlitsaðila og þjónustu-veitanda flugvallar og nokkrir samningar um samstarf við nágrannalönd hafa verið undirritaðir og hafa þegar öðlast gildi.
- 135) Hinn 21. janúar 2014 bauð framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Svasílands til samráðsfundar um tæknimál í Brussel 27. janúar 2014. Upphaflega þáði Flugmálastjórn Svasílands boðið en hafnaði því síðar og óskaði eftir meiri tíma til að undirbúa sig betur.
- 136) Aðilar frá Flugöryggisstofnun Evrópu fóru á staðinn til að láta í té tækniástoð 10.-14. mars 2014. Sendinefndin einbeitti sér að því að veita Flugmálastjórn Svasílands aðstoð við að styrkja þá í áframhaldandi viðleitni sinni til að byggja upp getu og veita frekari leiðbeiningar um hvernig best sé að ganga frá ófrágengnum aðgerðum frá úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Þó þetta hafi ekki verið úttekt tók sendinefndin eftir umtalsverðum fjölda mikilvægra úrbóta.
- 137) Hinn 26. mars 2014 kom Flugmálastjórn Svasílands fyrir flugöryggisnefndina. Það kom skýrt fram hjá Flugmálastjórn Svasílands að hún vinni nú að framkvæmd endurskoðuðu áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta, sem Alþjóðaflugmálastofnunin samþykkti í maí 2013. Innan ramma þessarar áætlunar um aðgerðir til úrbóta og með hjálp mikils pólitísku stuðnings og pólitískrar skuldbindingar, ásamt styrkari fjármögnun, hefur verið ráðist í mikið átak að því er varðar ráðningu og þjálfun starfsfólks. Flugmálastjórn Svasílands hefur einnig notið góðs af stuðningi vegna verkefnis á vegum skrifstofu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um tæknisamstarf (e. *Technical Cooperation Bureau*), sem miðar að því að veita þjálfun, lagalegan og skipulagslegan stuðning og bæta afkastagetu í tengslum við eftirlitsstarfsemi. Sérfræðingar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem starfa við þetta verkefni, meta sem stendur að skortur á skilvirkri framkvæmd (LEI) sé 40% en markmiðið er 35% við lok verkefnisins (lok júní 2014). Til að leitast við að tryggja varanlegan árangur að verkefninu loknu mun Svasíland vera gistiríki fyrir flugöryggissamtök (SASO) Þróunarbandalags sunnanverðrar Afríku (SADC) frá júlí 2014. Þeir gáfu einnig til kynna að Flugmálastjórn Svasílands viðurkendi ekki nein loftför með gamla ICAO-landskóðanum (3D) vegna skráningar loftfara sem eru undir þeirra eftirliti.
- 138) Flugmálastjórn Svasílands fjallaði um og svaraði flestum ósvörðum spurningum um samskiptareglur og lagði fram sannanir þessu til stuðnings með því að nota búnað Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á Netinu fyrir samfellda vöktun. Beðið er eftir fullgildingu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á þessum aðgerðum og því er opinber frammistaða enn sú sama og árið 2007, þrátt fyrir að umtalsverðar úrbætur hafi verið innleiddar síðan þá.
- 139) Flugmálastjórn Svasílands hefur óskað eftir samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í nóvember 2014 til að fá fullgildingu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á þeim mörgu aðgerðum til úrbóta sem þegar hafa verið framkvæmdar.
- 140) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin fögnuðu þeirri skuldbindingu Flugmálastjórnar Svasílands um að framkvæma endurskoðuðu áætlunina um aðgerðir til úrbóta, þeim miklu framförum sem náðst hafa nú þegar og hvöttu Flugmálastjórn Svasílands áfram í viðleitni sinni til að koma á fót flugkerfi sem er í fullu samræmi við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 141) Í ljósi mikillar styrkingar á eftirlitsstarfsemi ásamt því að flugrekandaskírteini eru ekki fyrir hendi og eftirspurn eftir nýjum flugrekandaskírteinum fer hægt vaxandi, er það metið svo, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, að fella skuli Konungsríkið Svasíland úr skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 142) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin munu áfram fylgjast náið með getu Flugmálastjórnar Svasílands til að gegna eftirlitsskyldum sínum að fullu. Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin óska eftir því að Flugmálastjórn Svasílands tilkynni framkvæmdastjórninni um öll flugrekandaskírteini sem hafa nýlega verið gefin út eða breytt. 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 (EB) nr. 2111/2005.

**Flugrekendur frá Jemen**

- 143) Opinbera rannsóknarskýrslan um slysið, sem flugrekandinn *Yemen Airways (Yemenia)* átti hlut að á Móróní, Kómoreyjum 29. júní 2009, var birt 25. júní 2013. Skýrslan innihélt prenn megintilmæli: í fyrsta lagi að yfirvöld á Kómoreyjum innleiddu varanlegar neyðarráðstafanir, sem væru aðlagðar að rannsóknum og síðan björgun í tengslum við flugslys sem á sér stað á sjó nálægt flugvöllum þeirra, í öðru lagi að yfirvöld í Jemen tryggja að allar áhafnir, sem fljúga til Móróní, hafi viðeigandi þjálfun til að geta flogið sjónflug eftir tilskildum ferlum (MVI) og í þriðja lagi að yfirvöld í Jemen endurskoði þjálfun flugmanna hjá flugrekandanum *Yemenia* að því er varðar getu þeirra til að bregðast við þegar um neyðarástand er að ræða.
- 144) Hinn 7. nóvember 2013 skrifuðu yfirvöld í Jemen á sviði almenningsflugs og veðurþjónustu (Flugmálastjórn Jemen (CAMA)) framkvæmdastjórninni. Í þessu bréfi voru m.a. upplýsingar um öryggis- aðgerðir sem gripið hafði verið til vegna slyssins. Flugöryggisnefndin var upplýst um þessar aðgerðir og tilheyrandi þróun á fundi nefndarinnar í nóvember 2013.
- 145) Framkvæmdastjórnin skipulagði tæknifund sem var haldinn 9. janúar 2014 í Brussel. Framkvæmdastjórnin, sérfræðingar frá Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum og fulltrúar frá Flugmálastjórn Jemen og flugrekandanum *Yemenia* sátu þennan fund.
- 146) Hinn 17. desember 2013, áður en tæknifundurinn var haldinn, sendi framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Jemen sérstakar spurningar, ekki aðeins varðandi skýrsluna um slysið heldur einnig um frekari skyldur Flugmálastjórnar Jemen að því er varðar öryggiseftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Jemen. Framkvæmdastjórnin sendi Flugmálastjórn Jemen einnig sérstakar spurningar sem senda átti til flugrekandans *Yemenia*. Báðir spurningalistarnir voru gerðir til að hjálpa framkvæmdastjórninni við að meta gæði svara, bæði Flugmálastjórnar Jemen og flugrekandans *Yemenia*, við tilmælunum sem eru í skýrslunni um slysið.
- 147) Flugmálastjórn Jemen útskýrði að aðgerðirnar, sem hún hefði gripið til vegna tilmællanna sem beint var til yfirvalda í Jemen, fælu m.a. í sér að auka öryggiseftirlit með flugrekandanum *Yemenia*, þ.m.t. að fjölga skoðunum í farþegarými og stjórnklefa, og að flugrekandinn *Yemenia* hefði fengið fyrirmæli um að gera leiðarflugs- og hæfnipróf til flugs á flugvelli í flokki C á öllum áhöfnum sem fljúga til flugvalla í þeim flokki. Frekari aðgerðir fólust m.a. í að Flugmálastjórn Jemen gaf flugrekandanum *Yemenia* fyrirmæli um að hafa oftast þjálfun í viðbrögðum við ofrisi og uppnámi (e. *stall and upset recover*).
- 148) Sem svar við sérstöku tilmælunum, sem beint var til flugrekandans *Yemenia*, greindi flugrekandinn frá því að hann hefði innleitt breytingar að því er varðar reksturinn og ábyrgðarmann flugrekanda, endurskoðað stefnumál og verklagsreglur og gert tilheyrandi breytingar. Einnig var vísað í úrbætur að því er varðar úttekt, þjálfun og framkvæmd. Enn fremur lagði flugrekandinn *Yemenia* á ný áherslu á þjálfun áhafna sinna í verklagsreglum í neyðartilvikum með reglubundinni þjálfun í hermi, sem var framkvæmd í samræmi við þjálfunarskrá Airbus.
- 149) Flugöryggisnefndin fékk frekari upplýsingar vegna umræðu um tæknileg mál, sem kom upp á fundinum og fékk einnig samantekt á þeim gögnum sem bæði Flugmálastjórn Jemen og flugrekandinn *Yemenia* höfðu lagt fram.
- 150) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar er það metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Jemen í skrána. Þó mun áfram verða náði fylgst með öryggisframmistöðu allra flugrekenda sem hafa fengið vottun í Jemen, þ.m.t. flugrekandanum *Yemenia*. Ef eitthvað bendir til þess að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, neyðist framkvæmdastjórnin til að grípa til aðgerða samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 151) Aðildarríkin munu halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Jemen, uppfylli viðeigandi öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja skoðun á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

**Flugrekendur frá Sambíu**

- 152) Framkvæmdastjórnin upplýsti flugöryggisnefndina um nýleg bréfaskeipti sín við yfirvöld í Sambíu, þ.m.t. um bréf frá 10. desember 2013 frá samgönguráðherra. Í bréfinu var vísað til bréfs frá framkvæmdastjórninni frá 1. október 2013 sem innihélt leiðbeiningar um þau svið sem yfirvöldin ættu að leggja áherslu á í því skyni að ná frekari árangri og úrbótum.



- 153) Í bréfinu frá yfirvöldum í Sambíu frá 10. desember 2013 var upplýst að búið væri að skipa stjórn fyrir flugmálayfirvöld á sviði almenningsflugs í landinu og að fyrirhugað væri að ráða flugmálastjóra eigi síðar en 31. janúar 2014.
- 154) Framkvæmdastjórnin svaraði 21. janúar 2014 og staðfesti að hún óskaði eftir að halda áfram uppbyggilegu samstarfi við yfirvöld í Sambíu. Í þessu svari lagði framkvæmdastjórnin einnig til að skipulagður yrði tæknifundur þegar nýi flugmálastjórinn hefði verið skipaður í því skyni að fá upplýsingar um framvindu til að unnt væri að upplýsa flugöryggisnefndina að öllu leyti.
- 155) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin vöktu athygli á að deild almenningsflugs í Sambíu miðaði stöðugt áfram og hvöttu yfirvöld í Sambíu til að halda áfram á sömu braut þannig að hægt væri, á viðeigandi tíma og að nauðsynlegri sannpröfun lokinni, að íhuga endurskoðun á núverandi takmörkunum.
- 156) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Sambíu.
- 157) Í 2. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 er viðurkennt að nauðsynlegt sé að taka ákvarðanir með skjóttum hætti og, eftir því sem við á, eins fljótt og unnt er miðað við afleiðingarnar sem það getur haft fyrir öryggi. Því er nauðsynlegt, til að vernda viðkvæmar upplýsingar og til að lágmarka áhrif á viðskipti, að ákvarðanir, sem teknar eru í tengslum við uppfærslu á skránni yfir flugrekendur, sem sæta flugrekstrarbanni eða takmörkunum á flugrekstri innan Sambandsins, séu birtar og að þær öðlist gildi um leið og þær hafa verið samþykktar.
- 158) Því ber að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 159) 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 texti viðauka B við þessa reglugerð.

*2. gr.*

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

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

Gjört í Brussel 10. apríl 2014.

*Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,*

*Fyrir hönd forsetans,*

Joaquín ALMUNIA

*varaforseti.*

## VIÐAUKI A

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA HVERS KONAR FLUGREKSTUR  
INNAN EVRÓPUSAMBANDSINS, MEÐ UNÐANÞÁGUM <sup>(10)</sup>

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
<i>MERIDIAN AIRWAYS LTD</i>	AOC 023	MAG	Lýðveldið Gana
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.</b>			<b>Íslamska Lýðveldið Afganistan</b>
<i>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	Íslamska Lýðveldið Afganistan
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	Íslamska Lýðveldið Afganistan
<i>PAMIR AIRLINES</i>	Óskráð	PIR	Íslamska Lýðveldið Afganistan
<i>SAFI AIRWAYS</i>	AOC 181	SFW	Íslamska Lýðveldið Afganistan
<b>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.</b>			<b>Lýðveldið Angóla</b>
<i>AEROJET</i>	AO 008-01/11	TEJ	Lýðveldið Angóla
<i>AIR GICANGO</i>	009	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>AIR JET</i>	AO 006-01/11-MBC	MBC	Lýðveldið Angóla
<i>AIR NAVE</i>	017	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>AIR26</i>	AO 003-01/11-DCD	DCD	Lýðveldið Angóla
<i>ANGOLA AIR SERVICES</i>	006	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>DIEXIM</i>	007	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>FLY540</i>	AO 004-01 FLYA	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>GIRA GLOBO</i>	008	GGL	Lýðveldið Angóla
<i>HELIANG</i>	010	Óskráður	Lýðveldið Angóla

<sup>(10)</sup> 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
<i>HELIMALONGO</i>	AO 005-01/11	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>MAVEWA</i>	016	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>SONAIR</i>	AO 002-01/10-SOR	SOR	Lýðveldið Angóla
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Benín, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Benín</b>
<i>AERO BENIN</i>	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	AEB	Lýðveldið Benín
<i>AFRICA AIRWAYS</i>	Óskráð	AFF	Lýðveldið Benín
<i>ALAFIA JET</i>	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
<i>BENIN GOLF AIR</i>	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Lýðveldið Benín
<i>BENIN LITTORAL AIRWAYS</i>	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	LTL	Lýðveldið Benín
<i>COTAIR</i>	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	COB	Lýðveldið Benín
<i>ROYAL AIR</i>	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Lýðveldið Benín
<i>TRANS AIR BENIN</i>	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	TNB	Lýðveldið Benín
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Kongó, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Kongó</b>
<i>AERO SERVICE</i>	RAC06-002	RSR	Lýðveldið Kongó
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	RAC06-012	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>EMERAUDE</i>	RAC06-008	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	RAC 06-003	EKA	Lýðveldið Kongó
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	Lýðveldið Kongó
<i>EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.</i>	RAC 06-014	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC 06-001	TSG	Lýðveldið Kongó

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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.</b>			<b>Lýðstjórnarlýðveldið Kongó</b>
<i>AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER</i>	104/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR BARAKA</i>	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR CASTILLA</i>	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR EAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR MALEBO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BIEGA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BUSINESS AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CETRACA</i>	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CHC STELLAVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CONGO EXPRESS AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/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
<i>EAGLES SERVICES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0196/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>EPHRATA AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/040/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>FILAIR</i>	409/CAB/MIN/ TVC/037/2008	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>FLY CONGO</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0126/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>GALAXY KAVATSI</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0027/2008	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0082/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>GOMA EXPRESS</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0051/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>GTRA</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0060/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0065/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>JET CONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0011/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KATANGA EXPRESS</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0083/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KATANGA WINGS</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0092/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KIN AVIA</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KORONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)</i>	Undirskrift ráðherra (tilskipun nr. 78/205)	LCG	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MAVIVI AIR TRADE</i>	409/CAB/MIN/ TVC/00/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>OKAPI AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/086/2011	OKP	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>PATRON AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0066/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>PEGASUS</i>	409/CAB/MIN/ TVC/021/2012	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
<i>SAFE AIR</i>	409/CAB/MIN/ TVC/021/2008	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SION AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0081/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>STELLAR AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/ TVC/056/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>TRACEP CONGO</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0085/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>WALTAIR AVIATION</i>	409/CAB/MIN/ TVC/004/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>WIMBI DIRA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/ TVC/039/2008	WDA	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djíbútí, þ.m.t.</b>			<b>Djíbútí</b>
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráð	DAO	Djíbútí
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.</b>			<b>Miðbaugs-Gínea</b>
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>CRONOS AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<i>PUNTO AZUL</i>	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<i>TANGO AIRWAYS</i>	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.</b>			<b>Eritrea</b>
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC 004	ERT	Eritrea

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC 005	NAS	Eritrea
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendum Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, sem eru skráðir í viðauka B, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Gabon</b>
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Lýðveldið Gabon
<i>AIR SERVICES SA</i>	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Lýðveldið Gabon
<i>AIR TOURIST (ALLEGIANCE)</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Lýðveldið Gabon
<i>NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Lýðveldið Gabon
<i>SCD AVIATION</i>	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Lýðveldið Gabon
<i>SKY GABON</i>	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Lýðveldið Gabon
<i>SOLENTA AVIATION GABON</i>	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Lýðveldið Gabon
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendum Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua og Indonesia Air Asia, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Indónesía</b>
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ALFA TRANS DIRGANTATA</i>	135-012	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ANGKASA SUPER SERVICES</i>	135-050	LBZ	Lýðveldið Indónesía
<i>ASCO NUSA AIR</i>	135-022	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Lýðveldið Indónesía
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	121-043	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	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
<i>BATIK AIR</i>	121-050	BTK	Lýðveldið Indónesía
<i>CITILINK INDONESIA</i>	121-046	CTV	Lýðveldið Indónesía
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Lýðveldið Indónesía
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Lýðveldið Indónesía
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Lýðveldið Indónesía
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Lýðveldið Indónesía
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Lýðveldið Indónesía
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Lýðveldið Indónesía
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Lýðveldið Indónesía
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Lýðveldið Indónesía
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Lýðveldið Indónesía
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Lýðveldið Indónesía
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Lýðveldið Indónesía
<i>MANUNGGAL AIR SERVICE</i>	121-020	MNS	Lýðveldið Indónesía
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Óskráður	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>MATTHEW AIR NUSANTARA</i>	135-048	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MERPATI NUSANTARA AIRLINES</i>	121-002	MNA	Lýðveldið Indónesía
<i>MIMIKA AIR</i>	135-007	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NAM AIR</i>	121-058	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NATIONAL UTILITY HELICOPTER</i>	135-011	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NUSANTARA AIR CHARTER</i>	121-022	SJK	Lýðveldið Indónesía
<i>NUSANTARA BUANA AIR</i>	135-041	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>PACIFIC ROYALE AIRWAYS</i>	121-045	PRQ	Lýðveldið Indónesía
<i>PEGASUS AIR SERVICES</i>	135-036	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>PELITA AIR SERVICE</i>	121-008	PAS	Lýðveldið Indónesía
<i>PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA</i>	135-026	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>PURA WISATA BARUNA</i>	135-025	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>RIAU AIRLINES</i>	121-016	RIU	Lýðveldið Indónesía
<i>SAYAP GARUDA INDAH</i>	135-004	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>SKY AVIATION</i>	121-028	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>SKY AVIATION</i>	135-044	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>SMAC</i>	135-015	SMC	Lýðveldið Indónesía
<i>SRIWJAYA AIR</i>	121-035	SJY	Lýðveldið Indónesía
<i>SURVEI UDARA PENAS</i>	135-006	PNS	Lýðveldið Indónesía
<i>SURYA AIR</i>	135-046	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>TRANSNUSA AVIATION MANDIRI</i>	121-048	TNU	Lýðveldið Indónesía
<i>TRANSWISATA PRIMA AVIATION</i>	135-021	TWT	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE</i>	121-038	XAR	Lýðveldið Indónesía
<i>TRAVIRA UTAMA</i>	135-009	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>TRI MG INTRA ASIA AIRLINES</i>	121-018	TMG	Lýðveldið Indónesía
<i>TRIGANA AIR SERVICE</i>	121-006	TGN	Lýðveldið Indónesía
<i>UNINDO</i>	135-040	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>WING ABADI AIRLINES</i>	121-012	WON	Lýðveldið Indónesía
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kasakstan, að undanskildum flugrekandanum Air Astana, þ.m.t.</b>			<b>Kasakstan</b>
<i>AIR ALMATY</i>	AK-0453-11	LMY	Kasakstan
<i>AIR TRUST AIRCOMPANY</i>	AK-0455-12	RTR	Kasakstan
<i>ATMA AIRLINES</i>	AK-0437-10	AMA	Kasakstan
<i>AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR</i>	AK-067-12	SAP	Kasakstan
<i>BEK AIR</i>	AK-0463-12	BEK	Kasakstan
<i>BEYBARS AIRCOMPANY</i>	AK-0442-11	BBS	Kasakstan
<i>BURUNDAYAVIA AIRLINES</i>	AK-0456-12	BRY	Kasakstan
<i>COMLUX-KZ</i>	AK-0449-11	KAZ	Kasakstan
<i>EAST WING</i>	AK-0465-12	EWZ	Kasakstan
<i>EURO-ASIA AIR</i>	AK-0441-11	EAK	Kasakstan
<i>FLY JET KZ</i>	AK-0446-11	FJK	Kasakstan
<i>INVESTAVIA</i>	AK-0447-11	TLG	Kasakstan
<i>IRTYSH AIR</i>	AK-0439-11	MZA	Kasakstan
<i>JET AIRLINES</i>	AK-0459-12	SOZ	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
<i>JET ONE</i>	AK-0468-12	JKZ	Kasakstan
<i>KAZAIR JET</i>	AK-0442-11	KEJ	Kasakstan
<i>KAZAIRTRANS AIRLINE</i>	AK-0466-12	KUY	Kasakstan
<i>KAZAVIASPAS</i>	AK-0452-11	KZS	Kasakstan
<i>LUK AERO</i> (áður <i>EASTERN EXPRESS</i> )	AK-0464-12	LIS	Kasakstan
<i>PRIME AVIATION</i>	AK-0448-11	PKZ	Kasakstan
<i>SCAT</i>	AK-0460-12	VSV	Kasakstan
<i>ZHETYSU AIRCOMPANY</i>	AK-0438-11	JTU	Kasakstan
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgiska lýðveldinu, þ.m.t.</b>			<b>Kirgiska lýðveldið</b>
<i>AIR BISHKEK</i> (áður <i>EASTOK AVIA</i> )	15	EAA	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirgiska lýðveldið
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirgiska lýðveldið
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Kirgiska lýðveldið
<i>CLICK AIRWAYS</i>	11	CGK	Kirgiska lýðveldið
<i>HELI SKY</i>	Óskráð	HAC	Kirgiska lýðveldið
<i>KYRGYZ TRANS AVIA</i>	31	KTC	Kirgiska lýðveldið
<i>KYRGYZ AIRLINES</i>	Óskráð	KGZ	Kirgiska lýðveldið
<i>KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kirgiska lýðveldið
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kirgiska lýðveldið
<i>S GROUP AVIATION</i>	6	Óskráður	Kirgiska lýðveldið
<i>S GROUP INTERNATIONAL</i>	Óskráð	IND	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY BISHKEK</i>	Óskráð	BIS	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgiska 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
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kirgiska lýðveldið
<i>STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)</i>	20	DAM	Kirgiska lýðveldið
<i>SUPREME AVIATION</i>	40	SGK	Kirgiska lýðveldið
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgiska lýðveldið
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kirgiska lýðveldið
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.</b>			<b>Líbería</b>
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Mósambík, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Mósambík</b>
<i>AERO-SERVIÇOS SARL</i>	MOZ-08	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-07	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>COA — COASTAL AVIATION</i>	MOZ-15	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>CPY — CROPSPRAYERS</i>	MOZ-06	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>CRA — CR AVIATION LDA</i>	MOZ-14	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>EMÍLIO AIR CHARTER LDA</i>	MOZ-05	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-04	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA</i>	MOZ-11	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>KAY — KAYA AIRLINES, LDA</i>	MOZ-09	KYY	Lýðveldið Mósambík
<i>LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.</i>	MOZ-01	LAM	Lýðveldið Mósambík
<i>MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX</i>	MOZ-02	MXE	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
<i>OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA</i>	MOZ-17	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>SAF — SAFARI AIR LDA</i>	MOZ-12	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA</i>	MOZ-10	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-16	TTA	Lýðveldið Mósambík
<i>UNIQUE AIR CHARTER LDA</i>	MOZ-13	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.</b>			<b>Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal</b>
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035-01	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/96	BHA	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)</i>	058/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/01	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/02	SHA	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)</i>	059/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/00	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Filippseyjum, að undanskildum flugrekendunum Philippine Airlines og Cebu Pacific Air, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Filippseyjar</b>
<i>AEROEQUIPEMENT AVIATION</i>	2010037	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>AIR ASIA PHILIPPINES</i>	2012047	APG	Lýðveldið Filippseyjar
<i>AIR JUAN AVIATION</i>	2013053	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>AIR PHILIPPINES CORPORATION</i>	2009006	GAP	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.</i>	2012048	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ASIAN AEROSPACE CORPORATION</i>	2012050	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ASTRO AIR INTERNATIONAL</i>	2012049	AAV	Lýðveldið Filippseyjar
<i>AYALA AVIATION CORP.</i>	4AN9900003	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.</i>	2010026	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>CM AERO SERVICES</i>	20110401	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>CYCLONE AIRWAYS</i>	2010034	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>FAR EAST AVIATION SERVICES</i>	2009013	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>INAEV AVIATION CORP.</i>	2010028	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>INTERISLAND AIRLINES</i>	2010023	ISN	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ISLAND AVIATION</i>	2009009	SOY	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ISLAND TRANSVOYAGER</i>	2010022	ITI	Lýðveldið Filippseyjar
<i>LION AIR</i>	2009019	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES</i>	2010029	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>MAGNUM AIR</i>	2012051	MSJ	Lýðveldið Filippseyjar
<i>MISIBIS AVIATION &amp; DEVELOPMENT CORP</i>	2010020	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>NORTHSKY AIR INC.</i>	2011042	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>OMNI AVIATION CORP.</i>	2010033	Óskráður	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
<i>ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.</i>	2010024	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ROYAL STAR AVIATION, INC.</i>	2010021	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES</i>	2009 004	SRQ	Lýðveldið Filippseyjar
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL</i>	2012052	SGD	Lýðveldið Filippseyjar
<i>SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES</i>	2011045	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>SUBIC SEAPLANE, INC.</i>	2011035	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>WCC AVIATION COMPANY</i>	2009015	Óskráður	Lýðveldið Filippseyjar
<i>ZEST AIRWAYS INCORPORATED</i>	2009003	EZD	Lýðveldið Filippseyjar
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.</b>			<b>Saó Tóme og Prinsípe</b>
<i>AFRICA CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Saó Tóme og Prinsípe
<i>BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD</i>	01/AOC/2007	BGI	Saó Tóme og Prinsípe
<i>EXECUTIVE JET SERVICES</i>	03/AOC/2006	EJZ	Saó Tóme og Prinsípe
<i>GLOBAL AVIATION OPERATION</i>	04/AOC/2006	Óskráður	Saó Tóme og Prinsípe
<i>GOLIAF AIR</i>	05/AOC/2001	GLE	Saó Tóme og Prinsípe
<i>ISLAND OIL EXPLORATION</i>	01/AOC/2008	IOE	Saó Tóme og Prinsípe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Saó Tóme og Prinsípe
<i>TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD</i>	02/AOC/2002	TFK	Saó Tóme og Prinsípe
<i>TRANSCARG</i>	01/AOC/2009	TRG	Saó Tóme og Prinsípe
<i>TRANSLIZ AVIATION (TMS)</i>	02/AOC/2007	TLZ	Saó Tóme og Prinsípe
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, þ.m.t.</b>			<b>Sierra Leóne</b>
<i>AIR RUM, LTD</i>	Óskráð	RUM	Sierra Leóne
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	Óskráð	DTY	Sierra Leóne
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	Óskráð	Óskráður	Sierra Leóne
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	Óskráð	ORJ	Sierra Leóne
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	Óskráð	PRR	Sierra Leóne
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	Óskráð	SVT	Sierra Leóne

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	Óskráð	Óskráður	Sierra Leóne
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Súdan</b>
<i>ALFA AIRLINES</i>	054	AAJ	Lýðveldið Súdan
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	015	MGG	Lýðveldið Súdan
<i>BADER AIRLINES</i>	035	BDR	Lýðveldið Súdan
<i>BENTIU AIR TRANSPORT</i>	029	BNT	Lýðveldið Súdan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	011	BLB	Lýðveldið Súdan
<i>DOVE AIRLINES</i>	052	DOV	Lýðveldið Súdan
<i>ELIDINER AVIATION</i>	008	DND	Lýðveldið Súdan
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	053	WHB	Lýðveldið Súdan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	017	Óskráður	Lýðveldið Súdan
<i>HELEJETIC AIR</i>	057	HJT	Lýðveldið Súdan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	009	KTV	Lýðveldið Súdan
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Lýðveldið Súdan
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Lýðveldið Súdan
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Lýðveldið Súdan
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Lýðveldið Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Lýðveldið Súdan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Lýðveldið Súdan
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Lýðveldið Súdan
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sambíu, þ.m.t.</b>			<b>Sambía</b>
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/2009	ZMA	Sambía



## VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN  
EVROPUSAMBANDSINS <sup>(1)</sup>

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarmarki og framleiðslunúmer, ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
<i>TAAG ANGOLA AIRLINES</i>	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
<i>AIR ASTANA</i> <sup>(1)</sup>	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 flugrekandaskírteininu, loftförum af tegundinni Boeing B757, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, loftförum af tegundinni Airbus A319/320/321, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu.	Arúba (Konungsríkið Holland)
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómoreyjar	Öll loftför, að undanskildu LET 410 ÚVP.	Öll loftför, að undanskildu D6-CAM (851336).	Kómoreyjar
<i>AFRIJET</i> <sup>(2)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildum tveimur loftförum af tegundinni Falcon 50, tveimur loftförum af tegundinni Falcon 900.	Öll loftför, að undanskildum TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Lýðveldið Gabon
<i>GABON AIRLINES</i> <sup>(3)</sup>	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
<i>NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)</i>	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildu einu loftfari af tegundinni Challenger CL-601, einu loftfari af tegundinni HS-125-800.	Öll loftför, að undanskildum TR-AAG, ZS-AFG.	Lýðveldið Gabon, Lýðveldið Suður-Afríka
<i>AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD</i>	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

<sup>(1)</sup> 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	Skrásetningamerki og framleiðslunúmer, ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
<i>IRAN AIR</i> <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Íslamska lýðveldið Íran	Öll loftför, að undanskildum fjórtán loftförum af tegundinni Airbus A300, átta loftförum af tegundinni Airbus A310, einu loftfari af tegundinni Boeing B737.	Öll loftför, að undanskildum EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Íslamska lýðveldið Íran
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Lýðveldið Kórea	Öll loftför, að undanskildum tveimur loftförum af tegundinni TU-204	Öll loftför, að undanskildum P-632, P-633.	Lýðveldið Kórea
<i>AIR MADAGASCAR</i>	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Öll loftför, að undanskildum 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

<sup>(1)</sup> Flugrekandanum Air Astana er einungis heimilt að nota tilgreindar tegundir loftfara, svo framarlega sem þessi loftför eru skráð í Arúba og allar breytingar á flugrekandaskirteininu eru lagðar fram tímanlega fyrir framkvæmdastjórnina og Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu.

<sup>(2)</sup> Flugrekandanum Afrijet er einungis heimilt að nota þau loftför sem eru tilgreind fyrir núverandi starfrækslustig hans innan Sambandsins.

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

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