

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2015/2322****2016/EES/27/76****frá 10. desember 2015****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

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

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 ⁽²⁾ 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 þessari skrá. Tiltækin 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 ákvörðunar um bann við flugrekstri þeirra innan Sambandsins, eða ákvörðunar 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 ⁽³⁾ („flugöryggisnefndin“).
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og reglugerðar (EB) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Botsvana, Lýðveldisins Gíneu, Indlands, Indónesíu, Írans, Íraks, Kasakstans, Líbanons, Madagaskar, Mósambík, Nepal, Filippseyja, Súdan, Taívan, Taílands og Sambíu. Framkvæmdastjórnin lagði einnig fyrir flugöryggisnefndina upplýsingar um stöðu flugöryggis í Georgíu, Líbíu, Saó Tóme og Prinsípe, Tadsíkistan og Jemen og um samráðsfundi við Rússneska sambandsríkið um tæknimál.
- 6) Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina niðurstöður greiningar á úttektarskýrslum sem Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) framkvæmdi innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP). Í þessu samhengi voru aðildarríkin hvött til að setja í forgang

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 328, 12.12.2015, bls. 67. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 96/2016 frá 29. apríl 2016 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

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

⁽²⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB, L 84, 23.3.2006, bls. 14).

⁽³⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tæknikröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála (Stjtið. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4).

⁽⁴⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 frá 22. mars 2006 þar sem mælt er fyrir 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).

skoðanir á hlaði hjá þeim flugrekendum sem hafa flugrekstrarleyfi í ríkjum þar sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur greint alvarleg öryggisvandamál (SSC) eða þar sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur komist að þeirri niðurstöðu að verulegir annmarkar séu á eftirlitskerfi með flugöryggi. Til viðbótar við samráð af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005, mun forgangsröðun skoðana á hlaði gera kleift að afla frekari upplýsinga um öryggisframmistöðu flugrekenda sem hafa flugrekstrarleyfi í þessum ríkjum.

- 7) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina einnig um niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði sem voru framkvæmdar innan ramma áætlunarinnar um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætlunarinnar) í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 ⁽⁵⁾.
- 8) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina enn fremur um verkefni á sviði tækniástoðar sem unnin eru í ríkjum sem verða fyrir áhrifum ráðstafana eða vöktunar samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005. Hún lagði fram upplýsingar um áætlanir 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 um almenningsflug. Í þessu samhengi voru aðildarríki hvött til að bregðast við slíkum beiðnum á tvíhliða grundvelli í samræmi við framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun 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) Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörðunarkerfisins og um fyrirbyggjandi tölfræðilegar upplýsingar um viðvörðunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 10) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda í Sambandinu eða úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem og úr sérstökum skoðunum og úttektum, sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa mörg aðildarríki gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær. Malta upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um tilteknar aðgerðir sem hún hefur gripið til að því er varðar marga flugrekendur frá Möltu og Eistland greindi frá stöðu flugrekandans *AS Avies*. Fyrir fund flugöryggisnefndarinnar veitti Grikkland upplýsingar um tilteknar aðgerðir sem það hafði gripið til að því er varðar marga flugrekendur frá Grikklandi.
- 11) Ef einhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál gæfu til kynna að öryggisáhætta væri yfirvofandi, sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu færu ekki að viðeigandi öryggiskröfum, hafa aðildarríkin ítrekað að þau væru tilbúin til að gripa til nauðsynlegra aðgerða.

Flugrekendur frá Botsvana

- 12) Flugmálastjórn Botsvana (CAAB) lét í té upplýsingar um þann árangur sem hefur náðst við úrlausn alvarlegra öryggisvandamála og annarra ágalla sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á með bréfi frá 27. ágúst 2015. Flugmálastjórn Botsvana sýndi fram á að hún hefði náð frekari árangri varðandi framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Flugmálastjórn Botsvana vinnur með svæðisskrifstofu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til að fá meiri aðstoð til að ráða bót á alvarlegu öryggisvandamálunum og öðrum ágöllum. Flugmálastjórn Botsvana hvatti Alþjóðaflugmálastofnunina til að framkvæma samræmda fullgildingarúttekt (ICVM) fyrir lok ársins 2015 til að sannreyna að alvarlegu öryggisvandamálin hafi verið til lykta leidd.
- 13) Bættur árangur við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna og fyrirbyggjandi öryggisupplýsingar styðja ekki þá ákvörðun að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Botsvana, sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Framkvæmdastjórnin telur þó að fylgjast ætti náið áfram með stöðunni.
- 14) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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, með því að bæta flugrekendum frá Botsvana í skrána.

⁽⁵⁾ 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).

Flugrekendur frá Lýðveldinu Gíneu

- 15) Eins og samþykkt var á tæknifundi, sem haldinn var í Brussel í janúar 2013, hafa lögbær yfirvöld í Lýðveldinu Gíneu (Flugmálastjórn Gíneu (DNAC)) veitt framkvæmdastjórninni upplýsingar með reglulegu millibili um núverandi framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta, sem Alþjóðaflugmálastofnunin samþykkti í desember 2012, sem og um allar aðgerðir sem henni tengjast.
- 16) Nýjasta framvinduskýrslan frá Flugmálastjórn Gíneu, sem framkvæmdastjórnin tók á móti 10. ágúst 2015, inniheldur upplýsingar um síðustu aðgerðir og þróun varðandi framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta, og er sem stendur lögð aðaláhersla á stöðu vottunarferlis flugrekenda og skráningu loftfara. Öll eldri fyrirliggjandi flugrekandaskírteini voru felld tímabundið úr gildi í lok mars 2013. Heildstæðu (fimm áfanga) vottunarferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á flugrekendunum *Eagle Air* og *PROBIZ Guinée* er lokið og hafa þessir flugrekendur fengið úthlutað flugrekandaskírteini, annars vegar 10. apríl 2015 (flugrekandaskírteini nr. 1/DNAC/2015) og hins vegar 4. ágúst 2015 (flugrekandaskírteini nr. 2/DNAC/2015). Fjórir flugrekendur til viðbótar hafa einnig hafið vottunarferlið, þ.e. flugrekendurnir *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* og *Ijet Aviation*.
- 17) Skráning loftfara hefur farið fram og Flugmálastjórn Gíneu tilkynnti að fimm nýjum loftförum hefði verið bætt við í loftfaraskrána.
- 18) Framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta í áföngum, í samræmi við það sem Alþjóðaflugmálastofnunin samþykkti í desember 2012, og fyrirliggjandi öryggisupplýsingar styðja á þessari stundu ekki þá ákvörðun að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Lýðveldinu Gíneu, sæti flugrekstrarbanni eða rekstartakmörkunum. Þó ætti að fylgjast náið áfram með stöðunni.
- 19) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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, með því að bæta flugrekendum frá Gíneu í skrána.
- 20) Ef einhverjar viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin neyðst til að grípa til aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Indlandi

- 21) Hinn 20. október 2015 var haldinn samráðsfundur um tæknimál milli framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkja og fulltrúa frá Flugmálastjórn Indlands (*Indian DGCA*) og flugrekandans *Air India*. Flugmálastjórn Indlands lagði fram upplýsingar að því er varðar yfirstandandi ráðstafanir um varanleika, sem hún hefur hrint í framkvæmd til að efla eftirlit sitt með flugöryggi. Samráðsfundurinn um tæknimál var einnig notaður sem tækifæri til að ræða við Flugmálastjórn Indlands um tengsl flugrekenda frá Indlandi við SAFA-áætlunina.
- 22) Það kom skýrt fram á þessum tæknifundi að þó svo að Flugmálastjórn Indlands hafi framkvæmt tilteknar ráðstafanir til að ganga úr skugga um að úrbætur, sem gerðar hafa verið á sviði flugöryggis, séu varanlegar sé þörf á frekari aðgerðum á ýmsum sviðum. Hins vegar nýtir Flugmálastjórn Indlands sér SAFA-gagnagrunninn til að vakta frammistöðu flugrekenda frá Indlandi innan ramma SAFA-áætlunarinnar. Þetta sést greinilega á yfirlýsingu Flugmálastjórnar Indlands um að hún hefði fundað með flugrekandanum *Air India* í júní 2015 til að ræða hvaða ferli flugrekandinn hefði til að fylgjast með eigin frammistöðu innan ramma SAFA-áætlunarinnar.
- 23) Flugrekandinn *Air India* lagði fram yfirlit yfir öryggisstjórnunarkerfi sitt, samantekt yfir tölfræðilegar upplýsingar frá SAFA, sundurliðaðar eftir flugflota, dæmi um upplýsingaáætlun sína að því er varðar öryggisstjórnunarkerfið og nánari upplýsingar um SAFA-ferlið sem flugrekandinn hefur innleitt til að gera stöðugar úrbætur.
- 24) Sem eftirfylgni við samráðsfundinn um tæknimál sendi framkvæmdastjórnin bréf, dagsett 29. október 2015, til að ítreka við Flugmálastjórn Indlands fjölda tilmæla, þ.m.t. að vakta verði enn betur frammistöðu flugrekenda frá Indlandi innan ramma SAFA-áætlunarinnar. Framkvæmdastjórnin benti flugrekandanum *Air India* einnig á að flugrekandinn verði að sýna fram á framfarir í tengslum við SAFA-ferlastjórnun með frammistöðu sinni innan

ramma SAFA-áætlunarinnar. Flugmálastjórn Indlands og flugrekandanum *Air India* var gerð grein fyrir þeirri ábyrgð sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur samkvæmt reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 ⁽⁶⁾ (TCO-hluta) að því er varðar framkvæmd öryggismats á flugrekendum frá þriðju löndum og að frammistaða innan ramma SAFA-áætlunarinnar sé einn af þeim meginþáttum sem Flugöryggisstofnun Evrópu tekur tillit til þegar hún framkvæmir slíkt mat.

- 25) Framkvæmdastjórnin tók tillit til upplýsinganna sem Flugmálastjórn Indlands og flugrekandinn *Air India* lögðu fram. Það var metið svo að við þetta tilefni væri hvorki þörf á setja flugrekstrarbann né rekstrartakmarkanir á flugrekendur, sem hafa fengið vottun á Indlandi, en að nauðsynlegt væri að halda frekari samráðsfundi um tæknimál til að tryggja áframhaldandi viðræður um öryggistengd mál.
- 26) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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, með því að bæta flugrekendum frá Indlandi í skrána.
- 27) Framkvæmdastjórnin ætlar að halda áfram formlegu samráði við Flugmálastjórn Indlands samkvæmt þeim ákvæðum sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 28) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda frá Indlandi séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Indónesíu

- 29) Samráð við lögbær yfirvöld í Indónesíu (Flugmálastjórn Indónesíu (*Indonesian DGCA*)) heldur áfram með það að markmiði að fylgjast með árangri Flugmálastjórnar Indónesíu við að tryggja að öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum. Í kjölfar úttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í maí 2014 lauk Flugmálastjórn Indónesíu við gerð áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta og vinnur nú að því að ljúka við framkvæmd aðgerða sem tilgreindar eru í áætluninni. Að beiðni Flugmálastjórnar Indónesíu var skipulagður tæknifundur 29. október með framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu, tilteknum aðildarríkjum og Flugmálastjórn Indónesíu, sem og með flugrekendum *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air*. Á fundinum kom skýrt fram að verið væri að undirbúa nauðsynlegar aðgerðir til að ráða bót á þeim ágöllum sem komu í ljós við fyrri úttektir en að þessar aðgerðir væru enn mislangt á veg komnar. Helsti veikleikinn sem kom í ljós er framkvæmd skoðana hjá flugrekendum og á loftförum. Verklagsreglur um þessi störf eru til en þeim er ekki alltaf fylgt í raun. Við skoðanir greinast enn fáir ágallar og skýrslugjöf um niðurstöður til þeirra fyrirtækja sem eru skoðuð fer ekki alltaf fram í samræmi við viðeigandi verklagsreglur. Það vantar viðeigandi verklagsreglur um eftirfylgni með ágöllum og raunveruleg eftirfylgni með ágöllum er enn ófullnægjandi, tímamörk eru ekki virt og þeim er ekki heldur alltaf framfylgt. Flugmálastjórn Indónesíu hefur umsjón með u.þ.b. 59 flugrekandaskírteinum og er rekstur hjá mörgum þessara flugrekenda í örur vexti. Það er því nauðsynlegt að Flugmálastjórn Indónesíu haldi í við þessa þróun.
- 30) Flugrekandinn *Citilink* kynnti þróun fyrirtækisins og öryggisstjórnun innan fyrirtækisins. Fyrirtækið heldur áfram að stækka með u.þ.b. átta ný loftför á ári en kerfin og verklagsreglurnar virðast vera orðin áreiðanleg. Greining á fluggögnum hefur batnað og fyrirtækið er meðvitað um hættur tengdar flugrekstri. Öryggisstjórnunarkerfi hefur verið komið á en þróa þarf það enn frekar, þ.m.t. í tengslum við lágt hlutfall tilkynninga um flugatvik og atvik.
- 31) Flugrekendurnir *Lion Air* og *Batik Air* héldu kynningu saman þar sem þeir eru báðir aðilar að fyrirtækjasamstæðunni *Lion Air*. Vöxtur þessara tveggja flugrekenda er enn umtalsverður og er áætlað að hvor um sig fái u.þ.b. 10 ný loftför árið 2016 og svipaðan fjölda loftfara næstu árin. Helsta áskorunin, sem þessir flugrekendur standa frammi fyrir, er ráðning og þjálfun nægilegs fjölda starfsfólks á öllum sviðum. Báðir flugrekendur lögðu fram áætlanir um þjálfun flugliða og ráðningu og þjálfun annars starfsfólks. Lágmarkskröfur um menntun og hæfi, sem gerðar eru til nýráðinna flugmanna, og kröfurnar, sem gerðar eru til að fá stöðuhækkun sem flugstjóri hjá flugrekandanum *Lion Air*, eru fremur mildar, miðað við hvað starfsumhverfið er oft krefjandi. Þar af leiðandi, og sökum þess hve rekstur flugrekandans vex hratt, eru fjölmargir flugmenn með tiltölulega litla reynslu hjá flugrekandanum *Lion Air*. Það gæti verið tenging milli þessa og mikils fjölda atburða sem tengjast óstöðugu aðflugi og mikillar hættu á flugatvikum í lendingu (t.d. harkaleg landing, farið út fyrir flugbraut). Dæmi um þetta er þegar flugrekandinn *Batik Air* fór út fyrir flugbraut hinn 6. nóvember 2015. Hvað þetta tiltekna flugatvik varðar þá hafa Flugmálastjórn Indónesíu og

⁽⁶⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur flugrekenda frá þriðja landi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjtið. ESB L 133, 6.5.2014, bls. 12).

flugrekandinn *Batik Air* gripið til tafarlausa aðgerða til að rannsaka flugatvikið með fullnægjandi hætti og gera ráðstafanir til mildunar. Eftirlitskerfið fyrir flugritagögn hefur einnig verið betrubætt og gefur núna haldgóðar niðurstöður og veitir verulegar úrbætur á sviði öryggismála. Öryggisstjórnunarkerfið virðist vel þróað og skýrslugjöf vegna flugatvika og atvika hefur einnig batnað upp á síðkastið jafnvel þótt þörf sé á að þróa enn frekar raunverulega framkvæmd og greiningu á hættum. Á fundinum var ljóst að þær hættur sem flugrekendurnir *Lion Air* og *Batik Air* standa frammi fyrir er ör vöxtur þeirra og fluglíðar með tiltölulega litla reynslu.

- 32) Flugmálastjórn Indónesíu var boðið að vera viðstödd áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 25. nóvember 2015. Flugmálastjórn Indónesíu endurtók þau atriði sem voru kynnt á tæknifundinum 29. október 2015. Meðal atriða var áætlunin um stöðugt eftirlit og stjórnunarkerfið fyrir ágalla. Lagðar voru fram niðurstöður úr eftirliti með þeim fjórum indónesísku flugrekendum sem eru á þessari stundu undanþegnir almennu flugrekstrarbanni, sem gildir um indónesíska flugrekendur, sem og úr eftirliti með þeim þremur flugrekendum sem voru viðstaddir áheyrnina. Flugmálastjórn Indónesíu kynnti einnig þróun stjórnunarkerfis fyrir öryggisáhættu. Flugmálastjórn Indónesíu bauð framkvæmdastjórninni í sannprófunarheimsókn á starfsstöð. Slík heimsókn gerir kleift að meta framfarir og ákvarða raunverulega framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna hjá yfirvaldinu og flugrekendum.
- 33) Kynning flugrekendanna *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* um þróun og innleiðingu öryggisstjórnunarkerfis var að mestu leyti í samræmi við kynningu þeirra á tæknifundinum 29. október.
- 34) Í bréfi frá 22. október 2015 upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórnina um að tveir nýir flugrekendur hefðu hlotið vottun síðan upplýsingar voru síðast uppfærðar, þ.e. flugrekandanum *Alda Trans Papua* var veitt flugrekandaskírteini nr. 135-054 og flugrekandanum *Weststar Aviation* var veitt flugrekandaskírteini nr. 135-059. Flugmálastjórn Indónesíu færði þó ekki sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekendum samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum. Í sama bréfi upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórnina um að flugrekandaskírteini flugrekendanna *Pacific Royale Airways* (nr. 121-045), *Air Maleo* (nr. 121-041, aðeins farmflutningar innanlands), *Manunggal Air Service* (nr. 121-020), *Nusantara Buana Air* (nr. 135-041) *Survai Udara Penas* (Persero, nr. 135-006) og *Asconusa Air Transport* (nr. 135-022) hefðu verið afturkölлуð.
- 35) Þó svo að greina megi framfarir frá því að Alþjóðaflugmálastofnunin gerði úttekt í maí 2014 og jafnvel frá því að tæknifundurinn var haldinn í október er sannprófun á framförum forsenda þess að endurheimta megi tiltrú að því er varðar öryggi áður en hægt er að floga frekari tilslakanir á flugrekstrarbanninu sem hvílir á indónesískum flugrekendum. Því verður matsheimsókn aðila frá ESB á starfsstöð skipulögð fyrir árið 2016 til að afla nauðsynlegra upplýsinga. Á þessari stundu eru þó ekki nægar sannanir fyrir hendi til að styðja ákvörðun um frekari tilslakanir á flugrekstrarbanninu, sem hvílir á indónesískum flugrekendum, þ.m.t. hvað varðar flugrekendurna *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air*.
- 36) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum *Alda Trans Papua* og *Weststar Aviation* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Fella ætti flugrekendurna *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* og *Asconusa Air Transport* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Íran

- 37) Hinn 30. mars 2010 var flugrekandanum *Iran Air*, sem vottaður var af Flugmálastjórn Íslamska Lýðveldisins Íran (CAOIRI), bætt við í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Rekstrartakmarkanir, sem settar voru á flota flugrekandans *Iran Air*, voru nánar tilgreindar í kjölfar matsheimsóknar á starfsstöð 5. júlí 2010.
- 38) Flugrekandinn *Iran Air* hafði samband við framkvæmdastjórnina með upplýsingar um núverandi flota sinn sem eru studdar viðeigandi fylgigögnum. Flugrekandinn *Iran Air* óskaði eftir því að undanskilja öll loftför af tegundinni A320 frá rekstrartakmörkunum til að geta einnig starfrækt nýjustu loftför sín af tegundinni A320 innan Sambandsins. Samkvæmt upplýsingunum, sem flugrekandinn *Iran Air* lagði fram, er meðalaldur A320-flota hans lægri en meðalaldur þeirra loftfara sem heimilt er að starfrækja innan Sambandsins. Flugrekandinn *Iran Air* heldur því einnig fram að loftför hans séu örugg í starfrækslu. En þar sem ekki hefur verið hægt að sannprófa þau gögn sem lögð voru fram er, á grundvelli upplýsinga sem eru tiltækar framkvæmdastjórninni, ekki hægt að bæta nýjum loftförum við á skrá yfir loftför sem flugrekandanum *Iran Air* er heimilt að starfrækja til Sambandsins.

- 39) Samkvæmt flugrekandaskírteini flugrekandans *Iran Air* hafa loftför af þeim tegundum sem heimilt er að starfrækja innan Sambandsins fækkað. Því ætti að breyta skránni yfir undanþegin loftför í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 40) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, til að endurspegla núverandi loftfarafloata flugrekandans *Iran Air* í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Írak

- 41) Flugöryggisstofnun Evrópu skrifaði Flugmálastjórn Íraks (ICAA) fjórum sinnum á tímabilinu frá 13. júní 2014 til 16. mars 2015 að því er varðar öryggisvanda sem tengist frammistöðu flugrekandans *Iraqi Airways* innan ramma SAFA-áætlunarinnar. Hvað þennan öryggisvanda varðar þá sýna SAFA-gögnin fram á að flugrekandinn *Iraqi Airways* hefur ekki framkvæmt greiningu á frumorsök.
- 42) Hinn 20. ágúst 2014 óskaði flugrekandinn *Iraqi Airways* seftir heimild frá Flugöryggisstofnun Evrópu fyrir flugrekanda frá þriðja landi (TCO). Flugöryggisstofnun Evrópu lagði mat á TCO-umsókn flugrekandans *Iraqi Airways* í samræmi við kröfurnar í TCO-hluta.
- 43) Við öryggismat á flugrekandanum *Iraqi Airways* í tengslum við TCO-heimildina vakti Flugöryggisstofnun Evrópu athygli á nokkrum efasemdum varðandi skort á getu flugrekandans *Iraqi Airways* til að bregðast við þeim öryggisvandamálum sem komu í ljós og til að leggja fram gögn, sem tengjast öryggismálum, með tímanlegum hætti. Flugöryggisstofnun Evrópu komst að þeirri niðurstöðu að frekara mat myndi ekki leiða til útgáfu heimildar til flugrekandans *Iraqi Airways* og að hann uppfylli þar af leiðandi ekki viðeigandi kröfur reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014. Flugöryggisstofnun Evrópu hafnaði þar af leiðandi TCO-umsókn flugrekandans *Iraqi Airways* 16. júlí 2015 af skýrum ástæðum er varða öryggi sem lýst er hér að framan.
- 44) Framkvæmdastjórnin skrifaði Flugmálastjórn Íraks bréf 28. september 2015. Með bréfinu hófst formlegt samráð við þau yfirvöld sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Írak, í samræmi við ákvæðin sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006. Í þessu bréfi útskýrði framkvæmdastjórnin að grundvöllur formlegs samráðs tengdist öryggisframmistöðu flugrekandans *Iraqi Airways* innan ramma SAFA-áætlunarinnar sem og neikvæðri ákvörðun Flugöryggisstofnunar Evrópu varðandi TCO-umsókn flugrekandans *Iraqi Airways*.
- 45) Framkvæmdastjórnin skrifaði Flugmálastjórn Íraks og flugrekandanum *Iraqi Airways* 27. október 2015 til að upplýsa báða aðila um að mál flugrekandans *Iraqi Airways* hefði verið sett á dagskrá fundar flugöryggisnefndarinnar 24.–26. nóvember 2015 og að Flugmálastjórn Íraks og flugrekandinn *Iraqi Airways* myndu fá tækifæri til að flytja mál sitt fyrir flugöryggisnefndinni í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 46) Hinn 3. nóvember 2015 var haldinn myndfundur milli framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkjanna og fulltrúa frá bæði Flugmálastjórn Íraks og flugrekandanum *Iraqi Airways*. Á þessum myndfundi lagði Flugmálastjórn Íraks fram yfirlit yfir starfsemi sína, þ.m.t. grundvallarreglur hennar hvað varðar öryggiseftirlit. Meðal annarra upplýsinga sem Flugmálastjórn Íraks lagði fram var yfirlit yfir eftirlit hennar með flugrekandanum *Iraqi Airways* sem og eftirfylgni hennar með upplýsingum sem tengjast SAFA-áætluninni. Kynning flugrekandans *Iraqi Airways* á þessum myndfundi innihélt m.a. mjög almennt yfirlit yfir upplýsingar sem varða öryggis- og gæðastjórnunarkerfi hans og önnur öryggistengd ferli.
- 47) Flugmálastjórn Íraks og flugrekandinn *Iraqi Airways* fengu áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 25. nóvember 2015. Flugmálastjórn Íraks greindi m.a. frá því að hún annaðist eftirlit með sjö handhöfum flugrekandaskírteina, þ.m.t. flugrekandanum *Iraqi Airways*. Flugmálastjórn Íraks lagði einnig fram samantekt um áætlaðar aðgerðir til að styrkja getu sína. Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram upplýsingar um öryggisvandamálin sem lágu til grundvallar neikvæðri ákvörðun hennar varðandi TCO-umsóknina.
- 48) Flugrekandinn *Iraqi Airways* kynnti ýmis atriði, þ.m.t. upplýsingar um greiningu og eftirfylgni í tengslum við SAFA-skýrslur. Í þessari kynningu komu ekki fram nægilegar upplýsingar um starfrækslu öryggis- og gæðastjórnunarkerfis flugrekandans í smáatriðum. Flugrekandinn *Iraqi Airways* lagði ekki fram nægar upplýsingar til að taka, að öllu leyti, á þeim öryggisvanda sem lá til grundvallar neikvæðri ákvörðun Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við TCO-heimild til handa flugrekandanum *Iraqi Airways*.
- 49) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins með því að bæta flugrekandanum *Iraqi Airways* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

- 50) Þar eð þessi skráning er bein afleiðing af neikvæðri ákvörðun Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við TCO-heimildina hyggst framkvæmdastjórnin endurskoða þessa skráningu, ef og þegar Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsir framkvæmdastjórnina um að hún telji að skilyrðin hafi verið uppfyllt þannig að hún geti tekið jákvæða ákvörðun samkvæmt TCO-hluta að því er varðar flugrekandann *Iraqi Airways*.

Flugrekendur frá Kasakstan

- 51) Frá því í júlí 2009 hefur öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, að einum undanskildum, verið bannað að stunda flugrekstur aðallega sökum vangetu yfirvaldsins, sem ber ábyrgð á öryggiseftirliti með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kasakstan (Flugmálastjórn Kasakstans, CAC), til að innleiða og framfylgja viðeigandi, alþjóðlegum öryggiskröfum. Flugrekandanum *Air Astana* var veitt undanþága að hluta til. Flugrekandinn *Air Astana* var skráður í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og var leyft að starfrækja flug til Sambandsins með hluta af flota sínum sem takmarkaðist við þá starfrækslu sem hann hafði á þeim tíma.
- 52) Í kjölfar betri frammistöðu í SAFA-skoðunum fékk flugrekandinn *Air Astana* leyfi árið 2014 til að auka starfrækslu sína til Sambandsins en aðeins með því að nota þær tegundir loftfara sem hann hefur haft leyfi til að fljúga til Sambandsins síðan 2009.
- 53) Flugrekandinn *Air Astana* hlaut endurvottun hjá Flugmálastjórn Kasakstans í apríl 2015 og í maí 2015 í tengslum við öryggisúttekt Alþjóðasambands flugfélaga á flugrekstri (IOSA-úttekt). Flugrekandinn veitir framkvæmdastjórninni reglulega uppfærðar upplýsingar um flugrekstur sinn, þjálfun og viðhaldsaðgerðir. Í úttekt Flugöryggisstofnunar Evrópu á flugrekandanum *Air Astana* í október 2015, innan ramma TCO-hluta, var ekkert sem benti til þess að hann fari ekki að alþjóðlegum kröfum. Flugrekandinn *Air Astana* var talinn vera vel mannaður og skilmerkilega stjórnað af þar til bæru alþjóðlegu stjórnendateymi, ásamt staðbundnu starfsfólki. Hjá fyrirtækinu ríkir sterk og trúverðug öryggismenning. Úttektarhópur Flugöryggisstofnunar Evrópu mælti því með því að flugrekandinn *Air Astana* fengi TCO-heimild án athugasemda.
- 54) Í þeim tilgangi að veita uppfærðar upplýsingar um öryggiseftirlit í Kasakstan var Flugmálastjórn Kasakstans boðið á fund flugöryggisnefndarinnar 24. nóvember 2015 til að fá þar áheyrn. Flugmálastjórn Kasakstans upplýsti að í bigerð væri fjöldi aðgerða til að ráða bót á annmörkunum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á árið 2014 innan ramma samræmdrar fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICVM), þ.m.t. alvarlega öryggisvandamálið á sviði flugreksturs. Þetta felur m.a. í sér að koma á þjálfunaráætlun fyrir skoðunarmenn flugöryggismála og að gera úrbætur á málsmeðferðinni í tengslum við vottun flugrekenda og útgáfu sérstakra samþykkja. Hvað varðar alvarlega öryggisvandamálið gaf Flugmálastjórn Kasakstans til kynna að ekki væri vænst úrlausnar fyrr en í fyrsta lagi við lok ársins 2015. Í nóvember 2015 skrifuðu lögbær yfirvöld í Kasakstan enn fremur undir samkomulag við þjónustuveitanda sem ráðgjafa í því skyni að efla skilvirka innleiðingu á viðeigandi öryggiskröfum í Kasakstan. Flugmálastjórn Kasakstans gaf einnig til kynna að á árinu 2015 hafi tólf flugrekendur, sem eru undir eftirliti hennar, fengið endurvottun og að fimm flugrekandaskírteini hefðu verið afturkölluð. Þótt þetta sé jákvæð þróun ríkir enn umtalsvert óöryggi að því er varðar að hve miklu leyti samræmis sé gætt við vottunar- og samþykkisferlin fyrir flugrekendur, sem og hvort stjórnvaldsráðstafanir, sem innleiddar hafa verið til að bregðast við alvarlega öryggisvandamálinu, séu skilvirkar.
- 55) Flugrekandanum *Air Astana* var einnig boðið á fund flugöryggisnefndarinnar 24. nóvember 2015 til að fá þar áheyrn. Flugrekandinn *Air Astana* lagði fram sönnun þess efnis að hann hefði komið á stöðugu og skilvirku öryggisstjórnunarferli til að taka á öryggishættum, framkvæma greiningu á frumorsök og stuðla að öryggismenningu innan fyrirtækisins. Flugrekandinn hefur sýnt fram á getu til að stjórna breytingum sem tengjast gildissviði og umfangi starfsemi fyrirtækisins með öruggum og skilvirkum hætti. Flugrekandinn *Air Astana* hefur enn fremur séð til þess að eftirlit með flota hans fari fram í samræmi við gildandi, alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 56) Flugrekandinn *SCAT JSC*, sem hefur fengið vottun í Kasakstan, óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni og var orðið við þeirri beiðni 24. nóvember 2015. Flugrekandinn hefur lokið IOSA-vottun með fullnægjandi hætti. Samkvæmt þeim upplýsingum sem flugrekandinn *SCAT JSC* lagði fram eru mörg loftför hans af tegundinni Boeing B-737 og B-757 skráð í Litáen. Á sama tíma og framkvæmdastjórnin viðurkennir þann árangur sem flugrekandinn *SCAT JSC* hefur náð hefur honum ekki tekist að færa sönnun á að flugrekstur hans, sem og áframhaldandi lofthæfi og viðhald á loftförum hans, fari fram í samræmi við gildandi öryggiskröfur.
- 57) Á grundvelli þeirra upplýsinga sem framkvæmdastjórnin hefur aðgang að, þ.m.t. þær sem lagðar voru fram á fundinum 24. nóvember 2015, er það metið svo að lagfæring á reglusetningu í Kasakstan á sviði almenningssflugs miði hægt fram. Sem sönnun fyrir verulegum framförum ætti hins vegar að vera búið að leysa úr alvarlega öryggisvandamálinu á sviði flugreksturs, sem er enn óleyst, áður en hægt er að íhuga verulegar tilslakanir á takmörkunum sem gilda um flugrekendur sem eru undir eftirliti Flugmálastjórnar Kasakstans, að flugrekandanum *Air Astana* undanskildum.

- 58) Á grundvelli þeirra upplýsinga sem framkvæmdastjórnin hefur aðgang að, jákvæðra niðurstaðna úr TCO-úttekt flugrekandans *Air Astana* og útskýringa hans, sem gefnar voru við áheyrnina hjá flugöryggisnefndinni, er það metið svo að skilyrðin fyrir því að viðhalda takmörkuðu flugrekstrarbanni, sem lagt var á flugrekandann *Air Astana*, séu ekki lengur fyrir hendi.
- 59) Hvað varðar flugrekandann *SCAT JSC* hyggst framkvæmdastjórnin skoða þetta mál enn frekar til að tryggja að hugsanlegar tilslakanir í framtíðinni á flugrekstrarbanninu, sem hvílir á flugrekandanum *SCAT JSC*, muni ekki hafa öryggisáhættu í för með sér að því er varðar flug til Sambandsins.
- 60) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekandann *Air Astana* brott úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 61) Aðildarríkin eiga að halda áfram að 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

- 62) Samráð við lögbær yfirvöld í Líbanon, Flugmálastjórn Líbanons (CAA), heldur áfram með það að markmiði að staðfesta að Líbanon hafi hrint í framkvæmd áætluninni um aðgerðir til úrbóta, sem var samin til að bregðast við ágöllum og alvarlegu öryggisvandamáli sem komu í ljós við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í desember 2012.
- 63) Fulltrúar frá Flugmálastjórn Líbanons og flugrekendurnir *Middle East Airlines* og *Wings of Lebanon* sóttu tæknifund í Brussel 4. nóvember 2015 með framkvæmdastjórninni og Flugöryggisstofnun Evrópu til að gefa þeim uppfærðar upplýsingar um framfarir Flugmálastjórnarinnar, aðallega að því er varðar úrlausn alvarlega öryggisvandamálsins, skipun stjórnarnefndar Flugmálastjórnar og aðskilnað öryggiseftirlits og þjónustuveitingar, sem eru sem stendur í höndum Flugmálastjórnarinnar.
- 64) Flugmálastjórn Líbanons hefur veitt Alþjóðaflugmálastofnuninni viðbótarupplýsingar að því er varðar alvarlega öryggisvandamálið og lagði þær upplýsingar fram á tæknifundinum. Flugmálastjórn Líbanons hvatti Alþjóðaflugmálastofnunina nýlega til að sannreyna aðgerðirnar til úrbóta en það hefur enn sem komið er ekki verið gert. Fram kom að flugöryggisskrifstofa hennar, sem ber ábyrgð á vottun og eftirliti með flugrekendum, væri sjálfstæð eining innan Flugmálastjórnarinnar jafnvel þótt ótvíræðar sannanir þessu til stuðnings væru ekki lagðar fram á tæknifundinum.
- 65) Flugrekandinn *Middle East Airlines* kynnti starfsemi sína og öryggisstjórnun og virðist flugrekandinn hafa eftirlit með eigin ferlum á þeim sviðum þar sem öryggi skiptir sköpum, s.s. flugrekstri, þjálfun áhafnar, stjórnun lofthæfis og gæða- og öryggisstjórnun. Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti að niðurstöður fundar, sem haldinn var nýlega með flugrekandanum *Middle East Airlines* í tengslum við umsókn hans um TCO-heimild, hefðu verið jákvæðar. Flugrekandinn skipuleggur reglulega úttektir, sem þriðju aðilar framkvæma, til að milda áhrif vegna skorts á öryggiseftirliti af hálfu eigin yfirvalds og bæta enn frekar framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna.
- 66) Flugrekandinn *Wings of Lebanon* kynnti starfsemi sína með aðeins eitt loftfar og gildandi öryggisferli. Öllum helstu yfirmönnum þessa flugrekanda var nýlega skipt út, sem hefur leitt til umbóta á verklagsreglum innan fyrirtækisins og skapað góðan grunn fyrir þróun öryggisstjórnunarkerfis.
- 67) Á þessu stigi styðja áfangabindandi úrbætur á öryggiseftirlitskerfinu í tengslum við mildunaraðgerðir, sem flugrekandinn *Middle East Airlines* hefur gripið til, og fyrirliggjandi upplýsingar um öryggismál ekki þá ákvörðun að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Líbanon, sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Í því skyni að fylgjast náið með stöðunni á samráð við líbönsk yfirvöld að halda áfram í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 68) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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 Líbanon í skrána.

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

Flugrekendur frá Madagaskar

- 70) Framkvæmdastjórnin hefur haldið áfram samráði sínu við Flugmálastjórn Madagaskar (ACM). Að beiðni Flugmálastjórnar Madagaskar var haldinn fundur í Brussel 2. október 2015 annars vegar milli framkvæmdastjórnarinnar og aðildarríkis og hins vegar milli Flugmálastjórnar Madagaskar og flugrekandans *Air Madagascar*.
- 71) Á þeim fundi lögðu Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* fram upplýsingar um þann árangur sem báðar stofnanir hafa náð í tengslum við áætlun þeirra um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir, sem þær hafa hrint í framkvæmd til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem um getur í forsendum 66–74 í framkvæmdarreglugerð (ESB) nr. 390/2011. Bæði Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* telja að ráðin hafi verið fullnægjandi bót á þessum annmörkum í öryggismálum og hefur Flugmálastjórnin óskað eftir endurmati á rekstrartakmörkunum sem flugrekandinn *Air Madagascar* sætir.
- 72) Framkvæmdastjórnin veitti athygli þeim árangri sem Flugmálastjórn Madagaskar greindi frá við að ráða bót á þeim annmörkum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, sem og þeim upplýsingum sem Flugmálastjórnin og flugrekandinn *Air Madagascar* lögðu fram varðandi áætlun sína um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir. Jafnvel þótt Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* hafi náð árangri, og m.a.s. þrátt fyrir að vænta megi frekari árangurs, hafa skilyrðin fyrir tilslakanir á takmörkuðu flugrekstrarbanni, sem gildir sem stendur um flugrekandann *Air Madagascar*, ekki verið uppfyllt. Enn og aftur er nauðsynlegt að sannprófa raunverulega framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Flugmálastjórn Madagaskar verður að efla reynslu sína með tilliti til nýrra verkferla sem hún hefur innleitt. Í þessu samhengi má búast við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð á Madagaskar á fyrsta ársfjórðungi 2016. Auk þess eru á þessari stundu ekki nægar sannanir til að styðja tilslakanir á rekstrartakmörkunum sem flugrekendur frá Madagaskar sæta.
- 73) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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 Madagaskar.

Flugrekendur frá Mósambík

- 74) Matsheimsókn á vegum Sambandsins í apríl 2015 gerði framkvæmdastjórninni kleift að álykta að jafnvel þótt lögbær flugmálayfirvöld í Mósambík (IACM) hafi sýnt umtalsverðar framfarir, að því er varðar framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna, séu enn verulegir annmarkar á flugöryggisefirlitskerfi í Mósambík. Það var því ákveðið að framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, myndi veita Flugmálastjórn Mósambík tækniástoð í því skyni að hjálpa til við að ráða bót á eftirstandandi annmörkum og ljúka við uppbyggingarferli innri getu til að ná tilskilinni sjálfbærni.
- 75) Tækniástoðarverkefni til lengri tíma hófst 12. október 2015 og mun standa yfir fram í byrjun júní 2016. Fyrsti áfangi verkefnisins hefur leitt af sér vissar frumniðurstöður. Ítarleg endurskoðun á lagarammanum og gildandi flugreglum hefur leitt til greiningar á leiðréttingum og úrbótum til samþykktar síðar. Verið er að skoða hvort aðlaga eigi meginreglur og uppbyggingu fjölda laga Sambandsins um almenningsflug að tilteknum aðstæðum í flugkerfi Mósambík. Markviss viðleitni er viðhöfð til að ráða kerfisbundið bót á öllum óleystum ágöllum, sem komu í ljós við úttekt innan ramma úttektaráætlunar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (ICAO USOAP), í því skyni að bæta verulega skilvirka framkvæmd. Rætt var við alla núverandi flugrekendur og voru skilmálar lofthæfivottorðs þeirra endurskoðaðir. Fjöldi samskiptareglna vegna samstarfs eru í athugun til að styrkja sum af viðkvæmustu sviðum Flugmálastjórnar Mósambík. Hafist hefur verið handa við að greina allar innri málsmeðferðarreglur og ferli Flugmálastjórnar Mósambík sem krefjast umtalsverðrar grannskoðunar.
- 76) Tækniástoðarverkefni til styttri tíma hófst 14. september 2015 og lauk 13. nóvember 2015. Veitt var starfsþjálfun og leiðbeiningar um vottun flugvalla og eftirlit á flugvöllum þar sem athyglinni var einkum beint að nýja alþjóðlega flugvellinum í *Nascala* og núverandi alþjóðlega flugvellinum í *Beira*.
- 77) Á þessu stigi er geta Flugmálastjórnar Mósambík til að hafa eftirlit með almenningsflugi í Mósambík þó ekki enn fullnægjandi samkvæmt alþjóðlegum öryggiskröfum. Það liggja því ekki fyrir fullnægjandi gögn sem styðja ákvörðun um að gerðar verði tilslakanir á flugrekstrarbanni allra þeirra flugrekenda sem hafa fengið vottun í Mósambík.

- 78) Samkvæmt þeirri skrá sem Flugmálastjórn Mósambík lagði fram 5. nóvember 2015 hafa þrjú nýir flugrekendur fengið vottun í Mósambík, þ.e. flugrekendurnir *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) og *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). Flugmálastjórn Mósambík gat þó ekki fært sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekendum samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum. Flugmálastjórn Mósambík upplýsti framkvæmdastjórnina með sömu skrá um að flugrekandaskírteini flugrekendanna *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) og *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13), sem höfðu áður verið felld tímabundið úr gildi meðan á endurvottunarferlinu stóð, hefðu nú verið afturkölluð sökum þess að þeir luku ekki við þetta ferli.
- 79) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendunum *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* og *Inaer Aviation Mozambique Lda* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2007 og fella flugrekendurna *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* og *Unique Air Charter Lda* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Nepal

- 80) Framkvæmdastjórnin hefur haldið áfram samráði við Flugmálastjórn Nepal (CAAN) til að ákvarða getu hennar til að framkvæma og framfylgja með fullnægjandi hætti viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 81) Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu heimsóttu Flugmálastjórn Nepal 5.-9. október 2015. Markmiðið með heimsókninni á starfsstöðina var að Flugöryggisstofnun Evrópu gæti veitt Flugmálastjórninni tækniaðstoð í forni mats á þeim árangri sem hún hefur náð í tengslum við ágalla, sem komu í ljós við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, og að Flugöryggisstofnun Evrópu gæti endurskoðað áætlun hennar þannig að í henni væru tilmæli um að ráða bót á eftirstandandi vandamálum. Framkvæmdastjórnin tók einnig þátt í þessari heimsókn á starfsstöð til að meta árangur Flugmálastjórnarinnar í tengslum við þá annmarka sem leiddu til þess að flugrekendur frá Nepal voru settir í flugrekstrarbann í desember 2013.
- 82) Heimsóknin á starfsstöð staðfesti að Flugmálastjórn Nepal hafi náð árangri hvað varðar framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Samkvæmt Alþjóðaflugmálastofnuninni er fjallað ítarlega um ágallana í áætlun Flugmálastjórnarinnar um aðgerðir til úrbóta, þ.m.t. þá sem leiddu til alvarlegs öryggisvandamáls sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á. Hins vegar var ekki hægt að staðfesta framkvæmd aðgerðanna meðan á heimsókninni á starfsstöð stóð. Alvarlega öryggisvandamálið, sem varðar flugrekstur, er áfram til staðar. Flugmálastjórn Nepal gerir ráð fyrir heimsókn frá öryggisteymi svæðisskrifstofu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í desember 2015 til að gera frummat á framkvæmd aðgerða til úrbóta í því skyni að fá hugsanlega samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á fyrsta ársfjórðungi 2016. Í þessari samræmdu fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á Alþjóðaflugmálastofnunin að sannreyna skilvirka framkvæmd aðgerða til úrbóta. Flugmálastjórn Nepal notar áætlun sem samanstandur af reglulegum úttektum á öllum flugrekendum og öðrum þjónustuveitendum sem hún hefur eftirlit með. Hins vegar þarf að þróa skoðunaráætlunina frekar.
- 83) Á fundi með ferðamála-, menningarmála- og flugmálaráðherra Nepals var lögð áhersla á að ef bæta á flugeftirlitskerfið í Nepal yrði Flugmálastjórn Nepal að fá fullt umboð til að starfa á sjálfstæðum grundvelli, án inngrips stjórnmalakerfisins, í tengslum við störf sem tengjast öryggismálum og hafa nægilega margt og hæft starfsfólk. Ráðherrann upplýsti að frekari breytingar á lagagerð Nepal um almenningsflug væru í undirbúningi til að ráða bót á vandamálum sem varða stofnanir og veita þjónustuveitendum sjálfstæði við öryggiseftirlit og til að Flugmálastjórn Nepal njóti fulls stuðnings með tilliti til úrlausnar á öllum ágöllum.
- 84) Til að meta þróun mála frá síðustu heimsókn sinni í febrúar 2014 fóru framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu í heimsókn 7. og 8. október 2015 til flugrekendanna *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* og *Nepal Airlines Corporation* sem eru skráðir í Nepal. Allir fjórir flugrekendurnir fengu endurvottun í samræmi við fimm áfanga ferlið og annast Flugmálastjórn Nepal reglulegt eftirlit með þeim. Þróun öryggisstjórnunarkerfis og öryggismenningar hjá þessum flugrekendum er mislangt á veg komið og þó svo að sumir séu greinilega komnir lengra en aðrir uppfyllir enginn þeirra gildandi alþjóðlegar öryggiskröfur á þessari stundu.
- 85) Flugmálastjórn Nepal upplýsti einnig að tveir nýir flugrekendur hefðu verið vottaðir. Flugrekandinn *Saurya Airlines* fékk flugrekandaskírteini nr. 083/2014 13. nóvember 2014 og flugrekandinn *Himalaya Airlines* fékk flugrekandaskírteini nr. 084/2015 9. mars 2015. Flugmálastjórn Nepal gat þó ekki fært sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þessum flugrekendum samrýmdist alþjóðlegum öryggiskröfum.

- 86) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendunum *Saurya Airlines* og *Himalaya Airlines* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Filippseyjum

- 87) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin hafa fylgst náið með öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun á Filippseyjum og fljúga til Sambandsins, þ.m.t. með því að setja í forgang að skoðanir á hlaði séu framkvæmdar hjá flugrekendum frá Filippseyjum í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 88) Fyrir fund flugöryggisnefndarinnar lagði Flugmálastjórn Filippseyja (CAAP) fyrir framkvæmdastjórnina tiltekna tækniupplýsingar um öryggiseftirlit hennar með flugrekendum sem hafa fengið vottun á Filippseyjum. Í upplýsingunum kom fram að á þessari stundu eru 38 virkir handhafar flugrekendaskírteina á Filippseyjum. Stjórnendateymi Flugmálastjórnar Filippseyja, sem hefur fram að þessu stuðlað að jákvæðum úrbótum á almenningssflugum á Filippseyjum, ber áfram ábyrgð og hefur skuldbundið sig til að fylgja áfram áætlun sinni um stöðugar úrbætur. Enn fremur gefa upplýsingarnar, sem Flugmálastjórn Filippseyja lagði fram, og greiningin á tiltækum upplýsingum um slys og flugatvik, ekki til kynna neinar efasemdir í tengslum við flugrekendur sem hafa fengið vottun á Filippseyjum.
- 89) Flugrekendurnir *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* og *Cebu Pacific Air* hafa allir nýlega verið látnir gangast undir skoðanir á hlaði í tengslum við öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA-skoðun á hlaði). Skýrslurnar gefa til kynna að ekki sé um að ræða neina óæskilega þróun í tengslum við þessar SAFA-skoðanir á hlaði.
- 90) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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, með því að bæta flugrekendum frá Filippseyjum í skrána.
- 91) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur á Filippseyjum uppfylli alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu

- 92) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin hafa haldið áfram að vakta öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússneska sambandsríkinu og starfrækja flug í Sambandinu, þ.m.t. með því að setja í forgang að skoðanir á hlaði séu framkvæmdar á loftförum tiltekinnna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 93) Hinn 23. október 2015 hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis, fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA). Tilgangur fundarins var að endurskoða öryggisframmistöðu rússneskra flugrekenda á grundvelli skýrsla úr SAFA-skoðunum á hlaði á tímabilinu 20. september 2014 til 19. október 2015 og greina þau tilvik sem þarfnast sérstakrar athygli.
- 94) Á fundinum benti framkvæmdastjórnin á skort á almennilegri greiningu á frumorsök hjá sumum flugrekendum þar sem tveir ágallar eða fleiri koma í ljós við SAFA-skoðun. Flugmálastjórn Rússlands greindi frá því að ágallar, sem koma í ljós við SAFA-skoðanir, séu reglulega greindir og að fylgst sé stöðugt með skilvirkni aðgerða flugrekendanna til úrbóta. Flugmálastjórn Rússlands skuldbatt sig til að fylgja eftir þeim tilvikum þar sem ekki var farið að tilskildum ákvæðum og sem ekki hafði verið ráðin almennileg bót á og senda framkvæmdastjórninni upplýsingar um stöðu þeirra. Flugmálastjórn Rússlands lagði enn fremur fram uppfærðar upplýsingar um nýjustu tilvikin um tímabundna niðurfellingu og afturköllun flugrekendaskírteina flugrekenda sem hún hefur eftirlit með.
- 95) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga var niðurstaðan sú að hvorki væri þörf á að veita rússneskum flugmálayfirvöldum né flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússland, áheyrn hjá flugöryggisnefndinni. Hins vegar var samþykkt að öryggissérfræðingar frá framkvæmdastjórninni og rússneskum yfirvöldum skyldu funda reglulega, a.m.k. einu sinni fyrir hvern fund flugöryggisnefndarinnar.

- 96) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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, með því að bæta flugrekendum frá Rússneska sambandsríkinu í skrána.
- 97) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur í Rússneska sambandsríkinu uppfylli alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 98) Ef þessar skoðanir gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki er farið að viðeigandi öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til aðgerða gegn flugrekendum frá Rússneska sambandsríkinu í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Súdan

- 99) Flugmálastjórn Súdan (SCAA) hefur verið í reglulegu sambandi við framkvæmdastjórnina, einkum að því er varðar mat á flugrekendum sem eru skráðir í Súdan. Eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnarinnar hefur batnað að því er varðar marga flugrekendur. Þó svo að Flugmálastjórnin hafi samþykkt að taka á móti matsaðilum á starfsstöð sína í október 2015 óskaði hún síðar eftir því að heimsókninni yrði frestað til ársins 2016 þannig að hún og flugrekendurnir hefðu meiri tíma til að hrinda alþjóðlegum öryggiskröfum í framkvæmd.
- 100) Fulltrúar Sambandsins skulu framkvæma öryggismat til að ákvarða hvort Flugmálastjórn Súdan og flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Súdan, fari að alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 101) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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 Súdan.

Flugrekendur frá Taívan

- 102) Með tilliti til banaslysanna tveggja hjá flugrekandanum *TransAsia Airways* (TNA) undanfarna 18 mánuði hefur framkvæmdastjórnin hafið formlegt samráð við Flugmálastjórn Taívan (CAA) í samræmi við ákvæðin sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006. Flugmálastjórn Taívan og flugrekandanum TNA var í þessu samhengi boðið á tæknifund í Brussel 19. október 2015 með framkvæmdastjórninni og Flugöryggisstofnun Evrópu til að ræða öryggiseftirlitskerfið, sem Flugmálastjórnin hefur komið á fót, og öryggisframmistöðu flugrekandans TNA.
- 103) Á þessum fundi tilkynnti Flugmálastjórnin að öryggiseftirlitskerfi hennar byggist á kröfum og ráðlögðum starfsvenjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og útskýrði, með vísan í átta mikilvæga þætti að mati Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (e. *ICAO critical elements*), hvernig hún gæti ábyrgðar sinnar á sviði öryggiseftirlits. Flugmálastjórnin lagði fram ítarlegar upplýsingar um aðgerðir sem hrint var í framkvæmd í kjölfar flugatvikanna og slysanna undangengin tvö ár þar sem flugrekandinn TNA átti hlut að máli. Í samræmi við löggjöf Taívan hefur Flugmálastjórn Taívan einnig takmarkað starfrækslustig flugrekandans TNA í eitt ár frá dagsetningu seinna slyssins. Að lokum undirstrikaði Flugmálastjórn Taívan skuldbindingu sína um að innleiða 19. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og tilkynnti að hún muni framkvæma mat á öryggisstjórnunarkerfi (SMS) hjá öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Taívan, fyrir lok ársins 2017.
- 104) Á þessum sama fundi upplýsti flugrekandinn TNA framkvæmdastjórnina um að í kjölfar banaslysanna árin 2014 og 2015 hefði fyrirtækið þróað og innleitt aðgerðaáætlun til að bæta flugöryggi (e. *Flight Safety Enhancement Action Plan*) sem tekur til eftirfarandi atriða: umbóta á fyrirtækjamenningu, framþróunar fyrirtækis, innleiðingar öryggisstjórnunarkerfis, þjálfunar og mats. Flugrekandinn tilkynnti að umtalsverðar breytingar hefðu verið gerðar á skipulagi fyrirtækisins árið 2015, m.a. voru starfsmannabreytingar hjá æðstu stjórnendum fyrirtækisins, gæðatryggingardeild var sett á fót, flugöryggisnefnd var stofnuð fyrir öryggisstefnumótun og til að efla öryggi og flotinn var endurnýjaður þannig að árið 2016 yrði meðalaldur flotans fjögur ár. Einnig var gripið til sértækra aðgerða til að bæta þjálfun flugliða. Til viðbótar við þá eftirlitsstarfsemi sem Flugmálastjórn Taívan annast komu ATR og flugöryggissamtökin *Flight Safety Foundation* í matsheimsóknir árið 2015 með aðstoð *Airbus* og *Bureau Veritas*. Báðar matsheimsóknirnar á starfsstöð leiddu til fjölda tilmæla, sem fjallað er um í áætlun um aðgerðir til úrbóta, sem flugrekandinn TNA samdi í kjölfarið.

- 105) Við lok fundarins ítrekaði Flugmálastjórn Taívan að öll svið fluggeirans í Taívan samrýmdust alþjóðlegum kröfum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin mælir fyrir um, og skuldbatt sig til að fylgjast áfram náið með öryggisframmistöðu flugrekandans *TNA* og framkvæmd áætlana um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerða.
- 106) Á grundvelli upplýsinga, sem eru framkvæmdastjórninni aðgengilegar, var það metið svo að Flugmálastjórn Taívan og flugrekandinn *TNA* þurfi ekki að koma fyrir flugöryggisnefndina og að ekki sé nauðsynlegt að setja flugrekendur frá Taívan í flugrekstrarbann. Flugmálastjórn Taívan og flugrekandinn *TNA* samþykktu þó frekari samráðsfundi um tæknimál til að gera framkvæmdastjórninni kleift að fylgjast með framkvæmd hlutaðeigandi áætlana um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerða og til að hægt sé að halda áfram viðræðum um öryggistengd mál.
- 107) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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 Taívan.
- 108) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Taívan, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Taílandi

- 109) Í bréfi, dagsettu 14. október 2015, veitti Flugmálastjórn Taílands (CAA) framkvæmdastjórninni upplýsingar um þann árangur sem hefur náðst við framkvæmd aðgerða til úrbóta til að ráða bót á alvarlega öryggisvandamálinu, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, og öðrum ágöllum sem Alþjóðaflugmálastofnunin og Flugmálastjórn Bandaríkjanna (FAA) greindu. Tekið var eftir því að ríkisstjórn Taílands tókst á nokkrum mánuðum að endurskipuleggja fyrrverandi Flugmálastjórn (DCA) landsins og breyta henni í sjálfstæða stofnun, Flugmálastjórn Taílands (CAA). Flugmálastjórn Taílands hefur ráðið nýja tæknifræðinga og fleiri skoðunarmenn og vinnur nú að því að styrkja vinnuafli sitt enn frekar.
- 110) Flugöryggisstofnun Evrópu fór í heimsókn til Taílands 9.-12. nóvember 2015, þ.m.t. til Flugmálastjórnar Taílands, til að meta vanefndaratriðin, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, í ljósi umsókna frá tveimur taílenskum flugrekendum um TCO-heimild. Athugasemdir Flugöryggisstofnunar Evrópu eru í samræmi við ágallana sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á. Flugöryggisstofnun Evrópu fannst Flugmálastjórn Taílands vera fremur veikburða og ofhlaðna störfum en tók einnig eftir jákvæðri þróun. Frekari þróun krefst pólitísks stuðnings og raunhæfra tímamarka til að hægt sé að framkvæma aðgerðir til úrbóta með varanlegum hætti.
- 111) Að beiðni nýrrar ríkisstjórnar Taílands var tæknifundur skipulagður 23. nóvember 2015 þar sem framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu, háttsettir embættismenn frá ríkisstjórn Taílands, embættismenn frá Flugmálastjórn Taílands og fulltrúar frá flugrekandanum *Thai Airways International* voru viðstaddir. Upplýsingarnar, sem komu fram á þessum fundi um endurbætur á almenningflugkerfinu í Taílandi, voru einnig taldar þýðingarmiklar fyrir flugöryggisnefndina.
- 112) Sendinefnd Taílands var því boðið að vera við áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 25. nóvember. Flugmálastjórn Taílands kynnti skipulagsúrbætur og aðgerðaáætlanir til skamms tíma, meðallangs tíma og lengri tíma, sem ætlað er að ráða bót á ágöllum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, og leysa úr alvarlega öryggisvandamálinu. Varðandi tímamörk útskýrði Flugmálastjórn Taílands að hún meti það mikilvægara að koma á fót hágæða flugöryggiskerfi heldur en að setja tímamörk sem ólíklegt er að hægt verði að virða. Flugmálastjórn Taílands ætlar að innleiða evrópskar flugöryggisreglur og er að semja við Flugöryggisstofnun Evrópu og aðra evrópska samstarfsaðila um stuðning við þessa innleiðingu. Flugrekandinn *Thai Airways* kynnti þróun fyrirtækisins og framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna og öryggisstjórnun í rekstri sínum.
- 113) Þótt skilvirk framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna sé takmörkuð, samanber niðurstöðurnar úr úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í febrúar 2015, hafa ríkisstjórnin og Flugmálastjórn Taílands sýnt fram á skýra skuldbindingu til að bæta öryggiseftirlitskerfið í Taílandi og hafa lagt fram sönnunargögn sem sýna að þau hafa náð

góðum árangri á stuttum tíma. Enn fremur styðja fyrirliggjandi öryggisupplýsingar um flugrekendur frá Taílandi ekki þá ákvörðun að þeir sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Í því skyni að fylgjast náið með stöðunni á samráð við tailensk yfirvöld að halda áfram í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.

- 114) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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 Taílandi.
- 115) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Taílandi, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 116) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að gripa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Sambíu

- 117) Hinn 4. september 2015 lét Flugmálastjórn Zambíu (ZCAA) framkvæmdastjórninni í té uppfærðar upplýsingar um vinnuna sem tengist aðgerðaáætlun Zambíu um öryggismál. Þessi uppfærsla sýnir að framfarir hafi verið góðar. Þó eru einhverjar aðgerðir enn á lokastigum og ekki enn lokið að fullu. Í gagnkvæmum samningi milli framkvæmdastjórnarinnar og Flugmálastjórnar Zambíu var ákveðið að fresta matsheimsókn aðila frá ESB þangað til í byrjun ársins 2016.
- 118) Þess er vænst að Flugmálastjórn Zambíu haldi áfram að vinna að framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Framkvæmdastjórnin hyggst vinna að frekari undirbúningi fyrir matsheimsókn á starfsstöð snemma árs 2016 til að sannreyna framkvæmd þessara krafna í Zambíu.
- 119) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, 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 Zambíu.
- 120) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 121) 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 í viðauka A við þessa reglugerð.
- 2) Í stað viðauka B komi textinn í viðauka B við þessa reglugerð.

2. gr.

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

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

Gjört í Brussel 10. desember 2015.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Violeta BULC

framkvæmdastjóri.

VIÐAUKI A

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR, SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA FLUGREKSTUR INNAN SAMBANDSINS, MEÐ UNÐANÞÁGUM (7)

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>IRAQI AIRWAYS</i>	001	IAW	Írak
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.			Íslamska lýðveldið Afganistan
<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
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekandanum <i>TAAG Angola Airlines</i> sem skráður er í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Angóla
<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

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>HELLANG</i>	010	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<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
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Benín, þ.m.t.			Lýðveldið Benín
<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
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Kongó, þ.m.t.			Lýðveldið Kongó
<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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC 06-001	TSG	Lýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.			Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR FAST 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 TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	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>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CONGO AIRWAYS</i>	019/CAB/MIN/TVC/2015	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DAKOTA SPRL</i>	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	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>MALU AVIATION</i>	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>SERVE AIR</i>	004/CAB/MIN/TVC/2015	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t.			Djibútí
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráð	DAO	Djibútí
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.			Miðbaugs-Gínea
<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
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.			Eritrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendunum Afrijet og SN2AG, sem eru skráðir í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Lýðveldið Gabon
<i>ALLEGANCE AIR TOURIST</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Lýðveldið Gabon

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	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
<i>TROPICAL AIR-GABON</i>	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendunum <i>Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua og Indonesia Air Asia, þ.m.t.</i>			Lýðveldið Indónesía
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ALDA TRANS PAPUA</i>	135-056	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ALFA TRANS DIRGANTATA</i>	135-012	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ANGKASA SUPER SERVICES</i>	135-050	LBZ	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
<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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Lýðveldið Indónesía
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Lýðveldið Indónesía
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Óskráður	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 ASIA EXTRA</i>	121-054	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	JWD	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>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Óskráður	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>MATTHEW AIR NUSANTARA</i>	135-048	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MIMIKA AIR</i>	135-007	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MY INDO AIRLINES</i>	121-042	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>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>SMAC</i>	135-015	SMC	Lýðveldið Indónesía
<i>SRIWIJAYA AIR</i>	121-035	SJY	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
<i>TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE</i>	121-038	XAR	Lýðveldið Indónesía
<i>TRAVIRA UTAMA</i>	135-009	TVV	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<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>WESTSTAR AVIATION INDONESIA</i>	135-059	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>WING ABADI AIRLINES</i>	121-012	WON	Lýðveldið Indónesía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kasakstan, að undanskildum flugrekandanum <i>Air Astana</i>, þ.m.t.			Kasakstan
<i>AIR ALMATY</i>	AK-0483-13	LMY	Kasakstan
<i>ATMA AIRLINES</i>	AK-0469-12	AMA	Kasakstan
<i>AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR</i>	AK-0467-12	SAP	Kasakstan
<i>BEK AIR</i>	AK-0463-12	BEK	Kasakstan
<i>BEYBARS AIRCOMPANY</i>	AK-0473-13	BBS	Kasakstan
<i>BURUNDAYAVIA AIRLINES</i>	KZ-01/001	BRY	Kasakstan
<i>COMLUX-KZ</i>	KZ-01/002	KAZ	Kasakstan
<i>EAST WING</i>	KZ-01/007	EWZ	Kasakstan
<i>EURO-ASIA AIR</i>	AK-0472-13	EAK	Kasakstan
<i>FLY JET KZ</i>	AK-0477-13	FJK	Kasakstan
<i>INVESTAVIA</i>	AK-0479-13	TLG	Kasakstan
<i>IRTYSH AIR</i>	AK-0468-13	MZA	Kasakstan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>JET AIRLINES</i>	KZ-01/003	SOZ	Kasakstan
<i>KAZAIR JET</i>	AK-0474-13	KEJ	Kasakstan
<i>KAZAIRTRANS AIRLINE</i>	AK-0466-12	KUY	Kasakstan
<i>KAZAVIASPAS</i>	AK-0484-13	KZS	Kasakstan
<i>PRIME AVIATION</i>	AK-0478-13	PKZ	Kasakstan
<i>SCAT</i>	KZ-01/004	VSV	Kasakstan
<i>ZHETYSU AIRCOMPANY</i>	AK-0470-12	JTU	Kasakstan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgiska lýðveldinu, þ.m.t.			Kirgiska lýðveldið
<i>AIR BISHKEK (áður 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>HELI SKY</i>	47	HAC	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kirgiska lýðveldið
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kirgiska lýðveldið
<i>S GROUP INTERNATIONAL (áður S GROUP AVIATION)</i>	45	IND	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kirgiska lýðveldið
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgiska lýðveldið
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kirgiska lýðveldið

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.			Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbíu, þ.m.t.			Líbía
<i>AFRIQIYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Líbía
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Líbía
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Líbía
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Líbía
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Líbía
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Líbía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Mósambík, þ.m.t.			Lýðveldið Mósambík
<i>AMBASSADOR LDA</i>	MOZ-21	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>ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-04	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>EVERETT AVIATION LDA</i>	MOZ-18	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA</i>	MOZ-11	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA</i>	MOZ-19	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>KAY — KAYA AIRLINES, LDA</i>	MOZ-09	KYY	Lýðveldið Mósambík

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Lýðveldið Mósambík
MAKOND, LDA	MOZ-20	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Lýðveldið Mósambík
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Lýðveldið Mósambík
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.			Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
GOMA AIR	064/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.			Saó Tóme og Prinsípe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Saó Tóme og Prinsípe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Saó Tóme og Prinsípe
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, þ.m.t.			Sierra Leóne
<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
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	ÓSKRÁÐ	Óskráður	Sierra Leóne
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.			Lýðveldið Súdan
<i>ALFA AIRLINES</i>	54	AAJ	Lýðveldið Súdan
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	15	MGG	Lýðveldið Súdan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Lýðveldið Súdan
<i>BENTIU AIR TRANSPORT</i>	29	BNT	Lýðveldið Súdan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Lýðveldið Súdan
<i>DOVE AIRLINES</i>	52	DOV	Lýðveldið Súdan
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	Lýðveldið Súdan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	53	WHB	Lýðveldið Súdan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Óskráður	Lýðveldið Súdan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Lýðveldið Súdan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Lýðveldið Súdan
<i>KUSH AVIATION</i>	60	KUH	Lýðveldið Súdan
<i>MARSLAND COMPANY</i>	40	MSL	Lýðveldið Súdan
<i>MID AIRLINES</i>	25	NYL	Lýðveldið Súdan
<i>NOVA AIRLINES</i>	46	NOV	Lýðveldið Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	1	SUD	Lýðveldið Súdan
<i>SUN AIR COMPANY</i>	51	SNR	Lýðveldið Súdan
<i>TARCO AIRLINES</i>	56	TRQ	Lýðveldið Súdan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Zambiu, þ.m.t.			Zambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN SAMBANDSINS ⁽⁸⁾

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, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningar-ríki
<i>TAAG ANGOLA AIRLINES</i>	001	DTA	Lýðveldið Angóla	Öll loftför, að undanskildum: sex loftförum af tegundinni Boeing B777 og fjórum loftförum af tegundinni B-737-700.	Öll loftför, að undanskildum: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Lýðveldið Angóla
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómorejjar	Öll loftför, að undanskildu: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildu: D6-CAM (851336).	Kómorejjar
<i>AFRIJET BUSINESS SERVICE</i> ⁽¹⁾	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>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>IRAN AIR</i> ⁽²⁾	FS100	IRA	Íslamska lýðveldið Íran	Öll loftför, að undanskildum: fimm loftförum af tegundinni Boeing A300 og tveimur loftförum af tegundinni A310.	Öll loftför, að undanskildum: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	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

⁽⁸⁾ Unnt væri að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka B, nýti flugréttindi, með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda flugrekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningamerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<i>AIR MADAGASCAR</i>	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Öll loftför, að undanskildum: loftförum af tegundinni Boeing B737, loftförum af tegundinni ATR 72/42 og þremur loftförum af tegundinni DHC 6-300.	Öll loftför, að undanskildum: loftförum af tegundinni Boeing B737, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, loftförum af tegundinni ATR 72/42, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Lýðveldið Madagaskar

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

(²) Flugrekandanum Iran Air er einungis heimilt að starfrækja flug til Sambandsins með því að nota loftförin sem tilgreind eru samkvæmt þeim skilyrðum sem sett eru fram í 69. forsendu reglugerðar (ESB) nr. 590/2010, Stjtið. ESB L 170, 6.7.2010, bls. 15.