

## REGLUGERÐ

**um breytingu á reglugerð um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur er ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur nr. 277/2008.**

### 1. gr.

Eftirfarandi breytingar eru gerðar á reglugerð um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur er ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur nr. 277/2008:

- a) Við 3. tl. 4. gr. reglugerðarinnar bætist nýr stafliður g, sem er svohljóðandi:  
Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 331/2008 frá 11. apríl 2008.
- b) Fylgiskjal I með reglugerð þessari kemur í stað fylgiskjals I við reglugerðina.
- c) Viðauki A og B við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem bannað er að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 í fylgiskjali IV við reglugerðina falla niður.

### 2. gr.

Með reglugerð þessari öðlast gildi hér á landi reglugerð framkvæmdastjórnarinnar nr. 331/2008 frá 11. apríl 2008 um breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem bannað er að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 með þeim breytingum og viðbótum sem leiðir af XIII. viðauka EES-samningsins, bókun 1, um altæka aðlögun og öðrum ákvæðum hans, sem merkt er fylgiskjal V með reglugerð þessari.

### 3. gr.

Reglugerð þessi er sett samkvæmt heimild í 2. mgr. 3. gr., 1. mgr. 4. gr. og 5. gr., sbr. 145. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 sem síðari breytingum og öðlast þegar gildi.

*Samgönguráðuneytinu, 22. apríl 2008.*

**Kristján L. Möller.**

*Ragnhildur Hjaltadóttir.*

**Fylgiskjal I.****ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR  
nr. 145/2007****frá 26. október 2007****um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn**

SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR TEKIÐ NEDANGREINDA ÁKVÖRÐUN

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, með áorðnum breytingum samkvæmt bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir „samningurinn“, einkum 98. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 122/2007 frá 28. september 2007 <sup>(1)</sup>.
- 2) Fella ber inn í samninginn 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>(2)</sup>.
- 3) Fella ber inn í samninginn 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 <sup>(3)</sup>.
- 4) Fella ber inn í samninginn 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 <sup>(4)</sup>.
- 5) Fella ber inn í samninginn reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 910/2006 frá 20. júní 2006 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 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 <sup>(5)</sup>.
- 6) Fella ber inn í samninginn reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1543/2006 frá 12. október 2006 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 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 eins og henni var breytt með reglugerð (EB) nr. 910/2006 <sup>(6)</sup>.
- 7) Fella ber inn í samninginn reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 235/2007 frá 5. mars 2007 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins <sup>(7)</sup>.
- 8) Fella ber inn í samninginn reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 787/2007 frá 4. júlí 2007 um breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins <sup>(8)</sup>.

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 47, 21.2.2008, bls. 47, og EES-viðbætur nr. 9, 21.2.2008, bls. 38.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15.

<sup>(3)</sup> Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 8.

<sup>(4)</sup> Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14.

<sup>(5)</sup> Stjtið. ESB L 168, 21.6.2006, bls. 16.

<sup>(6)</sup> Stjtið. ESB L 283, 14.10.2006, bls. 27.

<sup>(7)</sup> Stjtið. ESB L 66, 6.3.2007, bls. 3.

<sup>(8)</sup> Stjtið. ESB L 175, 5.7.2007, bls. 10.

## ÁKVÖRÐUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

## 1. gr.

## XIII. viðauki við samninginn breytist sem hér segir:

## 1. Eftirfarandi liðir bætist við á eftir lið 66z (tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/23/EB):

„66za. **32005 R 2111**: 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 (Stjtið. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15).

Ákvæði reglugerðarinnar skulu, að því er samning þennan varðar, aðlöguð sem hér segir:

- a) Þar til sameiginlega EES-nefndin tekur formlega ákvörðun um að fella uppfærslur á skrá Bandalagsins inn í samninginn, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í samningnum, skulu EFTA-ríkin gera ráðstafanir, sem samsvara þeim sem aðildarríki EB gera á grundvelli skrár Bandalagsins að því er varðar flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur, um leið og aðildarríki EB gera slíkar ráðstafanir.
- b) Reynist það verulegum annmörkum háð í einu eða fleiri EFTA-ríkjum að gera slíkar ráðstafanir skulu viðkomandi EFTA-ríki vísa málinu tafarlaust til sameiginlegu EES-nefndarinnar.
- c) Eftirfarandi málsgrein bætist við í 15. gr.:

„6. EFTA-ríkin skulu taka fullan þátt í störfum nefndarinnar sem um getur í 1. mgr., en hafa þó ekki atkvæðarétt.“

66zaa. **32006 R 0473**: 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).

66zab. **32006 R 0474**: 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), eins og henni var breytt með:

- **32006 R 0910**: Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 910/2006 frá 20. júní 2006 (Stjtið. ESB L 168, 21.6.2006, bls. 16),
- **32006 R 1543**: Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1543/2006 frá 12. október 2006 (Stjtið. ESB L 283, 14.10.2006, bls. 27),
- **32007 R 0235**: Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 235/2007 frá 5. mars 2007 (Stjtið. ESB L 66, 6.3.2007, bls. 3),
- **32007 R 0787**: Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 787/2007 frá 4. júlí 2007 (Stjtið. ESB L 175, 5.7.2007, bls. 10).“

## 2. Eftirfarandi bætist við í lið 66r (tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/36/EB):

„, eins og henni var breytt með:

- **32005 R 2111**: Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 (Stjtið. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15).“

## 2. gr.

Íslenskur og norskur texti reglugerða (EB) nr. 2111/2005, 473/2006, 474/2006, 910/2006, 1543/2006, 235/2007 og 787/2007, sem verður birtur í *EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins*, telst fullgiltur.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 27. október 2007 að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi borist sameiginlegu EES-nefndinni (\*).

4. gr.

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild *Stjórnartíðinda Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við þau.

---

(\* ) Engin stjórnskipuleg skilyrði gefin til kynna.

**Fylgiskjal V.****REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (EB) nr. 331/2008**

frá 11. apríl 2008

**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 EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

nefndina sem komið var á fót með reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála <sup>(1)</sup>).

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

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

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

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

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

- 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 (EB) nr. 2111/2005 <sup>(2)</sup>.

**Flugrekendur sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Úkraínu***Albatross Avia Ltd*

- 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 aðilar sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þessa er rétt að uppfæra skrá Bandalagsins.

- 7) Frakkland sendi framkvæmdastjórninni upplýsingar um samþykki sitt á tafarlausu flugrekstrarbanni á alla starfsemi flugrekandans Albatross Avia Ltd, sem er vottuð í Úkraínu, þar sem sá flugrekandi væri í raun úkraínski flugrekandinn Volare sem hefur þegar verið bannað að stunda flugrekstur <sup>(3)</sup>. Frakkland hefur einnig lagt fyrir framkvæmdastjórnina beiðni um að uppfæra skrá Bandalagsins í samræmi við 2. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.

- 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 breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er í skrá Bandalagsins.

- 8) Flugrekandinn lagði ekki fram nein viðeigandi sönnunargögn til að eyða þeim áhyggjuefnum sem Frakkland vakti máls á.

- 4) Framkvæmdastjórnin gaf viðkomandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér skjölin, sem aðildarríkin lögðu fram, leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina innan 10 virkra daga og við flugöryggis-

- 9) Að loknum samráðsfundum með framkvæmdastjórninni og nokkrum aðildarríkjum afhentu lögbær yfirvöld í Úkraínu framkvæmdastjórninni þá ákvörðun sína að afturkalla flugrekandaskirteini flugrekandans. Ekki er því þörf á neinum frekari aðgerðum varðandi Albatross Avia Ltd á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna.

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

<sup>(2)</sup> Stjótið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14. Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð (EB) nr. 1400/2007 (Stjótið. ESB L 311, 29.11.2007, bls. 12).

<sup>(3)</sup> Stjótið. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4. Reglugerðinni var breytt með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjótið. ESB L 79, 19.3.2008, bls. 1).

<sup>(4)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 787/2007 frá 4. júlí 2007 (Stjótið. ESB L 175, 5.7.2007, bls. 10).

- 10) Framkvæmdastjórnin hefur þó áhyggjur af því að lögbær yfirvöld í Úkraínu hafi gefið út flugrekandaskirteini til fyrirtækis sem er í reynd flugrekandi sem hefur verið settur í flugrekstrarbann. Endurtekning slíkra aðstæðna gæti talist sönnun fyrir því að þessi yfirvöld uppfylli mögulega ekki sameiginlegu viðmiðanirnar í viðauka við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

*Ukraine Cargo Airways*

- 11) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá flugrekandanum Ukraine Cargo Airways, sem hefur fengið vottun í Úkraínu, og hefur það áhrif á allar gerðir loftfara. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Austurríki, Ungverjaland, Frakkland, Þýskaland, Ítalía, Lettland, Lúxemborg, Rúmenía, Pólland, Spánn og Holland<sup>(1)</sup> sáu um samkvæmt áætlun um öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA-áætlunin).
- 12) Austurríki tilkynnti framkvæmdastjórninni um samþykki sitt á tafarlausu flugrekstrarbanni gagnvart loftfari af gerðinni AN-12 frá Ukraine Cargo Airways sem hefur fram að þessu verið starfrækt á flugleið til Austurríkis, að teknu tilliti til sameiginlegu viðmiðananna innan ramma 1. mgr. 6. gr. í reglugerð (EB) nr. 2111/2005, og afhenti framkvæmdastjórninni beiðni um að uppfæra skrá Bandalagsins í samræmi við 2. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 13) Ástæðurnar fyrir því að gripið er til þessarar ráðstöfunar í Austurríki eru eftirfarandi: a) færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekanda á grundvelli skýrslna, sem sýna verulega annmarka í öryggismálum og viðvarandi vanrækslu af hálfu viðkomandi flugrekanda að lagfæra þessa annmarka, sem athygli er vakin á í skýrslum um skoðun á hlaði, sem fer fram samkvæmt SAFA-áætluninni og hefur áður verið tilkynnt um til flugrekandans; b) vangeta flugrekandans til að lagfæra þessa öryggisannmarka, sem lýsir sér í óviðeigandi og ónógum aðgerðum til úrbóta til að bregðast við alvarlegum annmörkum í öryggismálum sem komu í ljós; c) vangeta og viljaleysi yfirvalda, sem bera ábyrgð á eftirliti með viðkomandi flugrekanda, til að lagfæra annmarka í öryggismálum sem lýsir sér í skorti á samvinnu við lögbær yfirvöld í Austurríki, sem sáu um skoðun á hlaði, og vanmátt til að framkvæma og uppfylla viðeigandi öryggisstaðla.
- 14) Þeir annmarkar í öryggismálum, sem Austurríki og önnur aðildarríki hafa greint hjá loftförum af gerðinni AN-12, AN-26 og IL-76 hafa verið á sama sviði. Enn fremur hafa þessir annmarkar komið endurtekið í ljós á sama tímabili. Þetta er til marks um að þessir annmarkar séu kerfisbundnir.
- 15) Á samráðsfundum með framkvæmdastjórninni og nokkrum aðildarríkja lagði Ukraine Cargo Airways fram áætlun um aðgerðir til úrbóta sem, samkvæmt flugrekandanum, ná til allra annmarka í öryggismálum á sviði viðhalds, tæknimála og starfrækslu sem komið hafa í ljós í öllum þremur gerðum loftfara sem flugrekandinn hefur notað til flugs til Bandalagsins. Á þessum samráðsfundum gat flugrekandinn þó ekki sýnt fram á að fyrirhugaðar aðgerðir til úrbóta væru fullnægjandi. Einkum var rekstraradilinn ófær um að sýna fram á að fyrirhugaðar aðgerðir varðandi rekstrarreglur væru heppilegar og hann gat ekki útskýrt ástæðuna fyrir því að skoðun á loftfari, sem rekstraradilinn notar til flugs til Bandalagsins, skyldi enn leiða í ljós sömu annmarkana og áður en Austurríki setti á flugrekstrarbann þrátt fyrir það að ýmsar ráðstafanir í fyrirhugaðri aðgerðaáætlun virtust þegar hafa verið gerðar á sviði starfrækslu allra gerða af loftförum sem flugrekandinn notar.
- 16) Á sömu samráðsfundum lögðu lögbær yfirvöld í Úkraínu fram upplýsingar um þá ákvörðun sína að takmarka flugrekandaskirteini flugrekandans með því að taka úr umferð AN-12-loftför með skráningarmerkjunum UR-UCC, UR-UDD og UR-UCN, sem Ukraine Cargo Airways hefur notað til flugs til Austurríkis og annarra aðildarríkja, og koma þeim í viðhald og einnig með því að banna starfrækslu IL-76-loftfara með skráningarmerkjunum UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW og UR-UCX fram til 19. nóvember 2008. Flugrekstraradilinn hefur starfrækt flug til Bandalagsins með nokkrum þessara loftfara (UR-UCA, UR-UCO og UR-UCU). Sömu yfirvöld staðfestu einnig að þau hefðu stutt áætlun flugrekandans um aðgerðir til úrbóta og skuldbundu sig til að sannprófa framkvæmd aðgerðanna til úrbóta af hálfu Ukraine Cargo Airways áður en flugrekandinn fær leyfi til að halda áfram starfrækslu AN-12-loftfara sinna til flugs til Bandalagsins.
- 17) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til ráðstafananna, sem lögbær yfirvöld í Úkraínu gera, varðandi AN-12- og IL-76-loftför. Engu að síður telur hún að framkvæmd aðgerða til úrbóta nái ekki til kerfisbundinna annmarka, sem hafa komið í ljós og hafa áhrif á allar gerðir loftfara sem flugrekandi hefur notað í flug til Bandalagsins fram að þessu. Auk þess lítur framkvæmdastjórnin svo á að niðurstöður af skoðun á hlaði (2) sem var framkvæmd á loftfari af gerðinni AN-26 eftir samráðsfund, sem haldinn var með flugrekanda og yfirvöldum hans, og eftir að flugrekandi hafði hafið framkvæmd aðgerða til úrbóta undir eftirliti þessara yfirvalda, sýni að slíkar aðgerðir séu ekki viðunandi lausn á þeim öryggisannmörkum sem fundist hafa í þessari gerð eða öðrum gerðum loftfara sem þessi flugrekandi notar til flugs til Bandalagsins.

(1) SAFA-skýrslur: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

(2) LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- 18) Hinn 1. apríl 2008 lagði flugrekandinn fram gögn með endurskoðari áætlun um aðgerðir til úrbóta sem endurspeglar breytingar sem lögbær yfirvöld í Úkraínu kröfðust í kjölfar úttektar á flugrekandanum. Flugrekandinn fékk einnig tækifæri til að koma á framfæri athugasemdum við framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina 2. apríl. Hann gat hins vegar ekki sýnt fram á að fyrirhugaðar aðgerðir varðandi rekstrarreglur væru heppilegar og gat heldur ekki útskýrt hvernig þessar aðgerðir myndu veita varanlegar lausnir á öllum annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu komið í ljós. Því verður að skoða þessi gögn frekar til að ganga úr skugga um að tekið hafi verið með viðeigandi hætti á annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu komið í ljós.
- 19) Þar til slík rannsókn hefur farið fram og þar sem engar aðgerðir til úrbóta eru fyrir hendi, sem geta tafarlaust komið í veg fyrir að kerfubundnir annmarkar endurtaki sig, telur framkvæmdastjórnin að ekki skuli leyfa flugrekandanum að starfrækja flug til Bandalagsins fyrr en hún hefur fengið sönnur fyrir því að nægar ráðstafanir hafi verið gerðar til að tryggja að farið sé eftir viðeigandi öryggisstöðlum um starfrækslu allra loftfara sem flugrekandinn Ukraine Cargo Airways notar.
- 20) Á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er litið svo á að Ukraine Cargo Airways uppfylli ekki viðeigandi öryggisstaðla. Setja skal bann á alla starfrækslu flugrekandans og skal hann skráður í viðauka A.

#### Heildaryfirlit yfir öryggi

- 21) Framkvæmdastjórnin lítur svo á að efla þurfi beitingu heildaryfirlits yfir öryggi og einkum framkvæmd og framfylgd lögbærra yfirvalda í Úkraínu á viðeigandi öryggisstöðlum til að tryggja varanlegar aðgerðir til úrbóta af hálfu flugrekenda sem sæta reglubundnu eftirliti hennar. Lögbær yfirvöld í Úkraínu þurfa sem fyrst að fjalla um aukinn fjöldi flugrekenda sem sæta óvenjulegum ráðstöfunum aðildarríkjanna og eru síðan skráðir í viðauka A. Þessi yfirvöld eru því hvött til að setja fram áætlun um ráðstafanir til að auka öryggiseftirlit með flugrekendum, sem sæta reglubundnu eftirliti þeirra, og eftirlit með loftförum sem eru skráð í Úkraínu en starfrækt innan Bandalagsins. Framkvæmdastjórnin mun fylgjast vel með framkvæmd þessara ráðstafana, þ.m.t. þær sem um getur í 15. og 18. forsendu með það fyrir augum að leggja fram drög að viðeigandi ráðstöfunum á næsta fundi flugöryggisnefndarinnar.

*Cubana de Aviación SA*

- 22) Færðar hafa verið sönnur á að ekki er farið að sérstökum öryggisstöðlum, sem settir voru með Chicago-samningnum, af hálfu Cubana de Aviación. Þessir

annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Breska konungsríkið sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(1)</sup>.

- 23) Breska konungsríkið tilkynnti framkvæmdastjórninni um samþykki sitt á tafarlausu flugrekstrarbanni gagnvart loftfari af gerðinni Ilyushin IL-62 með skráningarkerkin CU-T1283 og CU-T1284 frá Cubana de Aviación, að teknu tilliti til sameiginlegru viðmiðananna innan ramma 1. mgr. 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005. Þessi loftför eru, eins og sakir standa, ekki búin endurbættu jarðvarakerfi (EGPWS) sem er, skv. 6. viðauka við Chicago-samninginn, nauðsynlegur búnaður til að starfrækja flug til Bandalagsins.
- 24) Að höfðu samráði við framkvæmdastjórnina og nokkur aðildarríkjanna samþykktu lögbær yfirvöld í Lýðveldinu Kúbu ákvörðun um að takmarka flugrekendaskírteini Cubana de Aviación til að koma í veg fyrir að sá flugrekandi geti starfrækt IL-62-loftför til flugs til Bandalagsins þar til endurbætt jarðvarakerfi hefur verið sett upp í slíkum loftförum. Þessi yfirvöld hafa einnig skuldbundið sig til að tryggja að, eigi síðar en 15. júní 2008, verði lokið við að setja upp endurbætt jarðvarakerfi í öll loftför þessa flugrekenda sem starfrækir flug til Bandalagsins. Enn fremur hafa lögbær yfirvöld í Lýðveldinu Kúbu skuldbundið sig til að sannreyna hvort Cubana de Aviación hafi fyrir framangreindan dag lagfært á skilvirkan hátt alla þá annmarka í öryggismálum sem greinst hafa, þ.m.t. að setja upp endurbætt jarðvarakerfi, og að senda niðurstöðurnar úr slíkri athugun til framkvæmdastjórnarinnar áður en flugrekandinn fær leyfi til að halda áfram starfrækslu loftfara af gerðinni IL-62 til flugs til Bandalagsins.
- 25) Á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, sem eru settar fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005 og í ljósi aðgerða lögbærra yfirvalda í Lýðveldinu Kúbu, er það metið svo að ekki sé þörf á frekari aðgerðum. Á næsta fundi flugöryggisnefndarinnar skal framkvæmdastjórnin skýra aðildarríkjunum frá framkvæmd aðgerða til úrbóta. Ef ráðstafanirnar eru hins vegar taldar ófullnægjandi leggur framkvæmdastjórnin drög að viðeigandi ráðstöfunum fyrir nefndina.

*Islands Development Company*

- 26) Til eru staðfest sönnunargögn um að loftfar af gerðinni Beech 1900 með skráningarkerkinu S7-IDC frá flugrekandanum Islands Development Company, sem hefur flugrekstrarleyfi á Seychelles-eyjum, sé ekki búin endurbættu jarðvarakerfi, búnaði sem er, skv. 6. viðauka við Chicago-samninginn, nauðsynlegur til að starfrækja flug til Bandalagsins. Auk þess var ekki hægt að framvísa vottorðunum, sem skulu ávallt vera um borð, samkvæmt Chicago-samningnum. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Frakkland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> CAA-UK-2008-8.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2008-152.

- 27) Frakkland tilkynnti framkvæmdastjórninni um samþykki sitt á tafarlausu flugrekstrarbanni gagnvart framangreindu loftfari þessa flugrekanda, að teknu tilliti til sameiginlegu viðmiðananna innan ramma 1. mgr. 6. gr. í reglugerð (EB) nr. 2111/2005 og afhenti framkvæmdastjórninni beiðni um að uppfæra skrá Bandalagsins í samræmi við 2. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og samkvæmt fyrirráðgjafi í 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 28) Með bréfi frá 11. mars 2006 staðfestu flugmálayfirvöld á Seychelles-eyjum að flugrekandinn Island Development Company með flugrekstrarleyfi á Seychelles-eyjum hefði hafist handa við að setja upp endurbætt jarðvarakerfi í loftfar sitt af gerðinni Beech 1900D með skráningarkerkinu S7-IDC. Þantað var endurbætt jarðvarakerfi og það sett upp 26. mars 2008. Flugrekandinn hefur afhent vottaða staðfestingu á þessari uppsetningu á fundi sem haldinn var með framkvæmdastjórninni 31. mars 2008. Þar að auki staðfestu lögbær yfirvöld á Seychelles-eyjum að vottuð afrit af tilskildum skjölum hafi verið um borð frá og með 27. febrúar 2008.
- 29) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það metið svo að flugrekandinn Islands Development Company hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til að uppfylla viðkomandi öryggisstaðla og skal hann ekki skráður í viðauka A.
- Hewa Bora Airways*
- 30) Flugrekandinn Hewa Bora Airways, sem er skráður í viðauka B, starfrækir ekki lengur flug til Bandalagsins, undir eftirliti lögbærra yfirvalda í Belgíu, með því að nota loftfar af gerðinni Boeing B767-266ER með framleiðsluádnúmerinu 23 178 og skráningarkerkinu 9Q-CJD. Þar eð ekki er lengur hægt að ábyrgjast bráðabirgðafyrirkomulag við skoðun á hlaði og eftirlit með þessu loftfari er rétt að starfræksla þessa loftfars verði einnig bönnuð.
- 31) Þar af leiðandi skal setja bann á alla starfrækslu flugrekandans og flytja hann úr viðauka B í viðauka A.
- TAAG Angola Airlines*
- 32) Að fengnum tilmælum lögbærra yfirvalda í Angola og flugrekandans TAAG Angola Airlines tókst sérfræðinga- hópur frá framkvæmdastjórninni og aðildarríkjunum á hendur gagnaöflunarverkefni í Angola frá 18.–22. febrúar 2008. Meðan á þessu verkefni stóð lagði flugrekandinn fram uppfærða stöðu áætlunar um aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir sem miðar að því að endurheimta samræmi við kröfur alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Skýrsla hópsins sýnir að flugrekandinn TAAG Angola Airlines hefur náð góðum árangri við framkvæmd aðgerðaáætlunar sinnar þar eð telja má að meira en fimmtíu prósent af aðgerðunum, að meðaltali, sé lokið. Einkum og sér í lagi hefur í flestum tilvikum verið brugðist við niðurstöðum varðandi flug og starfrækslu á jörðu niðri. Flugrekandinn var hvattur til að halda áfram að vinna að aðgerðaáætlun sinni þar til henni væri að fullu lokið. Auk þess benti hópurinn á að flugrekandinn hefur lokið fyrsta þrepi til fullrar endurvottunar af hálfu lögbærra yfirvalda í Angóla.
- 33) Hópurinn benti á verulega og viðvarandi annmarka að því er varðar áframhaldandi lofthæfi og viðhald sem var tilkynnt til flugrekandans TAAG Angola Airlines og yfirvalda hans og sem þarf að leiðrétta á fullnægjandi hátt áður en einhverjar breytingar verða gerðar á flugrekstrarbanni flugrekandans.
- 34) Hópurinn lagði einnig mat á áætlunina um aðgerðir til úrbóta, sem lögbær innlend flugmálayfirvöld í Angóla (INAVIC) lögðu til, sem miðar að auknu öryggiseftirliti með flugrekandanum TAAG Angola Airlines svo og með öllum flugrekendum sem eru undir lögbundnu eftirliti yfirvaldanna. Í því skyni lagði hópurinn mat á það að hvaða marki lögbær innlend flugmálayfirvöld í Angóla gættu samræmis við gildandi staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, einnig á grundvelli niðurstaðna úr úttekt alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (ICAO USOAP) sem unnið var í nóvember 2007. Í skýrslu hópsins kemur fram að ný gerð um almenningsflug var birt 16. janúar 2008 og að lögbær innlend flugmálayfirvöld í Angóla (INAVIC) vinna að því að koma á fót óháðum og vel skipulögðum flugmálayfirvöldum. Hópurinn benti þó á að nýjum ákvæðum í gerðinni um almenningsflug og tengdum sértækum reglum um starfrækslu hefur ekki enn verið komið til framkvæmda og að, eins og sakir standa, hafa allir flugrekendur í Angóla flugrekandaskírteini sem brjóta í bága við 6. gr. Chicago-samningsins. Lögbær, innlend flugmálayfirvöld í Angóla voru hvött til að halda áfram endurskipulagningu uppbyggingar sinnar, til að ná eins skjóttum árangri og kostur er við uppbyggingu getu og hæfis, og einnig að halda ótraud áfram að endurnýja starfsleyfi fyrir flugrekendur til að geta sýnt fram á samræmi við reglur í Angóla og gildandi staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og til að geta gefið framkvæmdastjórninni skýrslu um niðurstöðurnar þegar þar að kemur.
- 35) Framkvæmdastjórnin viðurkennir þá viðleitni sem flugrekandinn TAAG Angola Airlines og lögbær innlend flugmálayfirvöld í Angóla (INAVIC) hafa sýnt til að ná því fram að allar umbeðnar ráðstafanir samrýmist viðeigandi öryggisstöðlum. Engu að síður telur framkvæmdastjórnin að sú ákvörðun að fella flugrekandann TAAG Angola Airlines brott úr skrá Bandalagsins sé ótímabær á þessu stigi málsins þar eð enn eru verulegir annmarkar í öryggismálum sem bæði flugrekandinn og lögbær yfirvöld þurfa að lagfæra. Auk þess stendur endurnýjunarferli starfsleyfis, af hálfu lögbærra yfirvalda, fyrir flugrekandann TAAG Angola Airlines enn yfir svo og endurnýjunarferli starfsleyfa annarra flugrekenda. Framkvæmdastjórnin bendir á að ef endurnýjunarferli starfsleyfa, eigi að ljúka innan þeirra tímamarka, sem lögbær yfirvöld í Angóla tiltaka, sé nauðsynlegt að auka verulega mannafla og fjárhagsleg úrræði.



- 36) Framkvæmdastjórnin lítur svo á að það sé einnig háð fjármögnunarleiðum lögbærra yfirvalda í Angóla hvort þau geti farið að skyldubundnum stöðlum Alþjóða-flugmálastofnunarinnar og samrýmt starfsvenjum sem mælt er með. Framkvæmdastjórnin skal vænta árangurs-skýrslna frá flugrekandanum TAAG Angola Airlines og lögbærum innlendum flugmálayfirvöldum í Angóla þegar þar að kemur.

*Mahan Air*

- 37) Framkvæmdastjórnin og nokkur aðildarríki héldu samráðsfundi 14. desember 2007 og 12. mars 2008 með flugrekandanum Mahan Air og lögbærum yfirvöldum í Íran (íslamska lýðveldinu) um sannprófun þessara yfirvalda á áframhaldandi aðgerðum flugrekandans til úrbóta. Á samráðsfundinum 14. desember 2007 krafðist framkvæmdastjórnin þess einkum að öll gögn varðandi árangur af framkvæmd aðgerða til úrbóta af hálfu flugrekandans Mahan Air skyldu lögð fram til framkvæmdastjórnarinnar eigi síðar en í lok febrúar 2008.
- 38) Á samráðsfundinum sem haldinn var 12. mars 2008 lýstu lögbær yfirvöld í Íran (íslamska lýðveldinu) því yfir að þau hafi rannsakað flugrekandann Mahan Air og að allir annmarkar í öryggismálum hafi verið lagfærðir á fullnægjandi hátt. Hins vegar hafa hvorki flugrekandinn né yfirvöld hans lagt fram sönnunargögn fyrir framkvæmd aðgerða til úrbóta til að sýna fram á að slíkar aðgerðir séu haldberar lausnir og tryggja að áætlun um aðgerðir til úrbóta, sem kynnt var í september og nóvember 2007, sé fylgt á skilvirkan hátt.
- 39) Lögbær yfirvöld í Íran (íslamska lýðveldinu) lögðu þann 26. mars 2008 fyrir framkvæmdastjórnina skjöl varðandi ítarlega skýrslu um árangur og efni varðandi framkvæmd aðgerða til úrbóta af hálfu flugrekandans Mahan Air í kjölfar úttekar á flugrekandanum. Framkvæmdastjórnin hyggst rannsaka skjölin, sem lögð voru fram, með tilliti til þess hvort tekið hafi verið með viðeigandi hætti á þeim annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu komið í ljós.
- 40) Þar til slík rannsókn hefur farið fram lítur framkvæmdastjórnin, eins og sakir standa, svo á að ekki séu fyrir hendi nægar sannanir til að sýna fram á að flugrekandinn hafi lokið aðgerðum til úrbóta til að uppræta annmarkana sem leiddu til þess að flugrekandinn var færður í skrá Bandalagsins.
- 41) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það metið svo að eins og sakir standa hafi ekki verið færðar sönnur á að flugrekandinn Mahan Air hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til að uppfylla viðkomandi öryggisstaðla og því sé ekki hægt að fella hann brott úr skránni í viðauka A. Framkvæmdastjórnin mun halda áfram að eiga samstarf við lögbær yfirvöld Írans (íslamska lýðveldisins) til að fylgjast með framkvæmd aðgerða til úrbóta hjá flugrekandanum Mahan Airlines og sjá til þess að hann leggi fram varanlegar lausnir til lengri tíma lítið. Með það fyrir augum hefur framkvæmdastjórnin í

hyggju að heimsækja flugrekandann á komandi mánuðum.

**Flugrekendur frá Rússneska sambandsríkinu**

- 42) Eins og fram kemur í reglugerð (EB) nr. 1400/2007, með skírskotun til ákvörðunar lögbærra yfirvalda í Rússneska sambandsríkinu frá 26. nóvember 2007, er tilteknum flugrekendum, sem þessi yfirvöld hafa veitt flugrekstrarleyfi, einungis heimilt að fljúga til Bandalagsins ef þau eru með sérstakan búnað. Flugrekendurnir og loftförin, sem þetta hefur áhrif á, eru: Krasnoyarsk Airlines: loftfarið Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: loftfarið Airbus A-320 (VPBQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: loftfarið Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: loftfarið Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTair: loftfarið ATR-42 (VPBCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: loftfarið Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: loftfarið Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: loftfarið Tu-154M (RA-85700/85794) og B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: loftfarið Tu-204 (RA-64018/64020). Enn fremur, í samræmi við þessa ákvörðun, er tilteknum flugrekendum ekki heimilt að starfrækja flug til Bandalagsins með tilteknum loftförum; flugrekendurnir og loftförin eru: Orenburg Airlines: loftfarið Tu-154 (RA-85768) og B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: loftfarið Tu-154 (RA 85101 og RA-85109); Air Company Sibir: loftfarið B-737-400 (VP-BTA) og Rossija: loftfarið Tu-154 (RA-85753 og RA-85835).
- 43) Lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu tilkynntu framkvæmdastjórninni hinn 26. mars 2008 að þau hefðu í huga að breyta ákvörðun sinni frá 26. nóvember 2007, að því er varðar takmarkanir á flugrekstrarleyfi tiltekinnna flugrekenda í Rússneska sambandsríkinu, þannig að öllum fyrri takmörkunum á flugrekstrarleyfi allra hlutaðeigandi flugrekenda yrði aflétt frá og með 25. apríl 2008.
- 44) Hinn 27. mars hvatti framkvæmdastjórnin lögbær yfirvöld Rússneska sambandsríkisins að leggja fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina sannanir um áreiðanlegar upplýsingar um úrbætur á innra eftirlitskerfi hlutaðeigandi flugrekenda að því er varðar öryggi flugs þeirra sem leiddi til fyrirhugaðrar ákvörðunar um að aflétta takmörkunum á flugrekstrarleyfi hlutaðeigandi flugrekenda. Lögbæru yfirvöldin skuldbundu sig til að leggja fram þessar upplýsingar, eigi síðar en 9. apríl 2008, og, ásamt sérhverjum hlutaðeigandi flugrekenda, að koma á framfæri athugasemdum við framkvæmdastjórnina og aðildarríkin um ástandið sem ríkir í öryggismálum þessara flugrekenda áður en þessi ákvörðun öðlast gildi. Ef þessar upplýsingar verða lagðar fyrir framkvæmdastjórnina síðar skuldbundu lögbær yfirvöld í Rússneska sambandsríkinu sig, 2. apríl 2008, gagnvart flugöryggisnefndinni til að fresta gildistöku fyrirhugaðrar ákvörðunar í samvinnu við framkvæmdastjórnina.

- 45) Framkvæmdastjórnin tekur mið af fyrirhugaðri ákvörðun lögbærra yfirvalda Rússneska sambandsríkisins og hyggst rannsaka það efni sem þessi yfirvöld hafa skuldbundið sig til að leggja fram í ljósi áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem hlutaðeigandi flugrekendur höfðu áður sent framkvæmdastjórninni. Framkvæmdastjórnin hyggst samræma með lögbærum yfirvöldum Rússneska sambandsríkisins niðurstöður rannsóknarinnar áður en framangreind, fyrirhuguð ákvörðun öðlast gildi.
- 46) Á meðan skulu ákvæði ákvörðunar lögbærra yfirvalda Rússneska sambandsríkisins frá 26. nóvember 2007 gilda áfram og því skal flug framangreindra flugrekenda til Bandalagsins einungis eiga sér stað samkvæmt þeim skilmálum og með þeim skilyrðum sem kveðið er á um í þeirri ákvörðun og tilgreind eru í 34.–36. forsendu í reglugerð (EB) nr. 1400/2007.
- 47) Framkvæmdastjórnin hyggst fylgjast með frammistöðu framangreindra flugrekenda og rannsaka ástand öryggismála hjá þeim í ljósi niðurstaðna framangreinds ferlis með það í huga að samþykka, ef þörf krefur, viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að allar viðeigandi reglur séu tryggðar í Bandalaginu, að teknu tilliti til ákvæða 7. gr. í reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

#### Flugrekendur frá Kirgisistan

- 48) Yfirvöld í Kirgisistan hafa látið framkvæmdastjórninni í té gögn um að flugrekandinn Galaxy Air hafi verið sviptur flugrekandaskírteini af öryggisástæðum. Þar eð þessi flugrekandi, sem er viðurkenndur í Kirgisistan, hefur síðan hætt starfsemi sinni skal fella hann brott úr skránni í viðauka A.

#### Flugrekendur frá Miðbaugs-Gíneu

- 49) Framkvæmdastjórnin hefur fengið upplýsingar um að flugrekandinn Ceiba Intercontinental stundi flutninga í atvinnuskyni samkvæmt flugrekandaskírteini sem lögbær yfirvöld í Miðbaugs-Gíneu hafa gefið út og hefur hún farið þess á leit við þau yfirvöld að þau leggi fram allar viðeigandi upplýsingar um þennan flugrekanda. Lögbær yfirvöld í Miðbaugs-Gíneu hafa ekki svarað beiðni framkvæmdastjórnarinnar.
- 50) Á grundvelli almennra viðmiðana, sem settar eru fram í viðauka við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, skal flugrekandanum Ceiba Intercontinental bannað að stunda flugrekstur og skal því skráður í viðauka A.
- 51) Flugrekandinn Cronos Airlines, með flugrekstrarleyfi í Miðbaugs-Gíneu, hefur lagt fram gögn þar sem þess er farið á leit við framkvæmdastjórnina að hann verði felldur brott úr skránni í viðauka A með þeim rökstuðningi að loftförin, sem hann starfræki, séu í þjónustuleigu á „ACMI-grundvelli“ (loftför, áhöfn,

viðhald, tryggingar) hjá flugrekanda sem hefur flugrekstrarleyfi í Lýðveldinu Suður-Afríku.

- 52) Að áliti framkvæmdastjórnarinnar réttlæta framlögð gögn frá flugrekandanum Cronos Airlines ekki að hann sé felldur brott úr skránni í viðauka A. Þó væri unnt að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka A, nýti flugréttindi, með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekendum, sem er ekki bannað að stunda flugrekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.

#### Flugrekendur frá Svasílandi

- 53) Lögbær yfirvöld í Svasílandi hafa farið þess á leit að flugrekendurnir Royal Swazi Airways Corporation og Scan Air Charter verði felldir brott úr skránni í viðauka A vegna þess að þessir flugrekendur eiga ekki lengur nein loftför og geta því ekki starfrækt neina þjónustu. Einnig fara þeir fram á að flugrekandinn Swaziland Airlink verði felldur brott úr skránni í viðauka A vegna þess að hann starfræki þjónustu með vottuðum loftförum með viðhaldsskírteini og áhöfnum með flugverjaskírteini frá Lýðveldinu Suður-Afríku. Lögbær yfirvöld í Svasílandi staðfesta viðkomandi skírteini, samþykki og flugrekstrarleyfi.

- 54) Að því er varðar flugrekandann Royal Swazi Airways Corporation og Scan Air Charter telur framkvæmdastjórnin að ekki sé réttlætanlegt að fella þá brott úr skránni í viðauka A þar eð engin sönnun sé fyrir því að þessir flugrekendur séu ekki lengur til. Varðandi flugrekandann Swaziland Airlink telur framkvæmdastjórnin að ekki sé réttlætanlegt að fella þá brott úr skránni í viðauka A. Þó væri unnt að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka A, nýti flugréttindi, með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekendum, sem er ekki bannað að stunda flugrekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.

#### Flugrekendur frá Lýðveldinu Indónesíu

- 55) Hinn 25. mars 2008 barst framkvæmdastjórninni ný aðgerðaáætlun frá lögbærum yfirvöldum í Indónesíu, sem ekki fylgdu skjöl því til sönnunar að hún hefði verið framkvæmd og sem sýnir að nokkrum mikilvægum áföngum verður ekki lokið fyrir september 2008. Þessar upplýsingar sýna ekki að innlend yfirvöld hafi, á þessu stigi, getu til að tryggja yfirsýn yfir alla flugrekendur sem þau votta, þ.m.t. flugrekandinn Garuda.
- 56) Framkvæmdastjórnin mun halda áfram að veita tækniástoð og styðja við átak Indónesíu til að koma nauðsynlegum ráðstöfunum í framkvæmd til að tryggja öryggi.

57) Hins vegar lítur framkvæmdastjórnin svo á að þessi yfirvöld hafi ekki sýnt fram á að þau hafi lokið fyrirhuguðum aðgerðum til úrbóta til að tryggja að viðeigandi öryggisreglum sé fylgt og því sé ekki hægt á þessu stigi að fella neinn flugrekanda frá Indónesíu brott úr skrá Bandalagsins nema þessir flugrekendur og lögbær, innlend yfirvöld geti sýnt fram á að staðlar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar séu uppfylltir.

*Garuda Indonesia Airline*

58) Flugrekandinn Garuda Indonesia Airline lagði yfirgripsmikil gögn fyrir framkvæmdastjórnina 10. og 18. mars þar sem er að finna svör flugrekandans við athugasemdunum sem hópur sérfræðinga, á vegum framkvæmdastjórnarinnar og aðildarríkjanna, gerði meðan á sendiför hans stóð 5.–9. nóvember 2007. Framkvæmdastjórnin skoðaði gögnin vandlega og hefur óskað eftir viðbótarupplýsingum svo að unnt sé að ljúka mati á ástandi öryggismála hjá flugrekandanum Garuda. Flugrekandinn skuldbatt sig til að senda þessar upplýsingar án tafar.

59) Hinn 28. mars 2008 lagði flugrekandinn einnig fram formlega beiðni um að koma munnlegum athugasemdum á framfæri við flugöryggisnefndina á næsta fundi hennar og fékk áheyrn 3. apríl 2008.

60) Framkvæmdastjórnin og aðildarríkin tóku mið af því að flugrekandinn hefði náð árangri í að framkvæma aðgerðir til úrbóta til að bregðast við athugasemdunum sem hópurinn gerði í skýrslu sinni um sendiförina. Þau tóku hins vegar einnig mið af því að til að uppfylla staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar væri nauðsynlegt að halda áfram aðgerðum til úrbóta og ljúka þeim á nokkrum sviðum, m.a. væri nauðsynlegt að setja endurbætt jarðvarakerfi (EGPWS) í allan Boeing 737 flugflotann, að framkvæma eftirlit með flugritagögnum fyrir allan flugflota flugrekandans og þar að auki þyrfti að gera nauðsynlegar úrbætur á innra eftirlitskerfi hans.

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

Gjört í Brussel 11. apríl 2008.

61) Í ljósi þeirra sjónarmiða, sem eru sett fram í forsendum 55 til 60, lítur framkvæmdastjórnin svo á að ekki sé hægt sem stendur að fella flugrekandann Garuda Indonesia Airlines brott úr skránni í viðauka A.

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

62) Engar sannanir fyrir fullri framkvæmd viðeigandi aðgerða til úrbóta af hálfu hinna flugrekendanna, sem eru skráðir í skrá Bandalagsins, sem uppfærð var 28. nóvember 2007, eða yfirvalda, sem er skylt að hafa lögbundið eftirlit með þessum flugrekendum, hafa borist framkvæmdastjórninni, enn sem komið er, þrátt fyrir bein tilmæli hennar þar að lútandi. 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.

63) 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 viðauki A við þessa reglugerð.
2. Í stað viðauka B komi viðauki B við þessa reglugerð.

*2. gr.*

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

*Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,*

Jacques BARROT

*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 flugrekandaskirteini (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
AIR KORYO	Óskráð	KOR	Norður-Kórea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Súdan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Íran (íslamskt lýðveldi)
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Óskráð	VRB	Rúanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angóla
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 Austur-Kongó (alþýðulýðveldið), þ.m.t.</b>		—	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	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/TC/0118/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR TROPICQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

<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 flugrekandaskirteini (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Óskráður	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/TC/037/2005	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/TC/0111/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	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/TC/0108/2006	ALX	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Undirskrift ráðherra (tilskipun 78/205)	LCG	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	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/TC/0004/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	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/TC/020/2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	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)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	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
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
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, þ.m.t.</b>			Indónesía
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indónesía
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Óskráður	Indónesía
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indónesía
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Óskráður	Indónesía
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Óskráður	Indónesía
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Óskráður	Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Óskráður	Indónesía
CARDIG AIR	121-013	Óskráður	Indónesía
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Óskráður	Indónesía
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indónesía
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Óskráður	Indónesía
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indónesía
EASTINDO	135-038	Óskráður	Indónesía
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Óskráður	Indónesía
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Óskráður	Indónesía
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indónesía
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indónesía
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indónesía
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indónesía
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Óskráður	Indónesía
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indónesía
KURA-KURA AVIATION	135-016	Óskráður	Indónesía
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indónesía
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indónesía
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Óskráður	Indónesía
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Óskráður	Indónesía
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indónesía
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indónesía
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Óskráður	Indónesía
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indónesía
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indónesía
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Óskráður	Indónesía
PURA WISATA BARUNA	135-025	Óskráður	Indónesía
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indónesía
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Óskráður	Indónesía
SMAC	135-015	SMC	Indónesía
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indónesía
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Óskráður	Indónesía
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Óskráður	Indónesía
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indónesía
TRAVIRA UTAMA	135-009	Óskráður	Indónesía
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indónesía
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indónesía
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indónesía
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indónesía
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indónesía
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgisistan, þ.m.t.</b>		—	Kirgisistan
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kirgisistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgisistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kirgisistan
BOTIR AVIA	10	BTR	Kirgisistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgisistan
DAMES	20	DAM	Kirgisistan
EASTOK AVIA	15	Óskráður	Kirgisistan
ESEN AIR	2	ESD	Kirgisistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgisistan
INTAL AVIA	27	INL	Kirgisistan
ITEK AIR	04	IKA	Kirgisistan



Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgisistan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kirgisistan
MAX AVIA	33	MAI	Kirgisistan
OHS AVIA	09	OSH	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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu</b>		—	Libería
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Síerra Leóne, þ.m.t.</b>	—	—	Sierra Leóne
AIR RUM, LTD	Óskráð	RUM	Sierra Leóne
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Óskráð	BVU	Sierra Leóne
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Óskráð	DTY	Sierra Leóne
HEAVYLIFT CARGO	Óskráð	Óskráður	Sierra Leóne
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Óskráð	ORJ	Sierra Leóne
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Óskráð	PRR	Sierra Leóne
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Óskráð	SVT	Sierra Leóne
TEEBAH AIRWAYS	Óskráð	Óskráður	Sierra Leóne
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Svasílandi, 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

## VIÐAUKI B

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteins (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Gerð loftfars	Skráningarmerki og framleiðsluráðnúmer ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoros	Öll loftför, að undanskildu LET 410 UVP	Öll loftför, að undanskildu D6-CAM (851336)	Comoros

(<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.