

**REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (EB) nr. 619/2009**

frá 13. júlí 2009

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

(Texti sem varðar EES)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

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

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

5) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með viðkomandi flugrekendum, hafa fengið ráðgjöf hjá framkvæmdastjórninni og einnig, í sérstökum tilvikum, hjá nokkrum aðildarríkjum.

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 4. gr.,

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

**Flugrekendur í Bandalaginu**

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

7) Sum aðildarríki hafa gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum í kjölfar upplýsinga sem fengust úr skoðun á hlaði í tengslum við öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA) sem fór fram á loftföllum tiltekinnna flugrekenda í Bandalaginu, sem og skoðun og úttekt á sérstökum svæðum sem flugmálafyrirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu. Þau tilkynntu framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni um þessar ráðstafanir: lögbær yfirvöld í Grikklandi tilkynntu að 8. maí 2009 hafi flugrekandaskírteini flugrekandans EuroAir Ltd verið afturkallað; lögbær yfirvöld í Svíþjóð tilkynntu að 23. janúar 2009 hafi flugrekandaskírteini flugrekandans Nordic Airways AB („Regional“) verið afturkallað og 31. mars 2009 hafi flugrekandaskírteini flugrekandans Fly Excellence AB verið afturkallað.

1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 var stofnuð skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005<sup>(2)</sup>.

**Flugrekendurnir One Two Go Airlines og Orient Thai Airlines**

2) Í samræmi við 3. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005, sendu nokkur aðildarríki framkvæmdastjórninni viðeigandi upplýsingar í tengslum við uppfærslu á skrá Bandalagsins. Þriðju lönd sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þessa er rétt að uppfæra skrá Bandalagsins.

*Flugrekandinn One Two Go Airlines*

3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur, annaðhvort beint eða, þegar því varð ekki við komið, fyrir milligöngu yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur sem ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Bandalagsins myndi byggjast á eða um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekenda sem er í skrá Bandalagsins.

8) Hinn 8. apríl 2009 tilkynntu lögbær yfirvöld í Taílandi (deild almenningsflugs í Taílandi – Thai DCA) framkvæmdastjórninni að flugrekandaskírteini flugrekandans One Two Go hafi verið afturkallað. Þó svo að flugrekandinn One Two Go hafi lagt fram kærú gegn afturkölluninni staðfesti deild almenningsflugs í Taílandi fyrirskipunina 4. maí 2009.

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 innan tíu virkra daga og við flugöryggisnefndina sem komið var á fót með reglugerð

9) Þar af leiðandi er það metið svo, að teknu tilliti til þess að flugrekandinn er búinn að missa flugrekandaskírteini sitt sem hefur í för með sér að flugrekstrarleyfi hans telst ekki gilt á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, að flugrekandinn One Two Go sé ekki lengur „flugrekandi“ eins og skilgreint er í 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og því skuli fella hann brott úr viðauka A.

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

<sup>(2)</sup> Stjútíð. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14.

<sup>(3)</sup> Stjútíð. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4.

*Flugrekandinn Orient Thai Airlines*

- 10) Samkvæmt ákvæðum reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 298/2009 frá 8. apríl 2009 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins<sup>(1)</sup>, lagði deild almenningsflugs í Taílandi fram upplýsingar um skilvirkni þeirra aðgerða til úrbóta sem flugrekandinn Orient Thai hafði gripið til ásamt þeim ráðstöfunum sem deild almenningsflugs í Taílandi hafði gripið til í því skyni að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu komið í ljós og sem leiddi til þess að leyfi flugrekandans til starfrækslu loftfara af tegundinni MD-80 var fellt tímabundið niður í 75 daga fram til 7. október 2008.
- 11) Á grundvelli þessara upplýsinga telur framkvæmdastjórnin að ekki sé þörf á frekari aðgerðum.

**Flugrekendur frá Úkraínu***Heildareftirlit með öryggi flugrekenda frá Úkraínu*

- 12) Í kjölfar samþykktar á reglugerð (EB) nr. 298/2009 heimsótti evrópskur sérfræðingahópur Úkraínu frá 25. til 29. maí 2009 til að sannreyna stöðuna á framkvæmd aðgerðaáætlunarinnar, sem lögbær yfirvöld í Úkraínu lögðu fram til að bæta eftirlit og öryggisástand flugrekendanna tveggja sem sæta flugrekstrarbanni í Bandalaginu — Ukraine Cargo Airways og Ukrainian Mediterranean Airlines. Í því skyni að sannprófa að flugmálayfirvöld í Úkraínu hafi annast tilskilið eftirlit heimsótti sérfræðingahópur Bandalagsins tvo flugrekendur – South Airlines og Khors Air Company, sem starfrækja flug til Bandalagsins og hafa sætt skoðunum á hlaði í Bandalaginu og í öðrum ríkjum sem eiga aðild að Evrópusambandi flugmálastjórna (ECAC).
- 13) Flugmálayfirvöld Úkraínu hafa náð takmörkuðum árangri við að koma aðgerðaáætluninni í framkvæmd. Öllum þeim aðgerðum (12/12), sem flugmálayfirvöld tilgreindu í aðgerðaáætlun sinni, 31. maí 2008, til að bæta eftirlitsstarfsemi, eru enn sem komið er ólokið. Engin vottun hefur farið fram samkvæmt kröfum sem flugmálayfirvöldin tilkynntu, samsvarandi löggjöf hefur ekki verið samþykkt og aðgerðunum til úrbóta verður ekki lokið fyrir en í fyrsta lagi í júlí 2011, auk þess sem einhverjum framkvæmdum hefur verið frestað til ársins 2015.
- 14) Framkvæmd aðgerðaáætlunarinnar tengist með beinum hætti hinu flókna réttarkerfi Úkraínu sem gerir ekki kleift að auðkenna með skýrum hætti þá staðla sem notaðir eru við samþykki fyrir loftför og flugrekendur og hvort þeir fari í raun að viðaukum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Þetta var staðfest á fundi við flugrekendurna fjóra.

- 15) Skýrslan um heimsóknina sýnir enn fremur að lögbær yfirvöld í Úkraínu hafa ekki nógu fjölmennt hæft starfsfólk til að annast eftirlit með 74 handhöfum flugrekandaskírteina (loftþæfi og flugrekstur). Ekki var hægt að sýna fram á framkvæmd samfelldrar eftirlitsstarfsemi með fullnægjandi hætti og skýringar lögbærra yfirvalda í Úkraínu eftir heimsóknina gátu ekki varpað ljósi á þessi mál. Ítarleg endurskoðun á kerfinu, sem lögbær yfirvöld í Úkraínu nota við útgáfu flugrekandaskírteina, sýnir enn fremur að þetta kerfi gerir hvorki kleift að tilgreina með skýrum hætti hvaða reglur/staðlar eru notaðir við vottanir né að tilgreina nákvæma tölu flotans, sem heimilt er að nota til flugs, og ekki heldur að tilgreina hversu mörg leyfi eru fyrir hendi.
- 16) Skýringar lögbærra yfirvalda í Úkraínu nægðu ekki til að hægt væri að draga til baka þá úrskurði um frávík sem í ljós komu í heimsókninni. Nauðsynlegt er að fylgjast náið með hinum ýmsu aðgerðum til úrbóta, sem þessi yfirvöld tilkynntu, og meta þær reglulega, að teknu tilliti til niðurstaðna úr heimsókn Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, í júní 2008, í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Í kjölfar heimsóknarinnar lögðu lögbær yfirvöld í Úkraínu einnig fram nýja áætlun um aðgerðir til úrbóta og veltur framkvæmd hennar á því að ný lög um loftferðir verði samþykkt í Úkraínu en til stendur að samþykka þau árið 2010. Þar af leiðandi verður samþykkt ýmissa framkvæmdarreglna ekki lokið fyrir en á síðari helmingi ársins 2011 að því er varðar starfrækslu loftfara, við lok ársins 2012 að því er varðar veitingu fluglíðaskírteina og við lok ársins 2015 að því er varðar áframhaldandi loftþæfi.
- 17) Í ljósi niðurstaðna úr heimsókninni og þeirra athugasemda sem komið var á framfæri á fundi flugöryggisnefndarinnar, 1. júlí 2009, mun framkvæmdastjórnin halda áfram að fylgjast náið með framkvæmd þessara aðgerða og hafa samstarf við lögbær yfirvöld í Úkraínu til að aðstoða þau við að auka eftirlit og takast á við hvers kyns frávík. Aðildarríkin munu enn fremur sannprófa á kerfisbundinn hátt hvort viðeigandi öryggisstöðlum sé fylgt með skilvirkum hætti með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda með flugrekstrarleyfi í Úkraínu séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (EB) nr. 351/2008<sup>(2)</sup>.

*Flugrekandinn Motor Sich JSC Airlines*

- 18) Í kjölfar samþykktar á reglugerð (EB) nr. 298/2009 var flugrekandanum boðið að leggja fram hvers konar viðeigandi upplýsingar, þ.m.t. aðgerðir til úrbóta til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu verið greindir. Lögbær yfirvöld í Úkraínu lögðu fram upplýsingar sem skýra aðgerðirnar sem gripið var til vegna flugrekandaskírteinis flugrekandans. Flugrekandinn Motor Sich lagði fram skjöl, 4. júní 2009, þar sem fram kemur að fyrirtækið hafi framkvæmt greiningu á frumorsök og samið aðgerðir til úrbóta til að ráða bót á hvers konar annmörkum í öryggismálum. Lögbær yfirvöld í Úkraínu samþykktu greiningu þess og

<sup>(1)</sup> Stjútö. ESB L 95, 9.4.2009, bls. 16.

<sup>(2)</sup> Stjútö. ESB L 109, 19.4.2008, bls. 7.

aðgerðir til úrbóta. Hinn 15. júní sendi fyrirtækið bréf ásamt aðgerðum til úrbóta til lögbærra yfirvalda í Frakklandi, sem höfðu framkvæmt skoðun<sup>(1)</sup> á loftfarinu AN-12 (UR-11819). Áætlinin um aðgerðir til úrbóta gefur til kynna að handbókum og skjölum fyrirtækisins (flugrekstrarhandbókinni og flughandbókinni) hafi verið breytt til að þau samrýmist stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og geri kleift að undirbúa flug með réttum hætti.

19) Þjálfun flugmanna og áhafnar í að nota endurskoðuðu handbækurnar og verklagsreglurnar með skilvirkum hætti er samt ekki nægileg til að tryggja að fjallað sé nægilega ítarlega um hinar umfangsmiklu breytingar. Framkvæmdastjórnin hefur enn fremur ekki fengið neinar upplýsingar frá lögbærum yfirvöldum í Úkraínu sem sanna að fylgst sé með stöðunni á framkvæmd aðgerðanna og að aðgerðunum sé í reynd lokið í því skyni að lagfæra á varanlegan hátt annmarka í öryggismálum sem í ljós hafa komið.

20) Í ljósi þessara frávíka og á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna álitur framkvæmdastjórnin að á þessu stigi uppfylli flugrekandinn Motor Sich ekki viðeigandi öryggisstaðla og skuli því áfram vera skráður í viðauka A.

*Flugrekandinn Ukraine Cargo Airways*

21) Í kjölfar samþykktar á reglugerð (EB) nr. 298/2009 heimsótti sérfræðingahópur Bandalagsins flugrekandann 27. maí 2009. Skýrslan um heimsóknina gefur til kynna að floti flugrekandans Ukraine Cargo Airways (UCA) hafi minnkað umtalsvert á einu ári eða frá 20 loftförum í þrjú loftför af tegundinni AN-12, þrjú loftför af tegundinni AN-26, þrjár þyrlur af tegundinni MIL-8 og eitt loftfar af tegundinni Tupolev Tu-134 til fjögurra loftfara á þeim tíma er heimsóknin fór fram (tvö loftför af tegundinni IL-76, eitt loftfar af tegundinni AN-12 og eitt loftfar af tegundinni AN-26). Af þeim fjórum loftförum sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu er aðeins eitt þeirra, IL-76 (UR-UCC), í lofthæfu ástandi, hin þrjú loftförin, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, eru með útrunnin lofthæfivottorð. Flugrekandinn lýsti því yfir að öll hin loftförin séu ekki lengur lofthæf og séu ekki starfrækt á nokkum hátt.

22) Samkvæmt skýrslunni hefur flugrekandinn UCA náð góðum árangri við framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem lögð var fyrir framkvæmdastjórnina 1. apríl 2008. Af þeim 22 aðgerðum sem eru á áætlun eru 19 þeirra tilgreindar sem fullfrágengnar og þeim lokið. Stefnumótun í öryggismálum og skjöl voru endurskoðuð og endurbætur gerðar á þeim. Komið var á fót innri öryggiseftirlitsdeild. Tæknilegt ástand loftfarsins var endurbætt. Verklagsreglur við þjálfun áhafnar voru endurskoðaðar og endurbættar. Premur aðgerðum, sem lagðar eru til í þessari áætlun um aðgerðir til úrbóta, er þó ekki lokið að fullu en vandmeðfarnasta aðgerðin er að ekki eru til staðar grímur, sem unnt er að setja á sig í skyndingu, í IL-76, AN-12 og AN-26, eins og krafist er af hálfu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar þegar flogið er yfir tiltekinni flughæð.

23) Í skýrslunni er einnig bent á verulega annmarka í öryggismálum á sviði flugreksturs, þjálfunar og skoðunar, áframhaldandi lofthæfis og viðhalds.

Gæðastjórnunarkerfið er þar að auki ófullnægjandi þar sem hvorki er trygging fyrir því að þau frávik sem komu í ljós við innri úttekt verði til lykta leidd eða sem lögbær yfirvöld í Úkraínu vöktu máls á og sannprófuðu áður en þeim var lokið né heldur tryggir kerfið að kerfisbundin greining sé gerð á annmörkunum. Þessi frávik vekja efasemdir um varanleika þeirra ráðstafana til úrbóta sem fyrirtækið gerði eftir að það hafði verið sett í flugrekstrarbann.

24) Fyrirtækinu var boðið að leggja fram skýringar. Hinn 10. júní lagði svo flugrekandinn UCA fram skjöl um þau frávik sem í ljós komu í heimsókninni. Af 16 nýjum frávikum, sem í ljós komu í heimsókninni, var hægt að leysa eitt þeirra með skilvirkum hætti að lokinni skoðun á skjölum fyrirtækisins. Fyrirtækið upplýsti að það hefði lagt tvö frávik, sem varða flugrekstrarhandbókina og flugrekandaskírteini þess, fyrir lögbær yfirvöld í Úkraínu til að fá samþykki þeirra fyrir því að breytingar yrðu gerðar á flugrekstrarhandbókinni og hefði óskað eftir takmörkunum á fluglagi í flugrekandaskírteini sínu fyrir loftförin AN-12 (UR-UCN) og AN-26 (UR-UDM).

25) Framkvæmdastjórninni bárust ekki neinar upplýsingar um samþykki fyrir þeim breytingum (takmörkunum) sem fyrirtækið hafði óskað eftir. Flugrekandinn óskaði einnig eftir áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og flutti mál sitt fyrir þeim, 1. júlí, þar sem hann upplýsti að af 51 aðgerð til úrbóta ætti enn eftir að koma 15 þeirra í framkvæmd fyrir lok ágúst 2009 en eftir það myndi sannprófun af hálfu lögbærra yfirvalda í Úkraínu fara fram. Framkvæmdastjórnin áskilur sér rétt til að hefja sannprófun á framkvæmd ráðstafana til úrbóta af hálfu þessa flugrekanda.

26) Í ljósi þessara frávíka álitur framkvæmdastjórnin að á þessu stigi uppfylli fyrirtækið ekki viðeigandi öryggisstaðla og skuli því áfram vera skráð í viðauka A.

*Flugrekandinn Ukrainian Mediterranean Airlines*

27) Í kjölfar samþykktar á reglugerð (EB) nr. 298/2009 heimsótti sérfræðingahópur Bandalagsins flugrekandann 28. maí 2009. Skýrslan um heimsóknina gefur til kynna að flugrekandinn UMAir hefur gert umtalsverðar endurbætur á skjalakerfi sínu sem hefur verið endurskoðað að fullu. Komið hefur verið á fót öryggisdeild og tengiliður fyrir öryggisskoðun erlendra loftfara hefur verið tilnefndur. Verklagsreglur við þjálfun voru einnig endurskoðaðar og endurbættar. Jafnvel þótt flugrekandinn UMAir staðhæfi að hann hafi lokið við framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta, sem lögbær yfirvöld í Úkraínu hafa sannprófað, sýnir úrtak á aðgerðum til úrbóta, sem hópurinn gerði, samt sem áður að annmarkar eru enn til staðar: Þær aðgerðir til úrbóta, sem flugrekandinn UMAir hefur gripið til í tengslum við hleðsluskrá/purrarekstrarstuðul, virðast ekki hafa verið notaðar með skilvirkum hætti fyrir allar loftfarsgerðir sem tilgreindar eru á flugrekandaskírteininu. Einhverjar aðgerðir til úrbóta, sem eiga að ráða bót á þeim annmörkunum sem í ljós komu við öryggisskoðun erlendra loftfara, hafa ekki verið lagfærðar á kerfisbundinn hátt, þ.m.t. greining á frumorsök þeirra (olíuleiki í hreyfli, skrufur sem vantar, takmarkanir á afkastagetu í lista yfir lágmarksbúnað (MEL) o.s.frv.)

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2008-564.

28) Enn fremur var vakin athygli á alvarlegum öryggisfrávikum á sviði flugreksturs og áframhaldandi lofthæfis, viðhalds og tæknimála: skýrar verklagsreglur, sem flugáhöfn flugrekandans UMAir á að fylgja þegar hreyfilbilun (siglækkun) verður á flugleið, eru ekki tiltækar og verklagsreglurnar, sem eru í flugrekstrarhandbókinni og fylgja skal ef lýsa þarf yfir neyðarástandi, þegar gert er ráð fyrir, meðan á flugi stendur, að áætlað/reiknað magn eldsneytis við landingu verði undir lágmarki, vantar. Ekki reyndist heldur unnt að leggja fram nein sönnunargögn þess efnis að farið hefði verið að lofthæfitalskipunum fyrir loftfar (UR-CFF) og hreyfil þess, ýmsir annmarkar loftfara af tegundunum DC-9 og MD 83 komu í ljós og áætluninni um vörn gegn tæringu og eftirlit með henni (corrosion prevention and control program (CPCP)), ákvörðun tæringarstigs og reglur um tilkynningu (Corrosion Level identification and reporting rules)) var ekki fylgt. Að því er varðar gæðastjórnunarkerfi flugrekandans komst hópurinn frá Bandalaginu að því í skýrslu sinni að stofnunin gæti ekki sýnt fram á að regluleg úttekt á öllum þáttum viðhaldsins og flugrekstrarferlisins fari fram, þær aðgerðir sem framkvæmdar eru taka ekki alltaf tillit til frumorsakarinnar og ekkert heildarkerfi er til staðar til að halda utan um þau frávik sem enn hafa ekki verið leyst (innri og ytri úttektir, þ.m.t. frávik sem flugmálayfirvöld í Úkraínu hafa komist að).

29) Fyrirtækinu var boðið að leggja fram skýringar. Flugrekandinn UMAir lagði fram áætlun um aðgerðir til úrbóta sem lögbær yfirvöld í Úkraínu samþykktu á fundi flugöryggisnefndarinnar 1. júlí 2009. Áætlunin um aðgerðir til úrbóta hefur verið samin til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem í ljós komu í heimsókninni. Í athugasemdunum sem flugrekandinn kom á framfæri komu þó ekki fram neinar lausnir varðandi þau frávik sem í ljós komu í heimsókninni, einkum þau er varða áframhaldandi lofthæfi. Framkvæmdastjórnin áskilur sér rétt til að hefja sannpröfun á framkvæmd aðgerða til úrbóta af hálfu þessa flugrekanda.

30) Í ljósi þessara frávíka álitur framkvæmdastjórnin að á þessu stigi og á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna uppfylli fyrirtækið ekki viðeigandi öryggisstaðla og skuli því áfram vera skráð í viðauka A.

### Flugrekendur frá Lýðveldinu Kasakstan

31) Færðar hafa verið sönnur á vangetu yfirvalda, sem bera ábyrgð á öryggiseftirliti með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, til að framkvæma og framfylgja viðeigandi öryggisstöðlum, eins og sýnt er fram á með niðurstöðum úttektarinnar sem Alþjóðaflugmálastofnunin annaðist samkvæmt úttektaráætluninni í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP).

32) Alþjóðaflugmálastofnunin tilkynnti öllum ríkjum, sem eru aðilar að Chicago-samningnum, í kjölfar úttektar samkvæmt úttektaráætluninni í tengslum við alþjóðlegt

eftirlit með öryggismálum sem fram fór í Kasakstan í apríl 2009, áhyggjur sínar af alvarlegum öryggisvandamálum sem hafa áhrif á öryggiseftirlit með flugrekendum og loftförum, sem skráð eru í Kasakstan þar sem eitt atriði tengist starfrækslu<sup>(1)</sup> og annað lofthæfi<sup>(2)</sup>, en samkvæmt úttektinni tekur vottunarferlið, sem notað er í Kasakstan til að gefa út flugrekandaskírteini, ekki til allra gildandi ákvæða 6. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Flest flugrekandaskírteini, sem eru í gildi, hafa verið gefin út án aðkomu lofthæfiskoðunarmanns með tilskilin réttindi. Eftirtalin atriði eru ekki talin hluti af vottunarferlinu: afhending á viðhaldsáætlunum, endurskoðun á lista yfir lágmarksbúnað, kröfur um áframhaldandi lofthæfi vegna útgáfu tiltekinna samþykka fyrir flugrekstur eins og fjarflugsleyfi (ETOPS) og starfrækslu skv. III. flokki (CAT III). Meirihluti lofthæfivottorðanna hafa verið gefin út án þess að loftfarið hafi verið tækniskoðað og lögbær yfirvöld í Kasakstan hafa ekki framkvæmt reglulegar skoðanir á loftfarinu. Alþjóðaflugmálastofnunin taldi áætlanirnar um aðgerðir til úrbóta, sem þessi yfirvöld lögðu til, ekki viðunandi þar sem þær fela ekki í sér fastar dagsetningar fyrir framkvæmd tafarlausa aðgerða til að leysa þessi alvarlegu öryggisvandamál.

33) Framkvæmdastjórnin hefur hafið samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan að teknu tilliti til áhyggna af tveimur alvarlegum öryggisvandamálum, sem kunnngerðar voru fljótlega eftir heimsókn Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, og skýrslanna um öryggissskoðun erlendra loftfara, þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur sínar af rekstraröryggi flugrekenda, sem hafa fengið rekstrarleyfi í ríkinu, og óskaði skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld hafa gripið til í því skyni að bregðast við þeim frávikum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á og frávikum sem í ljós komu við öryggissskoðun erlendra loftfara.

34) Lögbær yfirvöld í Kasakstan lögðu fram skjöl frá 5. til 29. júní og komu athugasemdum sínum á framfæri við flugöryggisnefndina 30. júní 2009. Lögbær yfirvöld í Kasakstan tilkynntu framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni, er þau komu athugasemdum sínum á framfæri 30. júní 2009, að áætlun um aðgerðir til úrbóta hafi verið gerð til að ráða bót á þeim annmörkum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á og að fyrstu stigum hennar hafi þegar verið hrint í framkvæmd og að mögulegt yrði að fara að öllum öryggiskröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í júní 2010. Ekki er vænst úrlausnar á þessum tveimur alvarlegu öryggisvandamálum, sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur birt, fyrr en í desember 2009. Lögbær yfirvöld í Kasakstan hafa einnig tilkynnt framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni að þau muni leggja fram skýrslur ársfjórðungslega varðandi stöðuna á framkvæmd aðgerða til úrbóta sem Alþjóðaflugmálastofnuninni var tilkynnt að fyrirhugaðar væru.

35) Enn fremur hafa lögbær yfirvöld í Kasakstan útskýrt að samtals 69 flugrekandaskírteini hafi verið gefin út og þau hafi gert ráðstafanir til að fella tímabundið úr gildi eða afturkalla 11 þessara skírteina 1. apríl 2009. Hins vegar ríkir ennþá óvissa um aðgerðir til framfylgdar sem

<sup>(1)</sup> ICAO finding OPS/01.

<sup>(2)</sup> ICAO finding AIR/01.

hrundið hefur verið í framkvæmd til að bregðast við áhyggjum af þeim alvarlegum öryggisvandamálum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, þar sem lögbær yfirvöld í Kasakstan lögðu fram tímabundna ógildingu/afturköllun áður en úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit var framkvæmd, þar sem engar sannanir voru lagðar fram þess efnis að flugrekandaskírteinin hefðu í raun verið afturkölluð og þar sem sum flugrekandaskírteinanna, sem átti að afturkalla frá og með 1. apríl 2009, voru tilgreind í gildi 1. júní 2009. Enn fremur viðurkenndu lögbær yfirvöld í Kasakstan að samkvæmt gildandi landslögum þar er heimilt að loftfar sé starfrækt af fleiri en einum flugrekanda og af þeim sökum kemur ekki skýrt fram hvaða aðili er ábyrgur fyrir loftþæfi og starfrækslu framangreinds loftfars.

36) Flugrekandinn Berkut State Airline, sem fengið hefur vottun í Kasakstan, óskaði eftir áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og var orðið við þeirri beiðni 30. júní 2009. Þegar flugrekandinn kom athugasemdum sínum á framfæri lagði hann ekki fram ítarlega aðgerðaáætlun sem framkvæma skyldi til að tryggja að öryggisstaðlar séu uppfylltir og til að forðast rugling í tengslum við flugrekandann BEK Air sem áður hét Berkut Air og skráður er í viðauka A frá því í apríl 2009. Flugrekandinn Berkut State Airline tilgreindi einnig að hann hygðist hætta starfrækslu í atvinnuskyni og starfrækslu gamalla loftfara.

37) Lögbær yfirvöld í Kasakstan lögðu ekki fram neinar upplýsingar um skírteini flugrekandans BEK Air, sem áður hét Berkut Air, og framkvæmd aðgerða til úrbóta, sem hafa áhrif á annmarka í öryggismálum, sem olli því að þessi flugrekandi var skráður í viðauka A í apríl 2009 og lögðu ekki heldur fram sönnun þess efnis að flugrekandanum sé gert að sæta reglum um aðgerðir til framfylgdar.

38) Lögbær yfirvöld í Kasakstan tilkynntu flugöryggisnefndinni að til væri þriðji flugrekandinn sem hétu Berkut KZ en lögðu ekki fram neinar upplýsingar um skírteini sem þessi flugrekandi hafði fengið.

39) Flugrekandinn SCAT sem hefur fengið vottun í Kasakstan óskaði eftir áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni með stuttum fyrirvara og var orðið við þeirri beiðni 30. júní 2009. Þegar flugrekandinn kom athugasemdum sínum á framfæri viðurkenndi hann að nokkur loftför, eins og Yak 42 með skrásetningarmerkið UP-Y4210, séu einnig starfrækt af öðrum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, og af þeim sökum kemur ekki skýrt fram hvaða aðili er ábyrgur fyrir loftþæfi og starfrækslu framangreinds loftfars. Flugrekandinn og lögbær yfirvöld í Kasakstan lögðu auk þess ekki fram sönnun þess efnis að áframhaldandi loftþæfi og viðhald loftfara af tegundinni Boeing B-737-522 og B-757-204, sem eru skráð í Litháen (skrásetningarmerki: LY-AWE, LY-

AWD, LY-FLB og LY-FLG) sé framkvæmt í samræmi við gildandi Evrópureglugerðir.

40) Framkvæmdastjórnin viðurkennir viðleitnina við endurbætur á almenningflugkerfinu í Kasakstan og fyrstu skrefin, sem tekin hafa verið, til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem Alþjóðaflugmálastofnunin greindi frá. Það er því metið svo, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna og meðan beiðni er eftir skilvirkri framkvæmd á fullnægjandi aðgerðum til úrbóta til að ráða bót á þeim alvarlegu öryggisvandamálum sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á, að lögbær yfirvöld í Kasakstan séu, á þessu stigi, ekki fær um að framkvæma og framfylgja viðeigandi öryggisstöðlum hjá öllum flugrekendum sem eru undir lögbundnu eftirliti þeirra. Þar af leiðandi skulu allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, sæta flugrekstrarbanni og því skráðir í viðauka A, að undanskildum flugrekandanum Air Astana.

#### *Flugrekandinn Air Astana*

41) Flugrekandinn Air Astana, sem hefur fengið vottun í Kasakstan, óskaði eftir áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og kom hann athugasemdum sínum á framfæri 30. júní 2009. Í tengslum við þessar athugasemdir kynnti hann röð ítarlegra aðgerða til úrbóta og greiningu á frumorsök sem er sniðin að því að ráða bót á þeim mörgu annmörkum í öryggismálum hjá flugrekandanum sem í ljós komu við skoðun á hlaði samkvæmt SAFA-áætluninni sem var í höndum Þýskalands<sup>(1)</sup>, Hollands<sup>(2)</sup>, Breska konungsríkisins<sup>(3)</sup> svo og annarra ríkja sem eiga aðild að Evrópusambandi flugmálastjórna<sup>(4)</sup>. Að því er varðar öryggisástand flota flugrekandans, eru öll loftförin, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, skráð utan Kasakstan (Arúba). Lögbær yfirvöld í Arúba bera ábyrgð á eftirliti með loftförum í flota flugrekandans Air Astana í samræmi við ákvæði 1. og 8. viðauka við Chicago-samninginn svo og 6. viðauka að því er varðar þætti um áframhaldandi loftþæfi.

42) Í ljósi þess sem að framan greinir er ekki talið nauðsynlegt að skrá flugrekandann Air Astana í viðauka A. Að teknu tilliti til niðurstaðna úr nýlegum skoðunum á hlaði<sup>(5)</sup>, sem framkvæmdar voru á flugvöllum í Bandalaginu samkvæmt SAFA-áætluninni, svo og skuldbindingar aðildarríkjanna til að fjölga enn frekar skoðunum á hlaði á loftförum, sem flugrekandinn Air Astana starfrækir til flugs til Bandalagsins, telur framkvæmdastjórnin því við hæfi að hafa sérstakt eftirlit, háð ströngum skilyrðum, með starfrækslu loftfara flugrekandans Air Astana inn í Bandalagið og þar af leiðandi að flugrekstur hans takmarkist eingöngu við núverandi ástand starfrækslunnar og þau loftför sem eru þegar í notkun. Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna og samkvæmt þessum skilyrðum skal þessi flugrekandi þar af leiðandi skráður í viðauka B.

<sup>(1)</sup> LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

<sup>(2)</sup> CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

<sup>(3)</sup> CAA-UK-2008-187.

<sup>(4)</sup> DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.

<sup>(5)</sup> LBA/D-2009-332.

**Flugrekendur frá Sambíu**

- 43) Í kjölfar tímabundinnar ógildingar á starfrækslu sambíska flugrekandans *Zambian Airways*, sem tilnefndur er fánaberi (flag carrier) Sambíu, í janúar 2009, og þess að Alþjóðaflugmálastofnunin birti áhyggjur sínar af alvarlegum öryggisvandamálum í febrúar 2009 að lokinni úttektarheimsókn í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum, að því er varðar flugrekstur, vottun og eftirlit flugmálayfirvalda í Sambíu, krafðist framkvæmdastjórnin upplýsinga frá þessum yfirvöldum, í apríl 2009, til að sannreyna framkvæmd aðgerða til úrbóta sem eiga að ráða bót á þessum öryggisvandamálum. Áhyggjur af hinum alvarlegu öryggisvandamálum tengjast þeirri staðreynd að á vegum deildar almenningsflugs í Sambíu (DCA) hafa verið gefnar út 21 flugþjónustuheimildir (*Air Service Permits*) til flugrekenda í flutningaflugi þar sem sumar heimildirnar fela í sér leyfi til að stunda millilandaflug. Þessar flugþjónustuheimildir varða frekar efnahagsmál en öryggismál. Handhafar þessara flugþjónustuheimilda starfrækja millilandaflug jafnvel þótt skoðun reksturs og lofthæfis, sem krafist er áður en flugrekandaskírteini er gefið út, hafi ekki farið fram. Í skýrslum um reglubundnar skoðanir, sem framkvæmdar eru á vegum deildar almenningsflugs, eru einnig tilgreindir annmarkar í öryggismálum en engar tillögur um úrbætur.
- 44) Upplýsingarnar, sem yfirvöld í Sambíu létu í té í maí 2009, innihalda ekki nein gögn um þær brýnu aðgerðir til úrbóta sem þarf til að leysa þau alvarlegu öryggisvandamál sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á. Þar er m.a. hvorki að finna neina áætlun eða aðferð fyrir vottun og ekki heldur reglur og reglugerðir sem styðja við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í 6. viðauka *Chicago-samningsins* í tengslum við vottunina. Þar er enn fremur engin sönnun fyrir því að takmarkanir séu á sambísku „flugþjónustuheimildum“ og engin skjöl sem styðja við vottunarferlið sem krafist er samkvæmt 6. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 45) Þau viðbótarskjöl, sem lögbær yfirvöld í Sambíu sendu 1. júní 2009, sýndu ekki fram á að flugrekandaskírteinið (*Z/AOC/001/2009*), sem gefið var út 29. maí 2009 til handa flugrekandanum *Zambezi Airlines*, sem hefur fengið vottun í Sambíu, sé í samræmi við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og ekki heldur að ráðin hafi verið bót á öryggisvandamálunum. Alþjóðaflugmálastofnunin hefur enn áhyggjur af öryggisvandamálum.
- 46) Í ljósi þessara frávik og með tilliti til hugsanlegrar áhættu, sem þessar aðstæður geta haft í för með sér fyrir rekstraröryggi flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Sambíu og hafa heimild til að stunda millilandaflug, telur framkvæmdastjórnin að á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna skuli allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Sambíu, skráðir í viðauka A.

**Flugrekendur frá Lýðveldinu Indónesíu**

- 47) Flugmálastjórn (DGCA) Indónesíu hefur lagt framkvæmdastjórninni í té sönnun þess efnis að flugrekendurnir *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* og *Ekspres Transportasi Antarbenua*

(rekur fyrirtæki undir nafninu *Premiair*) hafi fengið nýtt flugrekandaskírteini 10. júní 2009 samkvæmt nýjum, indónesískum reglugerðum um öryggi í almenningsflugi (CASR). Í kjölfar heildarúttektar og málsmeðferðar fyrir endurvottun hafa flugrekendurnir *Garuda* og *Airfast* m.a. fengið nýtt flugrekandaskírteini sem gildir í tvö ár. Flugrekendurnir *Mandala* og *Premi Air* hafa þurft að sæta úttekt sem takmarkast við nýju kröfurnar í nýju reglunum um öryggi í almenningsflugi.

- 48) Sérfræðingahópur *Bandalagsins* tókst á hendur gagnaöflunarverkefni í Indónesíu 15. til 18. júní 2009, að beiðni Flugmálastjórnar Indónesíu, til að sannreyna hvort eftirlitsstarfsemin sé sem stendur sinnt að öllu leyti og hvort kerfið fyrir eftirlitsstarfseminna hafi verið uppfært til að gera kleift að hafa nógu góða eftirfylgni með frávikum sem Flugmálastjórnin vakti máls á varðandi indónesíska flugrekendur. Innan þessa ramma hafa tveir flugrekendur (*Mandala Airlines* og *Premi Air*) einnig verið heimsóttir til að sannprófa getu Flugmálastjórnar Indónesíu til að tryggja að öryggiseftirlitið samrýmist viðeigandi stöðlum (nýju reglunum um öryggi í almenningsflugi).
- 49) Heimsóknin sýndi að núverandi skilvirkni Flugmálastjórnarinnar við eftirlit með flugrekendum fjórum, sem um getur hér að framan, ásamt endurvottun þeirra tryggir að farið sé að nýju kröfunum og telst því fullnægjandi. Eftirlitskerfið hefur verið eftt til að gera kleift að hafa nógu góða eftirfylgni með frávikum sem Flugmálastjórnin vakti máls á varðandi indónesíska flugrekendur. Flugmálastjórnin hefur þróað kerfi til að halda með skilvirkum hætti utan um upplýsingarnar frá eftirlitsstarfseminni og þar með til að fylgjast með því hvaða dag leiða á frávikin til lykta og hvaða dag þau verða síðan í raun leidd til lykta og öllum frestum sem Flugmálastjórnin veitir.
- 50) Auk þess var sá úrskurður um frávik frá 6. viðauka við *Chicago-samninginn*, sem Flugmálastjórnin tilkynnti Alþjóðaflugmálastofnuninni 20. febrúar 2009 og hefðu getað haft alvarleg áhrif á rekstraröryggi indónesískra flugrekenda, dreginn til baka 25. mars 2009. Að lokinni tæknilegri endurskoðun af hálfu Flugmálastjórnarinnar var ný tilkynning með úrskurði um minni háttar frávik send til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar 28. maí 2009. Frá 30. nóvember 2009 verða indónesískir flugrekendur að framfylgja stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Samt sem áður hafa flugrekendurnir *Garuda*, *Mandala*, *Premiair* og *Airfast* framfylgt hinum nýlega samþykktu stöðlum frá 10. júní 2009 — deginum sem nýja flugrekandaskírteinið þeirra var gefið út.
- 51) Flugmálastjórnin óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni og var orðið við þeirri beiðni 30. júní 2009. Flugmálastjórnin tilkynnti framkvæmdastjórninni að loftfarið af tegundinni *Embraer EMB-120* með skrásetningarkerfið *PK-RJC*, sem *Premi Air* starfrækir, sé á þessari stundu ekki búið umferðar- og árekstrarvara (TCAS), eins og krafist er samkvæmt nýju reglunum um öryggi í almenningsflugi, og að uppsetningu hans skuli vera lokið eigi síðar en 30. nóvember 2009. Þessar upplýsingar koma skýrt fram á flugrekandaskírteini flugrekandans eins og fram kemur í skýrslu ESB-teymisins.

- 52) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það metið svo að samkvæmt núverandi skilvirkni eftirlits af hálfu Flugmálastjórnarinnar sé unnt að gera ráð fyrir að fjórir flugrekendur, sem hafa þurft að fara í gegnum ferli fyrir endurvottun, framfylgi og virði viðeigandi öryggisstaðla með fullnægjandi hætti: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines og Ekspres Transportasi Antarbenua (rekur fyrirtæki undir nafninu Premiair). Þar af leiðandi skulu þessir fjórir flugrekendur felldir brott úr viðauka A. Allir aðrir indónesískir flugrekendur skulu áfram vera skráðir í viðauka A á þessu stigi. Framkvæmdastjórnin mun starfa náið með lögbærum yfirvöldum í Indónesíu í kjölfar endurvottunar annarra indónesískra flugrekenda.
- 53) Lögbær yfirvöld í Indónesíu hafa einnig látið framkvæmdastjórninni í té uppfærða skrá yfir flugrekendur sem hafa flugrekandaskírteini. Eins og sakir standa eru flugrekendur, auk hinna fjögurra framangreindra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, þessir: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura- Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport og Eastindo. Uppfæra skal skrá Bandalagsins til samræmis við þetta og þessir flugrekendur skulu skráðir í viðauka A.

### Flugrekendur frá Lýðveldinu Angóla

#### *Flugrekandinn TAAG Angola Airlines*

- 54) Lögbær yfirvöld (Flugmálastjórn Angóla (INAVIC)) hafa tilkynnt framkvæmdastjórninni að flugrekandinn TAAG Angola Airlines hafi fengið nýtt flugrekandaskírteini, 28. maí 2009, í samræmi við angólskar flugöryggisreglur (AASR), eftir að hafa farið í gegnum allt endurvottunarferlið.
- 55) Að beiðni lögbærra yfirvalda í Angóla (INAVIC) svo og að beiðni flugrekandans TAAG Angola Airlines heimsótti evrópskur sérfræðingahópur Angóla frá 8. – 11. júní 2009 til að kanna aðstæður. Heimsóknin staðfesti að verulegar framfarir hafi orðið í þá veru að farið sé að stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Flugmálastjórn Angóla réði bót á 66% þeirra frávíka sem í ljós komu í fyrri heimsókn ESB-teymisins í febrúar 2008 og flugrekandinn TAAG réði bót á 75% frávíkanna. Angóla hefur samþykkt nýjar flugöryggisreglur í samræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og flugrekandinn TAAG, sem er tilnefndur fánaberi Angóla, fékk endurvottun í samræmi við nýja lagarammann.
- 56) Flugrekandinn TAAG óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni og var orðið við þeirri beiðni, 1. júlí 2009, með aðstoð Flugmálastjórnarinnar. Flugrekandinn tilkynnti einnig nefndinni að hann hefði staðist IOSA-úttekt í maí 2009 þar sem takmarkaður fjöldi frávíka kom í ljós og að ráðin hafi verið bót á þeim öllum fyrir 29. júní 2009.
- 57) Flugrekandinn lét flugöryggisnefndinni í té sannfærandi sönnunargögn þess efnis að gripið hefði verið til frekari aðgerða eftir heimsóknina og að vel hefði gengið að ráða bót á þeim frávíkum sem ekki höfðu verið til lykta leidd og sýndi fram á umfangsmiklar ráðstafanir þar sem fram kemur að yfir 90% af frávíkunum sé þegar lokið og að unnið væri að lausn eftirstandandi frávíka. Flugrekandinn gat þó ekki sýnt fram á að flug loftfara af tegundunum B-747 og B-737-200 væri undir eftirliti með flugritagögnum, eins og krafist er.
- 58) Portúgölsk yfirvöld tilkynntu flugöryggisnefndinni að þau samþykktu að veita lögbærum yfirvöldum í Angóla aðstoð til að auka öryggiseftirlit með flugrekandanum TAAG í því skyni að gera þessum flugrekanda kleift að fljúga til Portúgal. Flugöryggisnefndinni var einkum tilkynnt að flug tiltekinn loftfara yrði samþykkt að lokinni fyrirflugsskoðun í Angóla og skoðun á hlaði við komu til Portúgal. Lögbær yfirvöld í Angóla staðfestu að þau samþykkja fyrirflugsskoðun á hlaði í Lúanda á öllum loftförum sem flugrekandinn TAAG starfrækir til Lissabon með aðstoð portúgölskra yfirvalda. Lögbær yfirvöld í Portúgal munu annast skoðanir á hlaði samkvæmt SAFA-áætluninni á hverju flugi sem flugrekandinn TAAG starfrækir.
- 59) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að í fyrsta áfanga skuli flugrekandinn TAAG felldur brott úr viðauka A og hann skráður í viðauka B með þeim skilyrðum að flugrekandinn starfræki að hámarki tíu flug á viku með loftfari af tegundinni Boeing B-777 með skrásetningarmerkin D2-TED, D2-TEE og D2-TEF frá Lúanda til Lissabon. Þessi flug skulu því aðeins starfrækt eftir að yfirvöld í Angóla hafa framkvæmt skoðun á hlaði á loftfarinu, sem á að starfrækja, fyrir hverja brottför frá Angóla og eftir að yfirvöld í Portúgal hafa framkvæmt skoðun á hlaði á sérhverju loftfari í Portúgal. Þetta eru tímabundnar ráðstafanir og framkvæmdastjórnin mun endurskoða stöðuna á grundvelli allra tiltækra upplýsinga og einkum á mati frá lögbærum yfirvöldum í Portúgal.

#### *Heildareftirlit með öryggi flugrekanda frá Angóla*

- 60) Heimsóknin til Angóla til að kanna aðstæður frá 8. til 11. júní 2009 leiddi í ljós að flugrekandaskírteini höfðu verið gefin út til handa flugrekendum PHA og SERVISAIR án þess að fullnægjandi vottunarferli hefði farið fram. Jafnvel þótt lögbær yfirvöld í Angóla hafi fellt tímabundið úr gildi þessi tvö flugrekandaskírteini á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna telur framkvæmdastjórnin að þessir flugrekendur skuli skráðir í viðauka A.

61) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til yfirstandandi endurvottunar 18 flugrekenda, sem Flugmálastjórn Angóla annast og býist er við að verði lokið eigi síðar en við lok ársins 2010, og hvetur hún hana til að halda þessu ferli áfram af festu og taka tilhlýðilegt tillit til mögulegra öryggisvandamála sem tilgreind eru innan þessa ramma. Framkvæmdastjórnin viðurkennir, í því samhengi, að Flugmálastjórnin hafi gripið til aðgerða til framfylgdar, að því er varðar nokkra handhafa flugrekandaskírteina, þar eð 6 skírteini af 19 hafa verið felld tímabundið úr gildi.

62) Framkvæmdastjórnin telur, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að á meðan beðið er eftir að Flugmálastjórn Angóla framkvæmi endurvottun flugrekendanna í fullu samræmi við nýjar angólskar flugöryggisreglur, skuli þessir flugrekendur vera áfram skráðir í viðauka A.

#### **Flugrekandinn Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)**

63) Flugrekandinn SN2AG, sem hefur fengið vottun í Gabon, óskaði eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni til að sýna fram á að starfræksla loftfara af tegundinni Challenger CL601 með skrásetningarkerkið TR-AAG og tegundinni HS-125-800 með skrásetningarkerkið ZS-AFG samrýmist viðeigandi stöðlum, og var orðið við þeirri beiðni 1. júlí 2009. Framkvæmdastjórnin tók tillit til þess að þessi flugrekandi hefur endurskipulagt starfsemi sína og náð góðum árangri með áætlun sinni um aðgerðir til úrbóta í því skyni að fara að alþjóðlegum stöðlum. Framkvæmdastjórnin tók einnig tillit til þess að flugrekandinn SN2AG var í úttekt til endurvottunar hjá lögbærum yfirvöldum í Gabon í febrúar 2009 og að flugrekandanum var veitt nýtt flugrekandaskírteini í febrúar 2009.

64) Lögbær yfirvöld í Gabon (ANAC) fengu einnig áheyrn hjá flugöryggisnefndinni, 1. júlí 2009, þar sem þau kynntu árangur af umbótum á skipulagi og starfsmannahaldi sínu og lýstu því yfir að til væru nægjanleg úrræði til að tryggja að eftirlit með rekstri og viðhaldi þessa flugrekanda samrýmdist ákvæðum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Sérfræðingar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem veita Gabon aðstoð við eftirlit til mars 2010, staðfestu þetta.

65) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að flugrekandinn SN2AG uppfylli einungis viðeigandi öryggisstaðla fyrir flug sem starfrækt er með loftförum af tegundinni Challenger CL601 með skrásetningarkerkið TR-AAG og af tegundinni HS-125-800 með skrásetningarkerkið ZS-AFG. Þar af leiðandi skulu önnur loftför í flota flugrekandans SN2AG sæta rekstrartakmörkunum og skal flugrekandinn færður úr viðauka A í viðauka B.

#### **Flugrekandinn Egypt Air**

66) Færðar hafa verið sönnur á marga anmarka í öryggismálum hjá flugrekandanum Egypt Air, sem fengið hefur vottun í Egyptalandi. Þessir anmarkar hafa

komið í ljós í 75 skoðunum, sem hafa farið fram síðan í janúar 2008, aðallega af hálfu Austurríkis, Frakklands, Þýskalands, Ítalíu, Hollands og Spánar ásamt annarra ríkja sem eiga aðild að Evrópusambandi flugmálastjórna (ECAC-ríki) í tengslum við skoðanir á hlaði sem framkvæmdar voru innan ramma SAFA-áætlunarinnar. Endurtekning þessara frávika (samtals 240 frávik, þar af 91 í 2. flokki og 69 í 3. flokki) vekur spurningar um það hvort um sé að ræða kerfislæga anmarka í öryggismálum.

67) Að teknu tilliti til SAFA-skýrslanna hóf framkvæmdastjórnin, 25. maí 2009, formlegt samráð við lögbær yfirvöld í Egyptalandi (ECAA) þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi þessa flugrekanda og hvatti flugrekandann og lögbær yfirvöld hans að gera ráðstafanir til að ráða, með fullnægjandi hætti, bót á þeim annmörkum í öryggismálum, sem komið höfðu í ljós, skv. 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.

68) Flugrekandinn lagði fram yfirgripsmikil skjöl 10., 16., 17., 19. og 26. júní 2009. Í gögnunum, sem lögð voru fram, voru tilgreindar aðgerðir til úrbóta sem hafði þegar verið gripið til eða stóð til að grípa til að loknum skoðunum á hlaði ásamt greiningu á frumorsök í því skyni að veita langtímalausnir. Flugrekandinn óskaði eftir því að koma munnlegum athugasemdum sínum á framfæri við flugöryggisnefndina og var orðið við þeirri beiðni 30. júní 2009.

69) Í ljósi alvarlegra frávika, sem koma ítrekað upp á sviði áframhaldandi lofthæfis, viðhalds, reksturs, svo og öryggis farms um borð, óskaði framkvæmdastjórnin eftir því við lögbær yfirvöld í Egyptalandi að þau sendu mánaðarlega skýrslur um sannprófun á framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta ásamt öllum öðrum skýrslum um úttektir sem þessi yfirvöld munu annast hjá flugrekandanum Egypt Air. Framkvæmdastjórnin skal einnig fá skýrslu um lokaúttektina, sem lögbær yfirvöld í Egyptalandi skulu annast í lok þessa tímabils, og skulu niðurstöður úttektarinnar tilkynntar framkvæmdastjórninni ásamt tilmælum þessara yfirvalda.

70) Flugrekandinn og lögbær yfirvöld í Egyptalandi samþykktu heimsókn frá sérfræðingum Bandalagsins svo þeir gætu sannreynt framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta. Framkvæmdastjórnin hvatti flugrekandann til að finna tafarlaust varanlega lausn á ýmsum frávikum og ef það tækist ekki þyrfti að gera viðeigandi ráðstafanir. Á þessum grundvelli er það metið svo að á þessu stigi skuli flugrekandinn ekki skráður í viðauka A.

71) Aðildarríkin skulu tryggja að skoðunum verði fjölgað hjá flugrekandanum Egypt Air til að skapa grundvöll fyrir endurmat þessa máls á næsta fundi hjá flugöryggisnefndinni sem verður haldinn í nóvember 2009.

**Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu**

- 72) Lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu tilkynntu framkvæmdastjórninni, 11. júní 2009, að þau hefðu breytt ákvörðun sinni frá 25. apríl 2008 þar sem ákveðið var að þau 13 rússnesku loftför, sem voru á þeim tíma ekki útbúin fyrir millilandaflug samkvæmt stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar m.a. þar sem þau voru ekki búin tilskildu landslagsgreiningarkerfi og endurbættu jarðvarakerfi (TAWS/E-GPWS), yrðu útilokuð frá starfrækslu til flugs til Bandalagsins. Tiltekin loftför, sem voru útilokuð samkvæmt ákvörðun frá 25. apríl 2008, hafa síðan þá verið útbúin á viðunandi hátt fyrir millilandaflug. Flugrekandaskírteinum og rekstrarforskriftum þessara flugrekenda hefur enn fremur verið breytt til að taka tillit til þessara breytinga.
- 73) Samkvæmt nýju ákvörðuninni eru eftirfarandi loftför útilokuð frá starfrækslu til flugs til Bandalagsins, innan þess og frá því:
- a) Flugrekandinn Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 og RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 og RA-47360; AN-26: RA-26660.
- b) Flugrekandinn Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
- c) Flugrekandinn Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 og RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 og RA-88300; Yak-40K: RA-21505 og RA-98109; Yak-42D: RA-42437; allar (22) þyrlur Kamov Ka-26 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar (49) þyrlur Mi-8 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar (11) þyrlur Mi-171 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar (8) þyrlur Mi-2 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar (1) þyrlur EC-120B: RA-04116.
- d) Flugrekandinn Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 og RA-85457.
- e) Flugrekandinn Krasnoyarsky Airlines: Flugrekandaskírteini flugrekandans hefur verið afturkallað. Að því er varðar eftirfarandi tvö loftför af tegundinni TU-154M, sem voru áður starfrækt hjá flugrekandanum Krasnoyarsky Airlines, er RA-85682 nú starfrækt af öðrum flugrekanda, sem hefur fengið vottun í Rússneska sambandsríkinu, og loftfarið RA-85683 er ekki starfrækt eins og er.
- f) Flugrekandinn Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 og RA-42541.
- g) Flugrekandinn Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; öll TU-134 (óþekkt skrásetningarkerfi); öll Antonov An-24 (óþekkt skrásetningarkerfi); öll An-2 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur Mi-2 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur Mi-8 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur Mi-10 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur Mi-8 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur AS-355 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur BO-105 (óþekkt skrásetningarkerfi); loftför af tegundinni AN-24B RA-46388; loftfarið AN-24B (RA-46267 og RA-47289) og loftför af tegundinni AN-24RV (RA-46509, RA-46519 og RA-47800) eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda.
- h) Flugrekandinn Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 og RA-85690.
- i) Flugrekandinn Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; öll Tupolev TU-134A, þ.m.t.: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 og RA-65973; öll Antonov AN-24RV, þ.m.t.: RA-46625 og RA-47818; loftför af tegundinni AN-24RV með skrásetningarkerkin RA-46625 og RA-47818 eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda.
- j) Flugrekandinn Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 og RA-85508.
- k) Flugrekandinn UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; öll (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 og RA-65977; loftfarið RA-65143 er starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda; öll (1) TU-134B: RA-65726; öll (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 og RA-88280; allar þyrlur Mil-26: (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur Mil-10: (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur Mil-8 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur AS-355 (óþekkt skrásetningarkerfi); allar þyrlur BO-105 (óþekkt skrásetningarkerfi); loftför af tegundinni AN-24B RA-46388; loftfarið AN-24B (RA-46267 og RA-47289) og loftför af tegundinni AN-24RV (RA-46509, RA-46519 og RA-47800) eru starfrækt af öðrum rússneskum flugrekanda.
- l) Flugrekandinn Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 og RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 og RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 og RA-88200.
- 74) Engin slík loftför eru til á skrá hjá flugrekandanum Red Wings (áður Airlines 400 JSC).
- 75) Lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu tilkynntu framkvæmdastjórninni einnig að flugrekandaskírteini flugrekandans Aeroflot-Nord hefði verið takmarkað, 3. júní 2009, til að útiloka starfrækslu flugrekandans til flugs til Bandalagsins.

76) Lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu og framkvæmdastjórnin einsetja sér að halda áfram nánu samstarfi sín á milli og að skiptast á öllum nauðsynlegum upplýsingum varðandi öryggi flugrekenda sinna. Aðildarríkin munu sannprófa á kerfisbundinn hátt hvort viðeigandi öryggisstöðlum sé fylgt á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (EB) nr. 351/2008.

#### Flugrekandinn Yemenia Yemen Airways

77) Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) tilkynnti flugöryggisnefndinni að hún hefði fellt tímabundið úr gildi samþykki fyrir viðhaldsfyrirtæki, EASA.145.0177, sem gefið var út til flugrekandans Yemenia Yemen Airways, sem hefur fengið vottun í Jemen, vegna annmarka í öryggismálum sem ekki hefur verið ráðin bót á. Lögbær yfirvöld í Frakklandi tilkynntu flugöryggisnefndinni enn fremur að þau hefðu því fellt tímabundið úr gildi lofthæfivottorð loftfara af tegundinni Airbus A-310 sem skráð eru í Frakklandi (F-OHPR og FOHPS) og eru starfrækt af flugrekandanum.

78) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til þess að ekki hefur verið farið að gildandi Evrópureglugerðum og ákvað 1. júlí 2009, með tilliti til banaslyssins sem varð 30. júní í flugi nr. 626 með flugrekandanum Yemenia Yemen Airways, að hefja formlegar samráð við flugrekandann Yemenia Yemen Airways skv. 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 svo og við lögbær yfirvöld í Jemen skv. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006 til að meta hvort fyrrnefndur flugrekandi fari að gildandi stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar varðandi starfrækslu og viðhald og áskilur sér rétt til að gera bráðaráðstafanir, ef þörf þykir.

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

- 79) Þrátt fyrir bein tilmæli framkvæmdastjórnarinnar hafa henni ekki enn borist sannanir frá hinum flugrekendunum, sem eru í skrá Bandalagsins, sem var uppfærð 8. apríl 2009, eða yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þessum flugrekendum, þess efnis að gripið hafi verið til ítarlegra og viðunandi aðgerða til að ráða bót á annmörkum. Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að þessum flugrekendum skuli áfram bannað að stunda flugrekstur (viðauki A) eða takmarkanir settar á flugrekstur þeirra (viðauki B), eftir því sem við á.
- 80) 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:

- Í stað viðauka A komi textinn sem settur er fram í viðauka A við þessa reglugerð.
- Í stað viðauka B komi textinn sem settur er fram í viðauka B við þessa reglugerð.

*2. gr.*

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

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

Gjört í Brussel 13. júlí 2009.

*Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,*

Antonio TAJANI

*varaforseti.*

## VIÐAUKI A

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA ALLAN FLUGREKSTUR INNAN  
BANDALAGSINS <sup>(1)</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
AIR KORYO	Óskráð	KOR	Norður-Kórea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Lýðveldið Súdan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan (íslamskt lýðveldi)
MOTOR SICH	025	MSI	Úkraína
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Konungsríkið Kambódía
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Óskráð	VRB	Lýðveldið Rúanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Úkraína
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Úkraína
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Úkraína
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekandanum TAAG Angola Airlines, þ.m.t.</b>			Lýðveldið Angóla
AEROJET	015	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR26	004	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR GEMINI	002	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR GICANGO	009	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR JET	003	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR NAVE	017	Óskráður	Lýðveldið Angóla
ALADA	005	Óskráður	Lýðveldið Angóla
ANGOLA AIR SERVICES	006	Óskráður	Lýðveldið Angóla
DIEXIM	007	Óskráður	Lýðveldið Angóla
GIRA GLOBO	008	Óskráður	Lýðveldið Angóla
HELIANG	010	Óskráður	Lýðveldið Angóla
HELIMALONGO	011	Óskráður	Lýðveldið Angóla
MAVEWA	016	Óskráður	Lýðveldið Angóla
PHA	019	Óskráður	Lýðveldið Angóla
RUI & CONCEICAO	012	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SAL	013	Óskráður	Lýðveldið Angóla

<sup>(1)</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
SERVISAIR	018	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SONAIR	014/	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Benín, þ.m.t.</b>		—	Lýðveldið Benín
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATPPR/ ANAC/DEA/SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
AFRICA AIRWAYS	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Benín
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Á ekki við	Lýðveldið Benín
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATPPR/ ANAC/DEA/SCS	BLA	Lýðveldið Benín
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATPPR/ ANAC/DEA/SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTPPR/ DEA/SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATPPR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Lýðveldið Benín
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), þ.m.t.</b>		—	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/ 2006	CFR	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/ 2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09		Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/ 2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/ 2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/ 2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Undirskrift ráðherra (tilskipun nr. 78/205)	LCG	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.</b>			Miðbaugs-Gínea
CRONOS AIRLINES	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Óskráð	CEL	Miðbaugs-Gínea
EGAMS	Óskráð	EGM	Miðbaugs-Gínea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Miðbaugs-Gínea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Á ekki við	Miðbaugs-Gínea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Miðbaugs-Gínea
GUINEA AIRWAYS	738	Á ekki við	Miðbaugs-Gínea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Miðbaugs-Gínea
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendunum Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines og Ekspres Transportasi Antarbenua, þ.m.t.</b>			Lýðveldið Indónesía
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ASCO NUSA AIR	135-022	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
CARDIG AIR	121-013	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Lýðveldið Indónesía
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Lýðveldið Indónesía
EASTINDO	135-038	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Lýðveldið Indónesía
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Lýðveldið Indónesía
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
KAL STAR	121-037	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Lýðveldið Indónesía
KURA-KURA AVIATION	135-016	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Lýðveldið Indónesía
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
MEGANTARA	121-025	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Lýðveldið Indónesía
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Lýðveldið Indónesía
MIMIKA AIR	135-007	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
NYAMAN AIR	135-042	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Lýðveldið Indónesía
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
PURA WISATA BARUNA	135-025	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Lýðveldið Indónesía
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Lýðveldið Indónesía
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
SKY AVIATION	135-044	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
SMAC	135-015	SMC	Lýðveldið Indónesía
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Lýðveldið Indónesía
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Lýðveldið Indónesía
TRAVIRA UTAMA	135-009	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Lýðveldið Indónesía
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Lýðveldið Indónesía
UNINDO	135-040	Óskráður	Lýðveldið Indónesía

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
WING ABADI AIRLINES	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>			Lýðveldið Kasakstan
AERO AIR COMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AEROPRAKT KZ	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AEROTOUR KZ	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Lýðveldið Kasakstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Lýðveldið Kasakstan
AIR DIVISION OF EKA	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AIR FLAMINGO	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ALMATY AVIATION	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ARKHABAY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Lýðveldið Kasakstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Lýðveldið Kasakstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Lýðveldið Kasakstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Lýðveldið Kasakstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Lýðveldið Kasakstan
AVIA-JAYNAR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Lýðveldið Kasakstan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Lýðveldið Kasakstan
BERKUT KZ	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Lýðveldið Kasakstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Lýðveldið Kasakstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Lýðveldið Kasakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Lýðveldið Kasakstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Lýðveldið Kasakstan
EOL AIR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Lýðveldið Kasakstan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Lýðveldið Kasakstan
FENIX	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Lýðveldið Kasakstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Lýðveldið Kasakstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Lýðveldið Kasakstan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Lýðveldið Kasakstan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Lýðveldið Kasakstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Lýðveldið Kasakstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Lýðveldið Kasakstan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Lýðveldið Kasakstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Lýðveldið Kasakstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Lýðveldið Kasakstan
KAZAIRWEST	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
KAZAVIA	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Lýðveldið Kasakstan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Lýðveldið Kasakstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Lýðveldið Kasakstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Lýðveldið Kasakstan
NAVIGATOR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
OLIMP AIR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Lýðveldið Kasakstan
SALEM AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
SAMAL AIR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Lýðveldið Kasakstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
SEMEYAVIA	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Lýðveldið Kasakstan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Lýðveldið Kasakstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Lýðveldið Kasakstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Lýðveldið Kasakstan

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
SKYSERVICE	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
TAHMID AIR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
TULPAR AVIA SERVICE	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
TYAN SHAN	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Lýðveldið Kasakstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ZHERSU AVIA	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
ZHEZKAZGANAIR	Óskráð	Óskráður	Lýðveldið Kasakstan
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgisistan, þ.m.t.</b>			Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgisistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisistan
DAMES	20	DAM	Kirgisistan
EASTOK AVIA	15	Óskráður	Kirgisistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisistan
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisistan
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisistan
S GROUP AVIATION	6	Óskráður	Kirgisistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgisistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgisistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgisistan
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	Óskráður	Kirgisistan
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.</b>		—	Líbería

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 Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendunum Gabon Airlines, Afrijet og SN2AG, þ.m.t.</b>			Lýðveldið Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Lýðveldið Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Lýðveldið Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með flugrekandanum Síerra Leóne, þ.m.t.</b>	—	—	Síerra Leóne
AIR RUM, LTD	Óskráð	RUM	Síerra Leóne
DESTINY AIR SERVICES	Óskráð	DTY	Síerra Leóne
HEAVYLIFT CARGO	Óskráð	Óskráður	Síerra Leóne
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Óskráð	ORJ	Síerra Leóne
PARAMOUNT AIRLINES	Óskráð	PRR	Síerra Leóne
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Óskráð	SVT	Síerra Leóne
TEEBAH AIRWAYS	Óskráð	Óskráður	Síerra Leóne
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum í Svasílandi sem hafa með höndum lögboðið eftirlit þar, þ.m.t.</b>	—	—	Svasíland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Óskráð	RFC	Svasíland
JET AFRICA SWAZILAND	Óskráð	OSW	Svasíland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Óskráð	RSN	Svasíland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Óskráð	Óskráður	Svasíland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Óskráð	SWX	Svasíland
SWAZILAND AIRLINK	Óskráð	SZL	Svasíland
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sambíu, þ.m.t.</b>			Sambía
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Óskráður	Sambía

## VIÐAUKI B

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

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> 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.