

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR  
(ESB) 2016/963****2016/EES/63/22****frá 16. júní 2016****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (\*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

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

*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 <sup>(2)</sup> var stofnuð skrá 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 tiltekin aðildarríki og Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) framkvæmdastjórninni viðeigandi upplýsingar í tengslum við uppfærslu á þessari skrá. Þriðju lönd og alþjóðastofnanir sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þessara upplýsinga ætti að uppfæra skrána.
- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur, annaðhvort beint eða fyrir milligöngu yfirvalda, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur, sem myndu liggja til grundvallar ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Sambandsins, eða ákvörðun um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er í skránni.
- 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 <sup>(3)</sup> („flugöryggisnefndin“).
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 <sup>(4)</sup>, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Angóla, Botsvana, Georgíu, Lýðveldisins Gíneu, Indlands, Indónesíu, Írans, Kasakstans, Madagaskar, Mósambík, Súdan, Taívan, Tailands og Sambíu. Framkvæmdastjórnin lagði einnig fyrir flugöryggisnefndina upplýsingar um stöðu flugöryggis í Afganistan, Írak, Kirgíska Lýðveldinu, Líbanon, Nepal, Pakistan, Úkraínu og Zimbabve og um samráðsfundi við Rússneska sambandsríkið um tæknimál.
- 6) Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina niðurstöður greiningar á úttektarskýrslum sem Alþjóðflugmálastofnunin (ICAO) framkvæmdi innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP). Í þessu samhengi voru aðildarríkin hvött til að setja í forgang skoðanir á hlaði hjá þeim flugrekendum sem hafa flugrekstrarleyfi í ríkjum þar sem Alþjóðflugmálastofnunin hefur

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 160, 17.6.2016, bls. 50. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 214/2016 frá 28. október 2016 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

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

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

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 <sup>(5)</sup>.
- 8) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina enn fremur um verkefni á sviði tækniástoðar sem unnin eru í ríkjum sem verða fyrir áhrifum ráðstafa 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. Aðildarríki voru 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. Noregur upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um aðgerðir sem gripið hefur verið til í tengslum við flugrekandann *Airwing A/S*.
- 11) Aðildarríkin ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum.

#### Flugrekendur frá Angóla

- 12) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 474/2006 er flugrekandanum *TAAG Angola Airlines*, sem hefur fengið vottun í Angóla, heimilt að starfrækja flug til Sambandsins með því að nota fjögur loftför af tegundinni Boeing 737-700 með skrásetningarkerkin D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH og D2-TBJ, þrjú loftför af tegundinni Boeing 777-200 með skrásetningarkerkin D2-TED, D2-TEE og D2-TEF og þrjú loftför af tegundinni Boeing 777-300 með skrásetningarkerkin D2-TEG, D2-TEH og D2-TEI.
- 13) Flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* lagði fram beiðni, 25. apríl 2016, fyrir milligöngu lögbærra yfirvalda Angóla, *Instituto Nacional da Aviação Civil* (Flugmálastjórn Angóla, INAVIC), um að bæta við í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 nýju loftfari af tegundinni Boeing 737-700, með skrásetningarkerkið D2-TBK.
- 14) Innan ramma heimilda flugrekenda frá þriðja landi samkvæmt reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014<sup>(6)</sup> hefur flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* átt í stöðugum viðræðum við Flugöryggisstofnun Evrópu frá því í nóvember 2014 og hefur veitt henni staðreyndagögn og ítarleg gögn um loftfaraflota sinn og rekstur. Þessu

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

<sup>(6)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir 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).

ferli lauk með úttekt á athafnasvæði flugrekanda frá þriðja landi (TCO-úttekt) sem fór fram 1.-3. febrúar 2016. Úttektarhópurinn vakti máls á takmörkuðum fjölda annars stigs frávik og gerði eina athugasemd samkvæmt TCO-hluta. Flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* lagði fram áætlun um aðgerðir til úrbóta fyrir Flugöryggisstofnun Evrópu, sem var samþykkt, og er unnið að því að ráða bót á frávikunum.

- 15) Stöðugar viðræður sem komið hefur verið á við flugrekandann *TAAG Angola Airlines*, ítarleg og nákvæm gögn sem flugrekandinn hefur lagt fram um flota sinn og rekstur, sem og jákvæðar niðurstöður úr TCO-úttekt á athafnasvæði, sýna að flugrekandinn sé fær um að starfrækja loftför sín af tegundinni Boeing 737-700, Boeing 777-200 og 777-300 í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur. Auk þess að verða við beiðni flugrekandans *TAAG Angola Airlines* telur framkvæmdastjórnin það viðeigandi að aflétta að hluta til núverandi flugbanni með því að leyfa flugrekandanum að starfrækja flug til Sambandsins með loftför í flota sínum sem eru af tegundinni Boeing 737-700, Boeing 777-200 og Boeing 777-300.
- 16) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta öllum loftförum af tegundinni Boeing 737-700, sem og öllum loftförum af tegundinni Boeing 777-200 og 777-300, sem tilheyra flugrekandanum *TAAG Angola Airlines*, við í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og verður starfræksla þessara loftfara leyfð í Sambandinu.
- 17) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* fari að viðeigandi öryggisstöðlum á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessa flugrekanda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

#### **Flugrekendur frá Botsvana**

- 18) Flugmálastjórn Botsvana (CAAB) lét framkvæmdastjórninni í té upplýsingar um þann árangur sem hefur náðst við úrlausn alvarlegra öryggisvandamála og annarra ágalla sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á með bréfi frá 23. desember 2015. Niðurstöður úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sýna að skilvirk framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna hefur verið bætt um allt að 71%. Á grundvelli þessarar niðurstöðu staðfesti Alþjóðaflugmálastofnunin 31. desember 2015 að ráðin hafi verið bót á báðum alvarlegu öryggisvandamálunum. Flugmálastjórn Botsvana lagði fram viðbótarupplýsingar um öryggiseftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Botsvana.
- 19) Bættur árangur við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna og fyrirliggjandi upplýsingar um öryggismál sýna verulega framþróun hjá Flugmálastjórn Botsvana og bendir til þess að ekki sé lengur um að ræða neikvæða þróun í tengslum við öryggi flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Botsvana, sem myndi gefa tilefni til áhyggna með tilliti til flugöryggis.
- 20) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Botsvana í skrána.

#### **Flugrekendur frá Georgíu**

- 21) Í apríl 2016 fór Alþjóðaflugmálastofnunin yfir þær aðgerðir til úrbóta sem Flugmálastjórn Georgíu (GCAA) hafði gripið til í því skyni að ráða bót á alvarlegu öryggisvandamáli sem tengist vottunarferlinu við útgáfu flugrekandaskirteina. Alvarlega öryggisvandamálið kom í ljós við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í október 2013. Á grundvelli þeirrar yfirferðar sló Alþjóðaflugmálastofnunin því föstu að aðgerðir Flugmálastjórnar Georgíu til úrbóta hefðu ráðið bót á alvarlega öryggisvandamálinu með fullnægjandi hætti.
- 22) Bættur árangur við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna og fyrirliggjandi upplýsingar um öryggismál sýna eindreginn vilja Flugmálastjórnar Georgíu til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum og bendir til þess að ekki sé lengur um að ræða neikvæða þróun í tengslum við öryggi flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Georgíu, sem myndi gefa tilefni til áhyggna með tilliti til flugöryggis.
- 23) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Georgíu í skrána.

**Flugrekendur frá Lýðveldinu Gíneu**

- 24) 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.
- 25) Í nýjustu framvinduskýrslu Flugmálastjórnar Gíneu, sem framkvæmdastjórnin tók á móti 3. maí 2016, eru upplýsingar um síðustu aðgerðir og þróun varðandi framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta, þar sem aðaláherslan þessa stundina er á þjálfun skoðunarmanna á sviði starfrækslu, lofthæfis, leyfisveitingar fyrir starfsfólk og flugvalla, sem og á áframhaldandi vottun flugrekenda og á eftirlitsáætlunina. Heildstæðu (fimm áfanga) vottunarferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á flugrekandanum *Konair Guinée* er lokið og fékk flugrekandinn úthlutað flugrekandaskírteini 17. september 2015 (AOC nr. 03/DNAC/2015). Þrír flugrekendur til viðbótar halda sínu vottunarferli áfram, þ.e. flugrekendurnir *Sahel Aviation Service Guinée*, *Fly Nimba Airlines* og *Ijet Aviation*. Samkvæmt Flugmálastjórn Gíneu þá er búið að taka saman eftirlitsáætlun og koma henni í framkvæmd.
- 26) Fyrirhugað er að samræmd fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fari fram 23.-29. nóvember 2016.
- 27) Framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta í áföngum, í samræmi við það sem Alþjóðaflugmálastofnunin samþykkti í desember 2012, og fyrirbyggjandi öryggisupplýsingar styðja á þessari stundu ekki þá ákvörðun að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Lýðveldinu Gíneu, sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Framkvæmdastjórnin ætlar þó að fylgjast náið með stöðunni, með tilliti til niðurstaðna úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í nóvember 2016.
- 28) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Gíneu í skrána.
- 29) 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**

- 30) Hinn 3. maí 2016 var haldinn samráðsfundur um tæknimál milli framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkja og fulltrúa frá Flugmálastjórn Indlands (*Indian DGCA*) og flugrekandans *Air India*, sem hefur fengið vottun á Indlandi. Samráðsfundurinn var haldinn samkvæmt fyrri samkomulagi við Flugmálastjórn Indlands um að haldinn yrði samráðsfundur með framkvæmdastjórninni um tæknimál til að ræða vottunar- og eftirlitskyldur Flugmálastjórnar Indlands með tilliti til flugrekenda frá Indlandi, sem hún hefur vottað.
- 31) Á þessum samráðsfundi lagði Flugmálastjórn Indlands fram greiningu sína á frammistöðu flugrekenda frá Indlandi, þ.m.t. flugrekandans *Air India*, innan ramma áætlunarinnar um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætlunin). Flugmálastjórn Indlands greindi frá því að hún hefði komið á sérstakri deild fyrir skoðanir á hlaði, sem á að aðstoða hana við framkvæmd stjórnunarráðstafana innan ramma SAFA-áætlunarinnar. Flugmálastjórn Indlands lagði einnig fram gögn úr eigin skoðunum á hlaði fyrir fyrsta hluta ársins 2016. Flugmálastjórn Indlands lagði einnig fram sérstakar upplýsingar um eftirlit þeirra með tilteknum flugrekendum frá Indlandi. Gögnin, sem lögð voru fram, innihéldu yfirlit yfir eftirlit sem fram fór á árinu 2015. Flugmálastjórn Indlands lagði svo enn fremur fram uppfærðar upplýsingar um framtaksverkefni hennar á sviði sjálfbærni. Þessi framtaksverkefni fólu m.a. í sér ráðningu og þjálfun á hæfu starfsfólki, þróun á sviði gagnagrunnsstjórnunar og uppfærslu á upplýsingum um úthlutun verkefna við endurvottun.
- 32) Flugrekandinn *Air India* lagði fram ítarlegar upplýsingar um öryggis- og gæðastjórnunarkerfi sitt. Flugrekandinn *Air India* lagði einnig fram greiningargögn um flugöryggi fyrir árið 2015 sem og nálgun hans við miðlun upplýsinga um flugöryggi og áætlun hans fyrir SAFA-stjórnun. Í SAFA-gögnunum, sem flugrekandinn *Air India* lagði fram, var ítarleg greining flugrekandans á þeim SAFA-skoðunum sem hann hefur þurft að sæta. Í þessu tilliti lagði flugrekandinn *Air India* fram yfirlit yfir innri ferli sín og málsmeðferðir, þ.m.t. ítarlegar upplýsingar um greiningu á frumorsök og tilheyrandi mildunaraðgerðir sem hann hefur komið í framkvæmd. Flugrekandinn *Air India* greindi enn fremur frá því að hann eigi í reglulegum samskiptum við Flugmálastjórn Indlands, þ.m.t. um stjórnunarráðstafanir hans innan ramma SAFA-áætlunarinnar.

- 33) Í bréfum, dagsettum 24. maí 2016, ítrekaði framkvæmdastjórnin við Flugmálastjórn Indlands fjölda atriða, þ.m.t. að hún verði að fylgjast áfram náið með frammistöðu flugrekenda frá Indlandi innan ramma SAFA-áætlunarinnar. Framkvæmdastjórnin gaf einnig til kynna við flugrekandann *Air India* að tillit hefði verið tekið til stjórnunarráðstafana innan ramma SAFA-áætlunarinnar, sem flugrekandinn hefði framkvæmt, en gaf til kynna að þessar ráðstafanir verði að hafa í för með sér samræmdar og varanlegur úrbætur innan ramma SAFA-áætlunarinnar. Auk þessa ítrekaði framkvæmdastjórnin við bæði Flugmálastjórn Indlands og flugrekandann *Air India* þá ábyrgð sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur samkvæmt reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 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.
- 34) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til upplýsinganna sem Flugmálastjórn Indlands og flugrekandinn *Air India* lögðu fram. Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. ítarlegra upplýsinga sem bæði Flugmálastjórn Indlands og flugrekandinn *Air India* lögðu fram á samráðsfundi um tæknimál 3. maí 2016, sem og bráðabirgðaniðurstöður úr nýlegri úttekt Flugöryggisstofnunar Evrópu á flugrekandanum *Air India* innan ramma reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að setja flugrekstrarbann eða rekstrartakmarkanir á flugrekendur, sem hafa fengið vottun á Indlandi. Hins vegar eru frekari samráðsfundir um tæknimál nauðsynlegir til að tryggja að hægt sé að ráða bót á öryggistengdum málum á áframhaldandi grundvelli.
- 35) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Indlandi í skrána.
- 36) 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.
- 37) 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

- 38) Í apríl 2016 fór fram matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Indónesíu með sérfræðingum frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum. Matsheimsóknin fór fram á skrifstofu Flugmálastjórnar Indónesíu (*Indonesian DGCA*) og hjá mörgum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, þ.e. flugrekendunum *Citilink*, *Lion Air*, *Batik Air*, *Indonesia Air Asia* og *Aviastar Mandiri* (sem eru með vottun samkvæmt CASR-135, mjötu- og leiguflyg).
- 39) Sérfræðingarnir komust að þeirri niðurstöðu að fyrsta vottun flugrekenda fari fram í gegnum viðeigandi fimm áfanga ferli og að fullnægjandi samstarf eigi sér stað milli annarra deilda innan Flugmálastjórnar Indónesíu. Vottunarúttektirnar eru skráðar, ágallar koma í ljós og óskað er eftir eftirfylgni af hálfu flugrekenda, þ.m.t. aðgerðir til úrbóta og greiningu á frumorsök.
- 40) Sérfræðingarnir gátu staðfest að eftirlitsstörf, bæði úttektir og skoðanir, séu skipulögð árlega og að almennt séð fari eftirlitsstarf fram í samræmi við þessa áætlun. Sérfræðingarnir veittu því athygli að nýlega hefði verið ráðinn inn umtalsverður fjöldi skoðunarmanna fyrir flugrekstur og skoðunarmanna vegna öryggis í farþegarými, sem eiga enn eftir að fá þjálfun í skoðunaraðferðum og sérstökum reglum. Þar að auki er enn nauðsynlegt að staðla vinnuaðferðir skoðunarmanna hvað varðar skýrslugjöf, tilkynningar um ágalla, samþykkt aðgerða til úrbóta, þ.m.t. greiningu á frumorsök, og samkomulag um tímaramma fyrir eftirfylgni með ágöllum.
- 41) Flugmálastjórn Indónesíu gat sýnt fram á að framfylgdarráðstafanir hafa verið gerðar. Til dæmis var flugrekandaskírteini flugrekandans *Aviastar Mandiri* (sem er með vottun samkvæmt CASR-121, fyrir innanlandsflug, áætlunarflug og leiguflyg (e. *domestic, flag and supplemental air carrier operations*), flugrekandaskírteini nr. 121-043) afturkallað sökum þess að reglum um lágmarksfjölda loftfara í flota hans var ekki fylgt.
- 42) Sönnunargögn, sem flugrekandinn *Citilink* lagði fram við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð, sýna að flugrekandinn *Citilink* geti tryggt að farið sé að landsbundnum og alþjóðlegum öryggiskröfum. Flugrekandinn *Citilink* hefur sýnt fram á að öryggis- og gæðastjórnunarkerfi hans sé vel þróað sem og að hann sé með vel þróað skipulag varðandi áframhaldandi lofthæfi og að hann beiti markvissri nálgun hvað varðar öryggi.

- 43) Félagið *Lion Group*, sem samanstendur af sex flugrekendum sem hafa fengið vottun í þrem mismunandi ríkjum, beitir samþættri stefnu hvað varðar reksturinn og öryggis- og gæðastjórnun. Í félaginu *Lion Group* eru tveir flugrekendur, *Lion Air* og *Batik Air*, sem eru handhafar flugrekendaskírteina frá Indónesíu. Flugrekendurnir *Lion Air* og *Batik Air* gátu báðir sýnt fram á, með hætti sem sérfræðingunum þykir fullnægjandi, að þeir hafi báðir starfhæft öryggiskerfi og gæðatryggingar og -stjórnunarkerfi. Yfirstjórn flugrekendanna tveggja, sem og stjórn félagsins *Lion Group*, hefur góðan skilning á þessum kerfum og notar þau til að greina áhættur og gera viðeigandi ráðstafanir til að draga úr mestu áhættunni þannig að viðunandi sé. Sérfræðingarnir komust að þeirri niðurstöðu að flugrekendurnir *Lion Air* og *Batik Air* ráði til sín áhöfn og starfsfólk með faglega hæfni og hafi yfir að ráða kerfi til að stjórna starfrækslu af ýmsum toga. Stjórnin, bæði einstakra flugrekenda og fyrirtækjasamstæðunnar, tekur á móti og bregst við öryggis- og gæðaupplýsingum og greiningum. Stjórnin kemur upplýsingunum og aðgerðum til úrbóta á framfæri með innri birtingu, á rafrænu formi eða með öðrum hætti.
- 44) Flugmálastjórn Indónesíu og flugrekendurnir *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* fengu áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni 31. maí 2016. Flugmálastjórn Indónesíu lagði fram núverandi stjórnskipulag sitt, þ.m.t. ítarlegar upplýsingar um það starfsfólk sem hefur verið ráðið til starfa á lofthæfi- og flugrekstrarskrifstofu hennar (e. *Directorate for Airworthiness and Aircraft Operations*) og um fyrirliggjandi fjárhagsáætlun vegna verkefna á sviði öryggiseftirlits og þjálfunar skoðunarmanna. Flugmálastjórn Indónesíu lagði fram ítarlegar upplýsingar um mikilvægar ráðstafanir sem gerðar hafa verið á undangengnu ári, einkum að hún hafi uppfært reglurnar um öryggi í almenningssflugi (CASR), uppfært leiðbeiningarnar fyrir skoðunarmenn, gert úrbætur á stjórnunarkerfinu fyrir öryggisupplýsingar og hafist handa við að útbúa flugöryggisáætlun ríkisins (SSP). Í kynningu sinni lagði Flugmálastjórn Indónesíu fram samantekt um þær aðgerðir til úrbóta sem gerðar hafa verið í kjölfar athugasemda sérfræðinga við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð.
- 45) Flugrekandinn *Citilink* lagði fram áætlun sína um aðgerðir til úrbóta sem hann útbjó á grundvelli athugasemda sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð. Í þessari áætlun eru tilgreindar aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir og byggir hún á áreiðanlegri greiningu á frumorsök athugasemdanna. Enn fremur var lögð áhersla á mikilvægustu framfarir sem hafa átt sér stað frá nóvember 2015, þ.m.t. bættur árangur við framkvæmd greiningaráætlunarinnar fyrir fluggögn, viðbótarúrræði fyrir öryggi og gæði, sem og áframhaldandi þróun á hugbúnaði fyrir rafrænar öryggistilkynningar (e. *Safety eReporting*).
- 46) Í kynningu flugrekendanna *Lion Air* og *Batik Air* var lögð áhersla á stefnuáætlun flugrekendanna sex sem heyrta undir félagið *Lion Group*. Á grundvelli markaðsþróunar er nú lögð áhersla á vöxt á mörkuðum utan Indónesíu í stefnuáætlun félagsins. Flugrekendurnir *Lion Air* og *Batik Air* kynntu báðir áætlunina um aðgerðir til úrbóta sem var útbúin á grundvelli athugasemda sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð. Þessi áætlun inniheldur aðgerðir til úrbóta sem byggja á greiningu á frumorsök athugasemdanna. Flugrekandinn *Batik Air* útskýrði enn fremur rannsókn sína á brautarátroðningi, sem átti sér stað nýlega, þar sem eitt loftfar hans átti hlut í máli, þ.m.t. þær öryggisaðgerðir sem hann hafði tafarlaust gripið til í kjölfar slyssins.
- 47) Við áheyrnina upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórnina um að á undangengnum sex mánuðum hafi Alþjóðaflugmálastofnunin fullgilt þær aðgerðir til úrbóta, sem Flugmálastjórn Indónesíu hafði gripið til, án þess að koma í heimsókn. Lokaniðurstaða þessarar fullgildingar hefur ekki enn verið gerð aðgengileg. Flugmálastjórn Indónesíu útskýrði einnig að hún vinni með Flugmálastjórn Bandaríkjanna til að gera úrbætur á öryggiseftirlitskerfi sínu. Flugmálastjórn Bandaríkjanna framkvæmdi alþjóðlegt flugöryggismat í febrúar 2016, sem leiddi í ljós sjö ágalla, og fór svo í framhaldsheimsókn í maí 2016. Samkvæmt Flugmálastjórn Indónesíu er búið að ráða bót á öllum ágöllum en Flugmálastjórn Bandaríkjanna krefst þess að Flugmálastjórn Indónesíu gefi skýrslu mánaðarlega um framvindu þjálfunar skoðunarmanna.
- 48) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstöður úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð og upplýsingar sem lagðar voru fram við áheyrnina, telur framkvæmdastjórnin að Flugmálastjórn Indónesíu hafi gert úrbætur frá árinu 2014. Það er þó ljóst að Flugmálastjórn Indónesíu þarf m.a. að bæta enn frekar öryggiseftirlit sitt sem og þjálfun skoðunarmanna sinna og stöðlun á vinnuáferðum þeirra.
- 49) Framkvæmdastjórnin veitti því athygli að flugrekendurnir *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air* gátu allir veitt tilteknar ítarlegar upplýsingar um örugga framkvæmd flugreksturs hjá sér. Framkvæmdastjórnin telur nægar sannanir fyrir því að þessir flugrekendur fari að gildandi indónesískum reglum og alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 50) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurna *Aviastar Mandiri* (flugrekandaskírteini nr. 121-043), *Citilink*, *Lion Air* og *Batik Air*, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

- 51) 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 Indónesíu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 52) 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 gripa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

### Flugrekendur frá Íran

- 53) Í mars 2010 var flugrekandanum *Iran Air*, sem vottaður var af Flugmálastjórn Íslamska Lýðveldisins Íran (CAO-IRI), 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 aðila frá Sambandinu á starfsstöð í júlí 2010.
- 54) Aðilar frá Sambandinu fóru aftur í matsheimsókn á starfsstöð í Íran í maí 2016 með sérfræðingum frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum. Sú matsheimsókn fór fram á skrifstofum Flugmálastjórnar Íslamska Lýðveldisins Íran og á skrifstofum og starfsstöðvum flugrekandans *Iran Air*.
- 55) Sérfræðingarnir mátu það svo að Flugmálastjórn Íslamska Lýðveldisins Íran sé vel skipulagt flugmálafyrirvald á sviði almenningsflugs, sem sinnir öllum þáttum almenningsflugs í hlutverki sínu sem eftirlitsaðili. Sérfræðingarnir mátu það einnig svo að Íran hafi yfir að ráða alhliða eftirlitskerfi sem er reglulega uppfært. Með hliðsjón af þeim atriðum sem komu í ljós við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð komust sérfræðingarnir að þeirri niðurstöðu að Flugmálastjórn Íslamska Lýðveldisins Íran skorti hvorki getuna né viljann til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum.
- 56) Sérfræðingarnir mátu það svo að frá síðustu matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í júlí 2010 hafi flugrekandinn *Iran Air* tekið tillit til þeirra athugasemda sem vakið var máls á í þeirri heimsókn. Framfarir hafa orðið á stjórnun á áframhaldandi lofthæfi loftfara af tegundinni Airbus A320 og er nú á sama stigi og fyrir loftför af tegundinni Airbus A300 og A310. Sérfræðingarnir mátu það svo að á undanförunum árum hafi verið gerðar úrbætur á öryggisstjórnunarkerfi flugrekandans *Iran Air*, þó svo að gera megi frekari úrbætur, einkum að því er varðar að beita, með skilvirkum hætti, þeim aðferðum sem áður var lýst og að samþætta enn frekar öryggisstjórnun og gæðastjórnun í fyrirtækinu í heild. Sérfræðingarnir gerðu fjölda athugasemda á sviði lofthæfis sem geta hjálpað flugrekandanum *Iran Air* að bæta enn frekar öryggi og gæði starfrækslu sinnar.
- 57) Flugmálastjórn Íslamska Lýðveldisins Íran og flugrekandinn *Iran Air* hlutu áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni 1. júní 2016. Flugmálastjórn Íslamska Lýðveldisins Íran hélt kynningu um flugstarfsemi í Íran, stjórnskipulag Flugmálastjórnar Íslamska Lýðveldisins Íran og yfirlit yfir flugöryggisreglur í Íran. Flugmálastjórn Íslamska Lýðveldisins Íran lagði einnig fram ítarlegar upplýsingar um úttektarskýrslu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og þær aðgerðir til úrbóta sem gripið hefur verið til. Þessar aðgerðir fela m.a. í sér breytingar á löggjöf til að tryggja fullnægjandi úrræði og sjálfstæði Flugmálastjórnar Íslamska Lýðveldisins Íran til að sinna öryggiseftirlitsverkefnum sínum. Kynningin staðfesti þá jákvæðu þróun sem tekið var eftir í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð.
- 58) Flugrekandinn *Iran Air* lagði fram ítarlegt yfirlit yfir fyrirtækið, þ.m.t. núverandi flugflota sinn og tiltæk tilföng og starfsstöðvar, og lagði áherslu á að flugrekandinn mæti það svo sjálfur að hann hefði getuna til að endurnýja og stækka flugflota sinn. Auk þessa kynnti flugrekandinn *Iran Air* þær aðgerðir til úrbóta sem hann hafði gert á grundvelli athugasemda sem gerðar voru í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í júlí 2010, þ.m.t. úrbætur sem gerðar hafa verið á stjórnun lofthæfi loftfara af tegundinni Airbus A320 og úrbætur á öryggis- og gæðastjórnun. Flugrekandinn *Iran Air* kynnti áætlun sína um aðgerðir til úrbóta sem hann útbjó á grundvelli athugasemda sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í maí 2016. Helstu þættir þessarar áætlunar eru að gera úrbætur á greiningaráætlun fyrir fluggögn og innleiða betri hugbúnað til að styðja við öryggisstjórnunarkerfið.
- 59) Mikilvægur þáttur kynningarinnar voru áætlanir flugrekandans *Iran Air* um að endurnýja og stækka flugflota sinn. Flugrekandinn *Iran Air* hyggst bæta við loftförum af sömu tegund og fyrir er og taka í notkun nýja tegund loftfars. Samkvæmt kynningunni þá var umfangsmiklu verkefni fyrir stjórnun breytinga komið á fót með sérstöku verkefnateymi, sem á markvisst að greina, stjórna og draga úr hvers kyns öryggisáhættu sem getur fylgt því að ný tegund loftfars sé tekin í notkun. Notuð eru venjuleg, skjalfest ferli fyrir allar ytri eða innri breytingar á rekstrinum, sem tengist því að taka nýja tegund loftfars í notkun, og sem getur skapað öryggisáhættu.

- 60) Hvað varðar loftför, sem fyrir eru, af tegundinni Fokker F100 og Boeing B747 í flugflota flugrekandans Iran Air, þá hafa hins vegar ekki verið lagðar fram neinar viðeigandi upplýsingar um úrbætur með tilliti til stjórnunar lofthæfis.
- 61) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstöður úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í maí 2016 og áheyrninni, metur framkvæmdastjórnin það svo að flugrekandinn *Iran Air* hafi gert viðvarandi úrbætur á stjórnun lofthæfis fyrir loftför af tegundinni Airbus A320 og að flugrekandinn hafi sýnt að hann sé fær um að taka í notkun nýjar tegundir loftfara.
- 62) Einnig er tekið tillit til þess að ekki hefur skort vilja af hálfu Flugmálastjórnar Íslamska lýðveldisins Íran og flugrekandans *Iran Air* til að vinna með framkvæmdastjórninni. Það er metið svo að Flugmálastjórn Íslamska lýðveldisins Íran hafi fullnægjandi getu til að annast skyldustörf sín að því er varðar eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Íran. Hvað varðar flugrekandann *Iran Air* þá metur framkvæmdastjórnin það svo að fyrir liggja nægar sannanir fyrir því að gildandi alþjóðlegum öryggiskröfum og ráðlögðum starfsvenjum sé fylgt. Hins vegar er enn þörf á úrbótum með tilliti til stjórnunar loftfara af tegundinni Fokker F100 og Boeing B747. Á grundvelli þessa metur framkvæmdastjórnin það svo að afnema megi núverandi rekstrartakmarkanir sem flugrekandinn *Iran Air* sætir, að undanskildum núverandi takmörkunum sem gilda um loftför af tegundinni Fokker F100 og Boeing B747 í flugflota *Iran Air*, sem þarf að viðhalda.
- 63) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, þannig að rekstrartakmarkanir, sem flugrekandinn *Iran Air* sætir, afmarkist við öll loftför sem skráð eru í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 af tegundinni Fokker F100 og Boeing B747.
- 64) 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 Íran, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 65) 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 grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

#### Flugrekendur frá Kasakstan

- 66) 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. Flugrekandinn *Air Astana*, sem hefur vottun frá Kasakstan, var felldur brott úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 í desember 2015 og er leyft að starfrækja flug til Sambandsins.
- 67) Í apríl 2016 framkvæmdi Alþjóðaflugmálastofnunin samræmda fullgildingarúttekt (ICVM) í Kasakstan. Flugmálastjórn Kasakstans upplýsti framkvæmdastjórnina um að bráðabirgðaniðurstöður gefi til kynna að skilvirk framkvæmd á alþjóðlegum öryggiskröfum hafi farið úr 64% í 74%. Á grundvelli bráðabirgðaniðurstæða úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ákvað Alþjóðaflugmálastofnunin, 20. apríl 2016, að Flugmálastjórn Kasakstans hefði ráðið með fullnægjandi hætti bót á alvarlega öryggisvandamálinu. Lokaskýrsla úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar verður aðgengileg í júlí 2016.
- 68) Á grundvelli þeirra upplýsinga sem framkvæmdastjórnin hefur aðgang að á þessari stundu er það metið svo að frekari árangur hafi náðst við lagfæringu á reglusetningu í Kasakstan á sviði almenningsflugs. Hins vegar eru ítarlegar upplýsingar um niðurstöður úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar frá apríl 2016 ekki enn aðgengilegar. Áður en hægt er að taka ákvörðun um breytingar á þeim takmörkunum sem flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, sæta, er nauðsynlegt að sannprófa á starfsstöð þær úrbætur sem Flugmálastjórn Kasakstan hefur gert á öryggiseftirlitskerfi sínu í almenningsflugi.
- 69) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Kasakstan.



**Flugrekendur frá Madagaskar**

- 70) Flugrekandinn *Air Madagascar*, sem hefur fengið vottun á Madagaskar, sætir rekstrartakmörkunum og er skráður í viðauka B samkvæmt reglugerð (EB) nr. 474/2006. Samráð við lögbær yfirvöld á Madagaskar (Flugmálastjórn Madagaskar (ACM)) og flugrekandann *Air Madagascar* hefur haldið áfram í því skyni að fá uppfærðar upplýsingar um þann árangur sem náðst hefur við framkvæmd aðgerða til úrbóta.
- 71) Haldinn var samráðsfundur um tæknimál 2. október 2015 milli sérfræðinga frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnunar Evrópu og háttsettra fulltrúa frá Flugmálastjórn Madagaskar og frá flugrekandanum *Air Madagascar*. 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 til 74 í framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 390/2011<sup>(7)</sup>. Að teknu tilliti til þess að ráðin hefur verið með fullnægjandi hætti bót á þessum annmörkum í öryggismálum þá óskuðu Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* eftir endurmati á þeim rekstrartakmörkunum sem flugrekandinn *Air Madagascar* sætir.
- 72) Þessi beiðni var rædd í nóvember 2015. Þó framkvæmdastjórnin viðurkenni þann árangur sem Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* hafa náð þá komst hún að þeirri niðurstöðu að enn væri nauðsynlegt að sannprófa raunverulega framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna áður en hægt er að gera breytingar á takmörkuðu flugbanni sem flugrekandinn *Air Madagascar* sætir sem stendur.
- 73) Í mars 2016 gerðu sérfræðingar frá Flugöryggisstofnun Evrópu, ásamt faglegum áheyrnarfulltrúa frá aðildarríki, úttekt á flugrekandanum *Air Madagascar* í tengslum við umsókn *Air Madagascar* um heimild frá Flugöryggisstofnun Evrópu fyrir flugrekanda frá þriðja landi (TCO) í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014.
- 74) Í tengslum við þessa úttekt heimsóttu sérfræðingarnir frá Flugöryggisstofnun Evrópu og faglegi áheyrnarfulltrúinn einnig Flugmálastjórn Madagaskar. Í heimsókninni lagði Flugmálastjórn Madagaskar sérfræðihópnum í té sannanir um skilvirkni áætlunar sinnar um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir, sem var þróuð og framkvæmd eftir að rekstrartakmarkanir voru settar á flugrekandann *Air Madagascar*. Flugmálastjórnin lagði einnig fram sönnunargögn um getu sína til að inna af hendi skyldur sínar samkvæmt kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við vottunar- og eftirlitsstarfsemi. Hún sýndi fram á að frá því að matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð átti sér stað í febrúar 2014 hafi hún með fullnægjandi hætti lokið við endurvottun níu flugrekenda, synjað einum flugrekanda um endurnýjun á flugrekandaskirteini hans og haldið áfram vottunarferli nýs flugrekenda. Sérfræðihópurinn skoðaði vottunarskjölin og taldi þau vel skipulögð og framsett í samræmi við vottunarferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Eftirlitsáætlun fjögurra flugrekenda var skoðuð og sérfræðihópurinn veitti því athygli að Flugmálastjórn Madagaskar notast ekki lengur við hefðbundna áætlun um eftirlit með reglufylgni heldur noti hún nú áhættumiðaða eftirlitsáætlun. Sérfræðihópurinn veitti því einnig athygli að 90% af fyrirhuguðum verkefnum hefðu verið framkvæmd með skilvirkum hætti á tímabilinu 2014/2015 á sviði starfrækslu, leyfisveitingar og áframhaldandi lofthæfis.
- 75) Úttektin á flugrekandanum *Air Madagascar* sýndi fram á skilvirkni þeirra aðgerða til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerða sem flugrekandinn hafði þróað og komið í framkvæmd. Flugrekandinn *Air Madagascar* lagði einkum fram sannanir þess efnis að stjórnun hans á loftförum af tegundinni Airbus A340 sé nákvæmlega eins og fyrir áðrar tegundir í flugflota hans og að loftför af tegundinni Airbus A340 falli einnig að öllu leyti undir gæðastjórnunar- og öryggisstjórnunarkerfi hans. Í viðeigandi úrtaki sem tengist rekstri flugrekandans *Air Madagascar* fundust engar vísbendingar um að alþjóðlegum öryggiskröfum sé ekki fylgt að því marki að flugöryggi yrði stefnt í hættu.
- 76) Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í mars 2016, að því er varðar sameiginlegu viðmiðanirnar sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, sýndi að Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* séu viljug og fær til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum, sem eftir standa. Auk þessa hefur verið sýnt fram á að Flugmálastjórn Madagaskar hafi fullnægjandi getu til að framkvæma og, ef nauðsyn krefur, framfylgja viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, þ.m.t. flugöryggisreglum sem Flugmálastjórn Madagaskar hefur birt.
- 77) Á grundvelli allra upplýsinga, sem liggja fyrir á þessari stundu, þ.m.t. niðurstöður úr úttektinni sem fram fór í mars 2016, metur framkvæmdastjórnin það svo að Flugmálastjórn Madagaskar og flugrekandinn *Air Madagascar* hafi gert viðvarandi úrbætur á samfelldu tímabili. Einnig er viðurkennt að ekki hefur skort vilja af hálfu Flugmálastjórnar

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

Madagaskar og flugrekandans *Air Madagascar* til að vinna með framkvæmdastjórninni á áframhaldandi grundvelli. Talið er að Flugmálastjórn Madagaskar hafi getuna til að inna af hendi skylduverk sín að því er varðar eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun á Madagaskar, og að fyrir liggja nægar sannanir þess efnis að flugrekandinn *Air Madagascar* fylgi viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum og ráðlögðum starfsvenjum.

- 78) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekandann *Air Madagascar*, sem hefur fengið vottun á Madagaskar, brott úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 79) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekandinn *Air Madagascar* uppfylli viðeigandi öryggiskröfur á skilvirkan hátt, með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012. Ef niðurstöður úr slíkum skoðunum, eða 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 grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

### Flugrekendur frá Mósambík

- 80) Tækniaðstoðarverkefnið, sem komið var á fót í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð í apríl 2015, hefur haldið áfram að veita lögbærum flugmálafyrirvöldum á sviði almenningsflugs (Flugmálastjórn Mósambík, IACM) stuðning á ýmsum sviðum. Löggjöfin um að veita Flugmálastjórn Mósambík auknar valdheimildir og auknið sjálfstæði var samþykkt í þinginu með samhljóða atkvæðum 30. mars 2016 og þarf þjóðhöfðinginn nú að láta birta þessa löggjöf. Fjöldi sérstakra laga- og tæknireglna hafa farið í gegnum ítarlega endurskoðun og eru á þessari stundu á mismunandi stigi með tilliti til þróunar þeirra eða samþykkis. Haldið hefur verið áfram að þjálfa tæknimenntað starfsfólk, sem fyrir er, á sviði lofthæfis, starfrækslu, leyfisveitinga fyrir starfsfólk, flugvalla, rekstrarstjórnun flugumferðar, stjórnun flugmálaupplýsinga og flugverndar. Ný ráðningarlota hefur farið fram fyrir tæknimenntað starfsfólk á sviði starfrækslu, lofthæfis og flugverndar. Læknisfræðilegir sérfræðingar hafa verið þjálfaðir í tengslum við samstarfsreglur vegna samstarfs við Portúgal. Unnið er áfram að því að ráða kerfisbundið bót á og leiða til lykta alla óleysta ágalla, sem komu í ljós við úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum, í því skyni að bæta verulega skilvirka framkvæmd. Reglulegt samband hefur verið við alla núverandi flugrekendur og fjöldi viðræðufunda farið fram um úrbætur á flugrekstri þeirra. Allar innri málsmeðferðarreglur og ferli Flugmálastjórnar Mósambík, sem krefjast umtalsverðrar grannskoðunar, höfðu áður verið greind og vinnunni við að innleiða umtalsverðar úrbætur miðar vel áfram.
- 81) Flugrekandinn *Linhas Aéreas de Moçambique* (LAM), sem hefur fengið vottun í Mósambík, brotlenti í Namibíu 29. nóvember 2013. Rannsóknarnefnd flugslysa, sem heyrir undir atvinnu- og samgöngumálaráðuneyti lýðveldisins Namibíu, gaf opinberlega út lokaskýrsluna um slysið 30. mars 2016. Í skýrslunni er komist að þeirri niðurstöðu að flugstjóri hafi brotlent af ásetningi. Skýrslan inniheldur fimm tilmæli, sem beint er til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, og ein tilmæli, sem beint er til Flugmálastjórnar Mósambík, um að gera það skylt að hafa tvo flugverja í stjórnklefanum á öllum stigum flugs. Flugmálastjórn Mósambík framkvæmdi þessi tilmæli í gegnum fyrirmæli um öryggi DOS-02/16, sem gefin voru út í maí 2016.
- 82) Á þessu stigi er geta Flugmálastjórnar Mósambík til að hafa eftirlit með almenningsflugi í Mósambík þó ekki enn að fullu í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur. Það liggja því ekki fyrir fullnægjandi gögn sem styðja ákvörðun um að gerðar verði breytingar á flugrekstrarbanni allra þeirra flugrekenda sem hafa fengið vottun í Mósambík.
- 83) Þó að úrbætur, sem gerðar hafa verið, dugi ekki til að réttlæta breytingu á núverandi banni þá lofar staðan nægilega góðu til að réttlæta aðra matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð á komandi mánuðum.
- 84) Samkvæmt þeirri skrá sem Flugmálastjórn Mósambík lagði fram 13. maí 2016 hafa tveir nýir flugrekendur fengið vottun í Mósambík, þ.e. flugrekendurnir *CHC Helicopteros Lda* (AOC MOZ-22) og *Inter Airways Lda* (AOC MOZ-24). 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 *Kaya Airlines Lda* (AOC MOZ-09) og *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* (AOC MOZ-16) hefðu verið afturkölluð.
- 85) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendunum *CHC Helicopteros Lda* og *Inter Airways Lda* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2007 og fella flugrekendurna *Kaya Airlines Lda* og *Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

**Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu**

- 86) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkin hafa á undangengnu tímabili 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 tiltekinna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 87) Hinn 4. mars 2016 hélt framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu, fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA). Tilgangur fundarins var að endurskoða öryggisframmistöðu rússneskra flugrekenda á grundvelli skýrslna úr SAFA-skoðunum á hlaði á tímabilinu 21. febrúar 2015 til 20. febrúar 2016 og greina þau tilvik sem þarfnast sérstakrar athygli.
- 88) Á fundinum fór framkvæmdastjórnin enn betur yfir niðurstöðurnar úr SAFA-skoðunum hjá fjórum flugrekendum frá Rússneska sambandsríkinu. Flugmálastjórn Rússlands upplýsti framkvæmdastjórnina um afturköllun á flugrekandaskírteinum hjá einum af þessum fjórum flugrekendum í desember 2015, sem og um þær aðgerðir sem tveir af þessum fjórum flugrekendum hafa sjálfir gripið til.
- 89) Auk þessa skuldbatt Flugmálastjórn Rússlands sig til að efla samstarf sitt við fjórða flugrekandann til að tryggja að hann bæti frammistöðu sína í SAFA-skoðunum. Þar eð þessi flugrekandi hefur einnig lagt fram umsókn um heimild frá Flugöryggisstofnun Evrópu fyrir flugrekanda frá þriðja landi (TCO) í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 452/2014 þá nýtti framkvæmdastjórnin tækifærið á þessum fundi til að skýra tengslin milli reglugerðar (EB) nr. 2011/2005 og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014. Í kjölfar frekari viðræðna milli Flugmálastjórnar Rússlands og þessa fjórða flugrekanda þá felldi Flugmálastjórnin heimild þessa flugrekanda til að fljúga til ESB brott úr flugrekandaskírteini hans. Flugrekandinn ákvað þess vegna að draga til baka umsókn sína til Flugöryggisstofnunar Evrópu.
- 90) 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 framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni. Hins vegar var það samþykkt að halda áfram að halda reglulega fundi milli öryggisérfræðinga frá framkvæmdastjórninni og rússneskra yfirvalda, a.m.k. einu sinni fyrir hvern fund flugöryggisnefndarinnar.
- 91) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Rússneska sambandsríkinu í skrána.
- 92) 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.
- 93) Ef þessar skoðanir gefa til kynna að öryggisáhætta 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**

- 94) Flugmálastjórn Súdan (SCAA) hefur á undangengnu tímabili verið í reglulegu sambandi við framkvæmdastjórnina, einkum að því er varðar mat á flugrekendum sem eru skráðir í Súdan. Samkvæmt uppfærðri skrá yfir flugrekendur frá Súdan, sem Flugmálastjórn Súdan lagði fram 22. desember 2015, hafa engir nýir flugrekendur fengið vottun og flugrekandaskírteini eftirfarandi sex flugrekenda voru afturkölluð: *Almajal Aviation Service, Bentiu Air Transport, Dove Airlines, Fourty Eight Aviation, Marsland Company* og *Mid Airlines*. Í sama bréfi upplýsti Flugmálastjórn Súdan framkvæmdastjórnina um að Súdan hefði þróað handbók sína um flugöryggisáætlun ríkisins (SSP) sem og 19. hluta (öryggisstjórnun) í reglugerð landsins um almenningsflug, sem inniheldur staðla og kröfur samkvæmt reglum, sem gilda um viðeigandi þjónustuveitendur hvað varðar stofnsetningu og viðhald öryggisstjórnunarkerfis.
- 95) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurnar *Almajal Aviation Service, Bentiu Air Transport, Dove Airlines, Fourty Eight Aviation, Marsland Company* og *Mid Airlines* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

**Flugrekendur frá Taívan**

- 96) Framkvæmdastjórnin hefur haldið samráði áfram við lögbær yfirvöld í Taívan, Flugmálastjórn Taívan (CAA). Hinn 23. maí 2016 var haldinn fundur milli framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og sérfræðinga frá Flugmálastjórn Taívan og flugrekandanum *TransAsia Airways (TNA)*, sem hefur fengið vottun í Taívan.
- 97) Á þessum fundi kynnti Flugmálastjórn Taívan þann árangur sem náðst hefur við úrbætur á þeim aðgerðum sem gripið var til í kjölfar slysa og atvika þar sem flugrekandinn *TNA* átti hlut í máli, sem og niðurstöður úr eftirlitsáætluninni fyrir flugrekandann *TNA*. Flugmálastjórn Taívan gaf einnig til kynna að öll tilmæli, sem utanaðkomandi stofnanir hafa gefið út í kjölfar matsheimsókna hvers og eins á starfsstöð 2015, hefðu verið samþykkt og framkvæmd.
- 98) Flugmálastjórn Taívan upplýsti framkvæmdastjórnina enn fremur um að hún muni aðeins heimila flugrekandanum *TNA* að auka við starfrækslu sína eftir að hún hefur fullgilt skilvirkni mildunaraðgerða, sem flugrekandinn *TNA* hefur gripið til. Að lokum samþykktu flugmálastjórn Taívan og flugrekandinn *TNA* 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 ræða um öryggistengd mál eftir þörfum.
- 99) Á grundvelli upplýsinga, sem eru framkvæmdastjórninni aðgengilegar, var það metið svo að Flugmálastjórn Taívan og flugrekandinn *TNA* þurfi ekki að koma fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina og að ekki sé nauðsynlegt að setja flugrekendur frá Taívan í flugrekstrarbann.
- 100) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Taívan.

**Flugrekendur frá Taílandi**

- 101) Tæknifundur var haldinn 2. maí 2016 sem hluti af virku samráði við Flugmálastjórn Taílands (CAAT) til að gefa framkvæmdastjórninni uppfærðar upplýsingar um þann árangur sem náðst hefur frá nóvember 2015. Flugmálastjórn Taílands lagði fram uppfærðar upplýsingar um mikilvægustu framfylgdarstarfsemi hennar á sviði fullvissu um öryggi, þ.m.t. afturkalla eitt flugrekandaskírteini, setja loftför í flugbann vegna öryggisvandamála, afskrá loftför vegna skorts á fjármagni flugrekenda og skoða far- og vinnutíma. Flugmálastjórn Taílands upplýsti enn fremur um árangur sem náðst hefur við endurvottun flugrekandaskírteina með stuðningi utanaðkomandi stofnunar, um sjálfbærni og uppbyggingu getu innan Flugmálastjórnarinnar sem og um núverandi skipulag Flugmálastjórnarinnar.
- 102) Flugmálastjórn Taílands lét þá skoðun sína ítrekað í ljós að hún telur mikilvægara að grípa til varanlegra aðgerða til úrbóta í staðinn fyrir að grípa til skyndilausna. Flugmálastjórn Taílands útskýrði að pólitísk skuldbinding sé nægileg fyrir slíka nálgun en þörf sé á frekari tíma. Þar sem samningur hefur verið gerður við utanaðkomandi stofnun þá mun endurvottun flugrekendanna hefjast bráðlega í því skyni að endurvotta alþjóðlega flugrekendur á komandi níu mánuðum. Þetta mun einnig liggja til grundvallar úrlausnar á alvarlega öryggisvandamálinu sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á.
- 103) Hvað varðar verkefnið fyrir uppbyggingu getu til langs tíma, sem Flugmálastjórn Taílands vill framkvæma með stuðningi Flugöryggisstofnunar Evrópu í samræmi við viljayfirlýsinguna, sem var undirrituð árið 2015, þá óskaði Flugmálastjórn Taílands eftir því að fá sérfræðinga frá Flugöryggisstofnun Evrópu inn í sjö stefnumótandi deildir Flugmálastjórnarinnar sem myndu starfa sem leiðbeinendur fyrir forstöðumenn Flugmálastjórnarinnar að því er varðar framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafa.
- 104) Ríkisstjórn Taílands og Flugmálastjórn Taílands sýndu fram á skýra skuldbindingu til að bæta úr öryggiseftirlitskerfi Taílands og hafa lagt fram sönnunargögn um að viðeigandi árangur hefði náðst á undangengnu ári. Enn fremur styðja fyrirbyggjandi öryggisupplýsingar um flugrekendur, sem hafa fengið vottun frá Taílandi, ekki þá ákvörðun að þeir sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Í því skyni að fylgjast náið með stöðunni á samráð við taílensk yfirvöld að halda áfram í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 105) 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Taílandi.

- 106) 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 Iran, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 107) 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 Sambíu

- 108) Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Sambíu fór fram í apríl 2016. Sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum tóku þátt í þessari matsheimsókn. Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð fór fram á skrifstofum Flugmálastjórnar Sambíu (ZCAA) og á skrifstofum eftirfarandi flugrekenda, sem valdir voru af handahófi: *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* og *Royal Air Charters*, sem hafa fengið vottun í Sambíu.
- 109) Í stuttu máli má lýsa helstu niðurstöðum úr þessari matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð hvað varðar Flugmálastjórn Sambíu, með eftirfarandi hætti: Þegar á heildina er lítið er Flugmálastjórn Sambíu viljug og fær um að ráða bót á annmörkum í öryggismálum og hefur fullnægjandi getu til að framkvæma, og ef nauðsyn krefur, framfylgja viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum sem og kröfum Sambíu á sviði almenningsflugs. Flugmálastjórn Sambíu gat sýnt fram á að starfsfólk hennar sé almennt séð með viðeigandi reynslu og tilskilin starfsréttindi til að sinna eftirlitsstörfum sínum á tilhlýðilegan hátt. Hins vegar gáfu sérfræðingarnir til kynna að það yrði gagnlegt fyrir Flugmálastjórn Sambíu ef hún myndi byggja enn frekar á árangri sínum hingað til hvað varðar stöðlun á eftirlitsstarfsemi sinni, þ.m.t. síþjálfun fyrir skoðunarmenn sína. Það gæti einnig komið Flugmálastjórn Sambíu að góðu gagni að leggja sérstaka áherslu á frekari úrbætur á verkferlum sínum og verklagsreglum að því er varðar skjalastýringu og aðgang að skjólum.
- 110) Helsta niðurstaðan úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð að því er varðar flugrekandann *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* er sú að ekki sé skortur á vilja og almennt séð ekki skortur á getu flugrekandans til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum. Sérfræðingarnir komust einnig að þeirri niðurstöðu að nægileg sönnunargögn séu til staðar sem gefa til kynna að flugrekandinn *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* geti almennt séð tryggt að farið sé að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum og að kröfum Sambíu á sviði almenningsflugs.
- 111) Helsta niðurstaðan úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð að því er varðar flugrekandann *Royal Air Charters* er sú að ekki sé skortur á vilja eða getu flugrekandans til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum. Sérfræðingarnir komust einnig að þeirri niðurstöðu að nægileg sönnunargögn séu til staðar sem gefa til kynna að flugrekandinn *Royal Air Charters* geti tryggt að farið sé að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum og að kröfum Sambíu á sviði almenningsflugs.
- 112) Flugmálastjórn Sambíu fékk áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni 1. júní 2016. Á sama tíma fékk flugrekandinn *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* einnig áheyrn.
- 113) Flugmálastjórn Sambíu lagði fram núverandi stjórnskipulag sitt, þ.m.t. þjálfun skoðunarmanna og menntun þeirra og hæfi. Hún útskýrði að hún einsetji sér að halda áfram að samræma starfshætti skoðunarmanna sinna. Með tilliti til vottunar- og eftirlitsstarfa tilkynnti Flugmálastjórn Sambíu að sem stendur annaðist hún eftirlit með aðeins tíu handhöfum flugrekendaskírteina. Flugmálastjórn Sambíu lagði fram upplýsingar um vottun þessara flugrekenda og tók saman helstu þætti eftirlits, sem þeir eru látnir sæta. Flugmálastjórn Sambíu lagði einnig áherslu á skuldbindingu sína um að fylgja frekar eftir stefnu sinni um stöðugar úrbætur, þ.m.t. hið mikilvæga verk við stöðlun öryggisefirlits.
- 114) Flugmálastjórn Sambíu lagði einnig fram samantekt um aðgerðir sínar til úrbóta að því er varðar þær athugasemdir sem vakið var máls á við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í apríl 2016.
- 115) Flugrekandinn *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* lagði fram nánari upplýsingar um stjórnskipulag sitt, þróunaráætlanir sínar og sérstök atriði um öryggis- og gæðastjórnunarkerfin sín, þ.m.t. ferlið, sem og nánari upplýsingar um meðhöndlun og mat á öryggisskýrslum. Auk þessa greindi hún frá aðgerðum sínum til úrbóta að því er varðar þær athugasemdir sem vakið var máls á við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í apríl 2016.

- 116) Framkvæmdastjórnin veitti því athygli að flugrekandinn *Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia)* gaf fullnægjandi kynningu við áheyrnina og gat veitt tilteknar upplýsingar um örugga framkvæmd flugreksturs hjá sér.
- 117) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstöðum úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð og upplýsingum sem lagðar voru fram við áheyrnina, telur framkvæmdastjórnin að fyrir liggi nægar sannanir um að farið sé að gildandi alþjóðlegum öryggiskröfum og ráðlögðum starfsvenjum af hálfu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Sambíu.
- 118) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstöðum úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð og upplýsingum sem lagðar voru fram við áheyrnina, telur framkvæmdastjórnin að Flugmálastjórn Sambíu hafi gert varanlegar úrbætur. Framkvæmdastjórnin viðurkennir einnig að ekki hafi skort vilja af hálfu Flugmálastjórnar Sambíu til að starfa með framkvæmdastjórninni á áframhaldandi grundvelli og að Flugmálastjórnin viðurkenni opinskátt að hún ætli að halda áfram að þróa verklagsreglur sínar um öryggiseftirlit og -umsjón. Það er metið svo að Flugmálastjórn Sambíu hafi getuna til að annast skyldustörf sín að því er varðar eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Sambíu. Við áheyrnina samþykkti Flugmálastjórn Sambíu að halda áfram viðræðum við framkvæmdastjórnina um öryggismál, þ.m.t. með því að boða til aukafunda eða viðbótarmeisókna ef og þegar framkvæmdastjórnin teldi þörf á því.
- 119) 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 Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella alla flugrekendurnar, sem hafa fengið vottun í Lýðveldinu Sambíu, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 120) 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 Sambíu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 121) 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 grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 122) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 123) 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 I. viðauka við þessa reglugerð.
- 2) Í stað viðauka B komi textinn í II. viðauki 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 16. júní 2016.

*Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,*

*Fyrir hönd forsetans,*

Violeta BULC

*framkvæmdastjóri.*

---

## I. VIÐAUKI

## „VIÐAUKI A

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR, SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA FLUGREKSTUR INNAN SAMBANDSINS, MEÐ UNÐANÞÁGUM<sup>(8)</sup>

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
<i>IRAQI AIRWAYS</i>	001	IAW	Írak
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.</b>			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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekandanum TAAG Angola Airlines sem skráður er í viðauka B, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Angóla</b>
<i>AEROJET</i>	AO 008-01/11	TEJ	Lýðveldið Angóla
<i>AIR GICANGO</i>	009	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>AIR JET</i>	AO 006-01/11-MBC	MBC	Lýðveldið Angóla
<i>AIR NAVE</i>	017	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>AIR26</i>	AO 003-01/11-DCD	DCD	Lýðveldið Angóla
<i>ANGOLA AIR SERVICES</i>	006	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>DIEXIM</i>	007	Óskráður	Lýðveldið Angóla

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



Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>FLY540</i>	AO 004-01 FLYA	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>GIRA GLOBO</i>	008	GGL	Lýðveldið Angóla
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Benín, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Benín</b>
<i>AERO BENIN</i>	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	AEB	Lýðveldið Benín
<i>AFRICA AIRWAYS</i>	Óskráð	AFF	Lýðveldið Benín
<i>ALAFIA JET</i>	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	Óskráður	Lýðveldið Benín
<i>BENIN GOLF AIR</i>	PEA No 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Lýðveldið Benín
<i>BENIN LITTORAL AIRWAYS</i>	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	LTL	Lýðveldið Benín
<i>COTAIR</i>	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	COB	Lýðveldið Benín
<i>ROYAL AIR</i>	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Lýðveldið Benín
<i>TRANS AIR BENIN</i>	PEA No 016/DCTTTATP- PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Lýðveldið Benín
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Kongó, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Kongó</b>
<i>AERO SERVICE</i>	RAC06-002	RSR	Lýðveldið Kongó
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	RAC06-012	Óskráður	Lýðveldið Kongó

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>EMERAUDE</i>	RAC06-008	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	RAC 06-003	EKA	Lýðveldið Kongó
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	Lýðveldið Kongó
<i>EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.</i>	RAC 06-014	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC 06-001	TSG	Lýðveldið Kongó
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.</b>			<b>Lýðstjórnarlýðveldið Kongó</b>
<i>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

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>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
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t.</b>			<b>Djibútí</b>
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráð	DAO	Djibútí
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.</b>			<b>Miðbaugs-Gínea</b>
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>Cronos AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<i>PUNTO AZUL</i>	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea

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>TANGO AIRWAYS</i>	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.</b>			<b>Eritrea</b>
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>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.</b>			<b>Lýðveldið Gabon</b>
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Lýðveldið Gabon
<i>ALLEGIANCE AIR TOURIST</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Lýðveldið Gabon
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendunum Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air og Batik Air, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Indónesía</b>
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>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

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>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Lýðveldið Indónesía
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Lýðveldið Indónesía
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Lýðveldið Indónesía
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Lýðveldið Indónesía
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Lýðveldið Indónesía
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Lýðveldið Indónesía
<i>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

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>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<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>SRIWJAYA 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
<i>TRI MG INTRA ASIA AIRLINES</i>	121-018	TMG	Lýðveldið Indónesía
<i>TRIGANA AIR SERVICE</i>	121-006	TGN	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kasakstan, að undanskildum flugrekandanum Air Astana, þ.m.t.</b>			<b>Kasakstan</b>
<i>AIR ALMATY</i>	AK-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
<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

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>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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kírgíska lýðveldinu, þ.m.t.</b>			<b>Kírgíska lýðveldið</b>
<i>AIR BISHKEK (áður EASTOK AVIA)</i>	15	EAA	Kírgíska lýðveldið
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kírgíska lýðveldið
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kírgíska lýðveldið
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Kírgíska lýðveldið
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kírgíska lýðveldið
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kírgíska lýðveldið
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kírgíska lýðveldið
<i>S GROUP INTERNATIONAL (áður S GROUP AVIATION)</i>	45	IND	Kírgíska lýðveldið
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	Kírgíska lýðveldið
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kírgíska lýðveldið
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kírgíska lýðveldið
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kírgíska lýðveldið
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kírgíska lýðveldið
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.</b>			<b>Líbería</b>



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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbíu, þ.m.t.</b>			<b>Líbía</b>
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Mósambík, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Mósambík</b>
<i>AMBASSADOR LDA</i>	MOZ-21	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-07	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>CHC HELICÓPTEROS LDA</i>	MOZ-22	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

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>INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA</i>	MOZ-19	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>INTER AIRWAYS LDA</i>	MOZ-24	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.</i>	MOZ-01	LAM	Lýðveldið Mósambík
<i>MAKOND, LDA</i>	MOZ-20	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX</i>	MOZ-02	MXE	Lýðveldið Mósambík
<i>OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA</i>	MOZ-17	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>SAF — SAFARI AIR LDA</i>	MOZ-12	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<i>SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA</i>	MOZ-10	Óskráður	Lýðveldið Mósambík
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.</b>			<b>Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal</b>
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	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>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.</b>			<b>Saó Tóme og Prinsípe</b>
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Saó Tóme og Prinsípe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Saó Tóme og Prinsípe
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Síerra Leóne, þ.m.t.</b>			<b>Síerra Leóne</b>
<i>AIR RUM, LTD</i>	Óskráð	RUM	Síerra Leóne
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	Óskráð	DTY	Síerra Leóne
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	Óskráð	Óskráður	Síerra Leóne
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	Óskráð	ORJ	Síerra Leóne
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	Óskráð	PRR	Síerra Leóne
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	Óskráð	SVT	Síerra Leóne
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	Óskráð	Óskráður	Síerra Leóne

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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.</b>			<b>Lýðveldið Súdan</b>
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Lýðveldið Súdan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Lýðveldið Súdan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Lýðveldið Súdan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	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 CO.</i>	60	KUH	Lýðveldið Súdan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Lýðveldið Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Lýðveldið Súdan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Lýðveldið Súdan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Lýðveldið Súdan <sup>44</sup>

## II. VIÐAUKI

## „VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN SAMBANDSINS<sup>(9)</sup>

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningamerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<i>TAAG ANGOLA AIRLINES</i>	001	DTA	Lýðveldið Angóla	Öll loftför, að undanskildum loftförum af tegundinni Boeing B737-700, loftförum af tegundinni Boeing B777-200 og loftförum af tegundinni Boeing B777-300.	Öll loftför, að undanskildum loftförum af tegundinni Boeing B737-700, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, loftförum af tegundinni Boeing B777-200, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu, og loftförum af tegundinni Boeing B777-300, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu.	Lýðveldið Angóla
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómoreyjar	Öll loftför, að undanskildum: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildum: D6-CAM (851336).	Kómoreyjar
<i>AFRIJET BUSINESS SERVICE<sup>(1)</sup></i>	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 undanskildum: 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>	FS100	IRA	Íslamska lýðveldið Íran	Öll loftför af tegundinni Fokker F100 og af tegundinni Boeing B747.	Loftför af tegundinni Fokker F100, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu; loftför af tegundinni Boeing B747, sem tilgreind eru á flugrekandaskírteininu.	Íslamska lýðveldið Íran
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Alþýðulýðveldið Kórea	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni TU-204.	Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633.	Alþýðulýðveldið Kórea

<sup>(1)</sup> Flugrekandanum Afrijet er einungis heimilt að nota þau loftför sem eru tilgreind fyrir núverandi starfrækslustig hans innan Sambandsins.<sup>6</sup>

<sup>(9)</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.