

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.

Við 3. tl. 4. gr. reglugerðarinnar bætist nýr staflíður j, sem orðast svo:
Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 298/2009 frá 8. apríl 2009.

2. gr.

Viðauki A og B við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1131/2008 frá 14. nóvember 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 í fylgiskjali IV við reglugerðina falla niður.

3. gr.

Með reglugerð þessari öðlast gildi hér á landi reglugerð framkvæmdastjórnarinnar nr. 298/2009 frá 8. apríl 2009 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 I með reglugerð þessari.

Fylgiskjal I með reglugerð um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur er ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur, nr. 277/2008 birtist með reglugerð þessari sem fylgiskjal II.

4. 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 með síðari breytingum og öðlast þegar gildi.

Samgönguráðuneytinu, 27. apríl 2009.

Kristján L. Möller.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

Fylgiskjal I.**REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (EB) nr. 298/2009**

frá 8. apríl 2009

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

(Texti sem varðar EES)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

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 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, einkum 4. gr. ⁽¹⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 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 ⁽²⁾.
- 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.
- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur, annaðhvort beint eða, þegar því varð ekki við komið, fyrir milligöngu yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur sem ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Bandalagsins myndi byggjast á eða um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er í skrá Bandalagsins.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin lögðu fram, til að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina innan tíu virkra daga og við flugöryggisnefndina 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 ⁽³⁾.

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

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

Flugrekendur í Bandalaginu

- 7) Í kjölfar upplýsinga sem fengust úr skoðun á hlaði í tengslum við öryggis skoðun erlendra loftfara (SAFA) sem fór fram á loftförum tiltekinnna flugrekenda í Bandalaginu, sem og skoðun og úttekt á sérstökum svæðum sem innlend flugmálafyrirvöld framkvæmdu, hafa sum aðildarríki tekið tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum. Þau tilkynntu framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni um þessar ráðstafanir: lögbær yfirvöld í Svíþjóð hafa afturkallað flugrekandaskírteini (AOC) flugrekandans Nordic Regional og felldu tímabundið úr gildi flugrekandaskírteini flugrekendanna Fly Excellent og Aero Syncro; lögbær yfirvöld á Spáni hafa afturkallað flugrekandaskírteini flugrekandans Bravo Airlines og flugrekstrarleyfi hans; lögbær yfirvöld í Portugal aflétu tímabundinni ógildingu flugrekandaskírteinis flugrekandans Luzair 22. janúar 2009 eftir að hafa sannreynt að flugrekandinn hefði lokið við aðgerðir til úrbóta með fullnægjandi hætti; lögbær yfirvöld í Grikklandi aflétu tímabundinni ógildingu flugrekandaskírteinis flugrekandans Hellenic Imperial Airways 18. desember 2008 eftir að hafa sannreynt að flugrekandinn hefði lokið við aðgerðir til úrbóta með fullnægjandi hætti og felldu tímabundið úr gildi flugrekandaskírteini flugrekandans Euroair Ltd 28. janúar 2009, að beiðni þessa flugrekanda, og eftir að samþykki þess fyrirtækis, sem annast stjórnun á áframhaldandi lofthæfi flugrekandans, hafði verið felld tímabundið úr gildi.

Flugrekendur frá Lýðveldinu Kasakstan*Starline KZ*

- 8) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum af hálfu Starline KZ sem fékk vottun í Kasakstan. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Búlgaría og önnur ECAC-ríki sáu um samkvæmt áætlun um öryggis skoðun erlendra loftfara (SAFA-áætluninni) ⁽⁴⁾. Þessi endurteknu tilvik um vanefndir á uppfylltum skilyrðum sýna kerfislæga annmarka í öryggismálum á sviði starfrækslu og viðhalds.

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

(2) Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14.

(3) Stjtið. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4.

(4) DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

- 9) Flugrekandinn Starline KZ svaraði hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn búlgarskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum sem lýsir skorti á samskiptum, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki, á viðunandi hátt. Flugrekandinn Starline KZ sýndi vangetu til að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum og það mál er ennþá óleyst.
- 10) Framkvæmdastjórnin hóf samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan 27. janúar 2009 með hliðsjón af framangreindum annmörkum þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi flugrekandans Starline KZ og óskaði skýringa, í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005, á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld hafa gripið til og hvernig flugrekandinn hefur brugðist við þessum annmörkum.
- 11) Þessi yfirvöld svöruðu hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar varðandi öryggisefirlit með flugrekandanum Starline KZ þar sem framkvæmdastjórnin hafði ekki fengið umbeðnar upplýsingar í hendur fyrir tiltekinn frest, einkum varðandi flugrekandaskirteini flugrekandans ásamt heildarrekstrarforskriftum, kröfum og takmörkunum sem fylgja því.
- 12) Starline KZ óskaði eftir því að flytja mál sitt fyrir flugöryggisnefndinni og fékk áheym 24. mars 2009. Við skýrslugjöfina voru þó ekki lögð fram nægileg sönnunargögn þess efnis að aðgerðum til úrbóta hefði verið lokið á fullnægjandi hátt. Við skýrslugjöfina tilkynntu lögbær yfirvöld í Kasakstan framkvæmdastjórninni um ákvörðun sína frá 4. febrúar 2009 um að takmarka starfrækslu flugrekandans Starline KZ þannig að hann megi ekki fljúga í evrópsku loftrými.
- 13) Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, að flugrekandinn Starline KZ uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur og skuli því færður í skrá í viðauka A.
- East Wing*
- 14) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans East Wing sem fékk vottun í Kasakstan. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Frakkland og Rúmenía sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni⁽¹⁾. Þessar endurteknu niðurstöður við skoðun sýna kerfislæga annmarka í öryggismálum.
- 15) Flugrekandinn East Wing svaraði ekki á viðunandi hátt fyrirspurn franskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum sem lýsir skorti á samskiptum, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki, á
- viðunandi hátt. Flugrekandinn East Wing sýndi vangetu til að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum og það mál er ennþá óleyst.
- 16) Framkvæmdastjórnin hóf samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan með hliðsjón af framangreindum annmörkum þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi flugrekandans East Wing og óskaði skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld hafa gripið til og hvernig flugrekandinn hefur brugðist við þessum annmörkum.
- 17) Gögn eru fyrir hendi þess efnis að flugrekandinn East Wing hafi tekið við starfrækslu flugrekandans GST Aero, flugrekanda sem var færður í skrá í viðauka A 22. mars 2006⁽²⁾ og sem var felldur brott úr skránni eftir að lögbær yfirvöld í Kasakstan tilkynntu framkvæmdastjórninni um afturköllun flugrekandaskirteinisins í mars 2007⁽³⁾.
- 18) Lögbær yfirvöld í Kasakstan tilkynntu að 4. febrúar 2009 hefðu þau sett takmarkanir á starfrækslu flugrekandans East Wing þannig að hann megi ekki fljúga í evrópsku loftrými. Þessi yfirvöld svöruðu þó hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar varðandi öryggisefirlit með flugrekandanum East Wing þar sem þeim tókst ekki að leggja fram gögn um flugrekandaskirteini flugrekandans ásamt heildarrekstrarforskriftum, kröfum og takmörkunum sem fylgja því.
- 19) Flugrekandinn East Wing óskaði eftir því að flytja mál sitt fyrir flugöryggisnefndinni og fékk áheym 24. mars 2009. Við skýrslugjöfina voru þó ekki lögð fram nægileg sönnunargögn þess efnis að aðgerðum til úrbóta hefði verið lokið á fullnægjandi hátt og leiddi málfutningurinn í ljós að flugrekandinn væri ekki meðvitaður um þær takmarkanir sem gilda um flug hans inn í evrópskt loftrými. Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, að flugrekandinn East Wing uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur og skuli því færður í skrá í viðauka A.

ATMA Airlines

- 20) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans ATMA Airlines sem fékk vottun í Kasakstan. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Þýskaland, Noregur og Tyrkland sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni⁽⁴⁾. Þessar endurteknu niðurstöður við skoðun sýna kerfislæga annmarka í öryggismálum.
- 21) Flugrekandinn ATMA Airlines svaraði ekki á viðunandi hátt fyrirspurn þýskra og norskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum sem lýsir skorti á samskiptum, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessum ríkjum, á viðunandi hátt. Flugrekandinn ATMA Airlines sýndi vangetu til að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum og það mál er ennþá óleyst.

(2) Forsendur 38 til 43 í reglugerð (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006, Stjtið. L 84, 23.3.2006, bls. 14.

(3) Forsenda 17 í reglugerð (EB) nr. 235/2007 frá 5. mars 2007, Stjtið. L 66, 6.3.2007, p. 3.

(4) LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCA-2008-25.

(1) DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

- 22) Framkvæmdastjórnin hóf samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan með hliðsjón af framangreindum annmörkum þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi flugrekandans ATMA Airlines og óskar skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld hafa gripið til og hvernig flugrekandinn hefur brugðist við þessum annmörkum.
- 23) Lögbær yfirvöld í Kasakstan tilkynntu að 4. febrúar 2009 hefðu þau sett takmarkanir á starfrækslu flugrekandans ATMA Airlines þannig að hann megi ekki fljúga í evrópsku loftrými. Þessi yfirvöld svöruðu þó hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar varðandi öryggisefirlit með ATMA Airlines þar sem þeim tókst ekki að leggja fram gögn um flugrekandaskírteini flugrekandans ásamt heildarrekstrarforskriftum, kröfum og takmörkunum sem fylgja því.
- 24) Flugrekandinn ATMA Airlines óskaði eftir því að flytja mál sitt fyrir flugöryggisnefndinni og fékk áheym 24. mars 2009. Við skýrslugjöfina voru þó ekki lögð fram nægileg sönnunargögn þess efnis að aðgerðum til úrbóta hafi verið lokið á fullnægjandi hátt.
- 25) Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, að flugrekandinn ATMA Airlines uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur og skuli því færður í skrá í viðauka A.
- Berkut Air*
- 26) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans Berkut Air sem fékk vottun í Kasakstan. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Frakkland og Rúmenía sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni⁽¹⁾. Þessar endurteknu niðurstöður við skoðun sýna kerfislega annmarka í öryggismálum.
- 27) Flugrekandinn Berkut Air svaraði hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn rúmenskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum sem lýsir skorti á samskiptum, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki, á viðunandi hátt. Berkut Air sýndi vangetu til að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum og það mál er ennþá óleyst.
- 28) Framkvæmdastjórnin hóf samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan með hliðsjón af framangreindum annmörkum þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi flugrekandans Berkut Air og óskaði skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld hafa gripið til og hvernig flugrekandinn hefur brugðist við þessum annmörkum.

- 29) Lögbær yfirvöld í Kasakstan tilkynntu að þau hefðu, í febrúar 2009, felld tímabundið úr gildi flugrekandaskírteini flugrekandans BEK Air, áður Berkut Air. Þessi yfirvöld svöruðu þó hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar varðandi öryggisefirlit með flugrekandanum Berkut Air þar sem þeim tókst hvorki að leggja fram umbeðin gögn né nein skrifleg sönnunargögn um aðgerðir til framfylgdar.
- 30) Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, að flugrekandinn Berkut Air uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur og skuli því færður í skrá í viðauka A.

Air Company Kokshetau

- 31) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans Air Company Kokshetau sem fékk vottun í Kasakstan. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Ítalía sá um samkvæmt SAFA-áætluninni⁽²⁾. Annmarkarnir varða loftför af tegundinni IL-62 sem eru hvorki með landslagsgreiningarkerfi (TAWS) né endurbætt jarðvarakerfi (E-GPWS), hafa ekki öryggistýgi eða súrefnisgrímur, sem unnt er að setja á sig í flýti, fyrir flug yfir fluglagi 250, og eru ekki með viðunandi kerfi til að lýsa upp neyðarútgönguleiðina.
- 32) Flugrekandinn Air Company Kokshetau svaraði hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn ítalskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum sem lýsir skorti á samskiptum, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki, á viðunandi hátt. Air Company Kokshetau sýndi vangetu til að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum og það mál er ennþá óleyst.
- 33) Framkvæmdastjórnin hóf samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan með hliðsjón af framangreindum annmörkum þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi flugrekandans Air Company Kokshetau og óskaði skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld hafa gripið til í því skyni að bregðast við þessum annmörkum.
- 34) Lögbær yfirvöld í Kasakstan tilkynntu framkvæmdastjórninni um að þau hefðu ákveðið, 13. febrúar 2009, að fella brott loftför af tegundinni IL-62M með framleiðslunúmerin 1138234 og 178445 úr flugrekandaskírteini flugrekandans Air Company Kokshetau og að ætlunin hefði einnig verið að innkalla flugrekandaskírteini þessa flugrekanda frá og með 24. mars á grundvelli gjaldprotts. Þessi yfirvöld svöruðu þó hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar um að fá skrifleg sönnunargögn um afturköllun flugrekandaskírteinisins.

(1) RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

(2) ENAC-IT-2007-785.

- 35) Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að flugrekandinn Air Company Kokshetau uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur og skuli því færður í skrá í viðauka A.

Sayat Air

- 36) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá flugrekandanum Sayat Air sem fékk vottun í Kasakstan. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem ECAC-ríki sá um samkvæmt SAFA-áætluninni. ⁽¹⁾ Annmarkarnir varða loftför af tegundinni IL-62 sem eru ekki með: a) landslagsgreiningarkerfi eða endurbætt jarðvarakerfi, b) súrefnisgrímur fyrir áhöfnina sem hægt er að setja á sig í flýti, c) flotbúnað og d) viðunandi kerfi til að lýsa upp neyðarútgönguleiðina. Að auki var loftfarið starfrækt án þess að gátlisti fyrir neyðarastæður væri um borð, með flugleiðsögugagnabanka, sem var meira en tveggja ára gamall og án þess að hafa viðhaldsvottorð um borð.

- 37) Flugrekandinn Sayat Air sýndi vangetu til að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum og það mál er ennþá óleyst.

- 38) Lögbær yfirvöld í Kasakstan svöruðu hvorki á viðunandi hátt né í tæka tíð fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar varðandi öryggiseftirlit með Sayat Air, sem lýsir skorti á samskiptum, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá framkvæmdastjórninni á viðunandi hátt, einkum varðandi flugrekandaskirteini flugrekandans ásamt heildarekstrarforskriftum, kröfum og takmörkunum sem fylgja því.

- 39) Lögbær yfirvöld í Kasakstan hafa ekki sýnt að þau hafi viðunandi eftirlit með þessum flugrekanda í samræmi við skyldur sínar samkvæmt Chicago-samningnum.

- 40) Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að flugrekandinn SayatAir uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur og skuli því færður í skrá í viðauka A.

Scat

- 41) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá flugrekandanum Scat sem fékk vottun í Kasakstan. Einkum var hvorki landslagsgreiningarkerfi né endurbætt jarðvarakerfi fyrir hendi í loftförum af tegundinni Yak-42 með skrásetningamerki UPY4205, eins og krafist er í ákvæðum Alþjóðaflugmála-stofnunarinnar (ICAO). Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem ECAC-ríki sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽²⁾.

- 42) Framkvæmdastjórnin hóf samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan með hliðsjón af framangreindum annmörkum þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi flugrekandans Scat og óskaði skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld hafa gripið til í því skyni að bregðast við þessum annmörkum.

- 43) Lögbær yfirvöld í Kasakstan lögðu fram sönnunargögn þess efnis að þau höfðu fellt brott úr skránni loftför af tegundinni Yak-42 með skrásetningamerkinu UPY4205.

- 44) Flugrekandinn Scat óskaði eftir því að flytja mál sitt fyrir flugöryggisnefndinni og við þá skýrslugjöf var staðfest, 24. mars 2009, að þessi loftför væru ekki starfrækt lengur.

- 45) Í ljósi þessa telur framkvæmdastjórnin að ekki sé þörf á frekari aðgerðum að því er varðar þennan flugrekanda.

Heildareftirlit með öryggi flugrekenda frá Lýðveldinu Kasakstan

- 46) Framkvæmdastjórnin vakti athygli lögbærra yfirvalda í Kasakstan á þeirri staðreynd að þrátt fyrir eftirlit með frammistöðu ýmissa annarra flugrekenda, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Kasakstan, þá leiði skoðanir á hlaði enn í ljós niðurstöður sem valda áhyggjum. Lögbær yfirvöld í Kasakstan voru hvött til að láta í té skýringar og grípa til nauðsynlegra ráðstafana eftir því sem við á.

- 47) Lögbær yfirvöld í Kasakstan tilkynntu að röð framfylgdarráðstafana yrðu gerðar varðandi ýmsa flugrekendur frá Kasakstan. Þessi yfirvöld tilkynntu einkum að 4. febrúar 2009 hefðu þau sett takmarkanir á starfrækslu flugrekendanna Investavia, Skybus og Aytirau Aye Zholy þannig að þau megi ekki fljúga í evrópsku loftfrymi. Framkvæmdastjórnin mun koma á brýnu samráði við yfirvöld í Kasakstan og mun hefja ferlið, sem kveðið er á um í 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 í tengslum við þessa flugrekendur.

- 48) Framkvæmdastjórnin mælist eindregið til þess að lögbær yfirvöld í Kasakstan auki viðleitni sína við endurbætur á almenningflugkerfinu og herði öryggiseftirlit með öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í þessu landi. Framkvæmdastjórnin mun áfram eiga samráð við þessi yfirvöld til að meta stöðu flugrekenda í Kasakstan og er reiðubúin að meta, í samvinnu við aðildarríkin, öll sönnunargögn í þessu máli ef þau eru lögð fram í tæka tíð.

Orient Thai Airlines og One Two Go Airlines

- 49) Í kjölfar slyssins í Phuket, 16. september 2007 í flugi OG 269 hjá flugrekandanum One Two Go, sem varð til þess að loftfar af tegundinni MD-80 gjöreyðilagðist og 90 létu lífið, þar á meðal margir evrópskir farþegar, hóf framkvæmdastjórnin viðræður við lögbær yfirvöld í Taílandi sem hafa með höndum öryggiseftirlit með þessum flugrekanda.

(1) SDAT-2007-36.
(2) GDCA-2008-10.

- 50) Framkvæmdastjórnin sendi þessum flugrekendum bréf 5. mars 2009 í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 51) Lögbær yfirvöld í Taílandi (ráðuneyti flugmála í Taílandi – Thai DCA) tilkynntu framkvæmdastjórninni að rannsókn í kjölfar slyssins hafi leitt í ljós að bæði flugrekandinn Orient Thai og dótturfélag þess One Two Go hafi brotið gegn lögum um flugleiðsögu, einkum með því að falska hæfnipróf flugmanna á níu flugmönnum hjá flugrekendum. Af þessum sökum stöðvaði ráðuneyti flugmála í Taílandi tímabundið starfrækslu loftfara af tegundinni MD-80 í eigu flugrekendanna One Two Go og Orient Thai og krafðist þess að þessir flugrekendur gripu til ýmissa aðgerða til úrbóta.
- 52) Ráðuneyti flugmála í Taílandi hefur einnig tilkynnt framkvæmdastjórninni að 25. nóvember 2008 hafi það ákveðið að fella niður ógildingu flugrekstrarskírteinis flugrekandans One Two Go. Móðurfélag hans, Orient Thai, hafði þá þegar verið heimilað frá 7. október 2008 að hefja aftur starfrækslu loftfars af tegundinni MD-80.
- 53) Evrópskur sérfræðingahópur tókst á hendur gagnaöflunarverkefni í konungsríkinu Taílandi frá 10. til 13. mars 2009 á sviði flugreksturs og fluglíðaskírteina til að sannreyna framkvæmd aðgerða til úrbóta af hálfu flugrekenda sem ætlað var að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem ráðuneyti flugmála í Taílandi hafði áður tilgreint. Sérfræðingahópurinn gat staðfest að flugrekandinn One Two Go starfrækti engin loftför. Flugrekandinn One Two Go ber ábyrgð á sölu flugferða, sem eru í raun starfræktar af flugrekandanum Orient Thai með því að nota loftfar í þjónustuleigu, þar sem flugrekandinn One Two Go er leigutakinn og flugrekandinn Orient Thai er leigusálinn. Flugrekandinn Orient Thai sér flugrekandanum One Two Go fyrir loftfari, allri áhöfn, viðhaldi og váttryggingum. Flugrekandinn Orient Thai ræður allt starfsfólk sem lýgur fyrir hönd One Two Go.
- 54) Skýrslan um gagnaöflunarheimsóknina sýnir einnig að flugrekandinn Orient Thai hafi gripið til aðgerða til úrbóta og ráðuneyti flugmála í Taílandi hafi gert ráðstafanir til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem áður höfðu komið í ljós. Framkvæmdastjórnin fylgist náið með öryggisástandi flugrekandans Orient Thai. Í því augnamiði skal ráðuneyti flugmála í Taílandi sjá framkvæmdastjórninni fyrir öllum nauðsynlegum upplýsingum, innan tveggja mánaða, varðandi skilvirkni fyrrnefndu ráðstafananna.
- 55) Ráðuneyti flugmála í Taílandi tilkynnti framkvæmdastjórninni, 19. mars 2009, að flugrekandinn One Two Go hyggist hefja eigin flugrekstur eigi síðar en júlí 2009. Skýrsla ESB-teymisins sýnir að ráðuneyti flugmála í Taílandi veitti flugrekandanum One Two Go flugrekandaskírteini þrátt fyrir að hafa ekki verið í stöðu til að meta á viðunandi hátt getu flugrekandans til að annast örugga starfrækslu loftfara þar sem þessi flugrekandi lagði aldrei fram þau ítarlegu sönnunargögn sem krafist er samkvæmt taílenskum reglum fyrir framkvæmd á stöðlum Alþjóðaflugmálastjórnarinnar. Ráðuneyti flugmála í Taílandi tilkynnti einnig að það hygðist afturkalla flugrekandaskírteini flugrekandans One Two Go, 29. mars 2009, en flugrekandinn myndi halda áfram leiguflugi fyrir hönd flugrekandans Orient Thai í samræmi við flugrekandaskírteini sitt.
- 56) Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegru viðmiðananna, að flugrekandinn One Two Go uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur. Þessi flugrekandi skal settur í flugrekstrarbann og því færður í skrá í viðauka A.

Flugrekendur frá Benín

- 57) Færðar hafa verið sönnur á vangetu yfirvalda, sem bera ábyrgð á eftirliti með flugrekendum sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Benín, til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum eins og sýnt er fram á með úttekt á Benín, framkvæmd af Alþjóðaflugmálastofnuninni, í mars 2007, innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP). Í þessari úttekt var greint frá fjölmörgum, verulegum annmörkum að því er varðar getu flugmálafyrivalda í Benín til að annast ábyrgð á sviði eftirlits með flugöryggi. Þegar úttekt Alþjóðaflugmálastofunarinnar lauk höfðu 80,22% af stöðlum Alþjóðaflugmálastofunarinnar ekki enn komið til framkvæmda. Meðal mikilvægra þátta, eins og ákvæði um hæft tæknifólk, höfðu yfir 98% af stöðlum Alþjóðaflugmálastofunarinnar ekki komið til framkvæmda með skilvirkum hætti. Að því er varðar úrlausn á öryggisatriðum höfðu yfir 93% af stöðlum Alþjóðaflugmálastofunarinnar ekki komið til framkvæmda með skilvirkum hætti.
- 58) Færðar hafa verið sönnur á vanmátt lögbærra yfirvalda í Benín til að ráða með árangursríkum hætti bót á þeim annmörkum sem Alþjóðaflugmálastofnunin staðfesti, eins og skýrist af þeirri staðreynd að Alþjóðaflugmálastofnunin álitur í lokaskýrslu sinni frá desember 2007 að verulegur hluti af þeim aðgerðum til úrbóta, sem hafa verið lagðar til eða framkvæmdar af þessum yfirvöldum, ráði í raun ekki bót á þeim annmörkum sem í ljós komu. Alþjóðaflugmálastofnunin taldi einkum að á sviði starfrækslu loftfara væru 50% þeirra aðgerða, sem yfirvöld í Benín lögðu til, ekki að öllu leyti viðunandi.
- 59) Framkvæmdastjórnin hóf samráð við lögbær yfirvöld í Benín með hliðsjón af lokaskýrslu Alþjóðaflugmálastofunarinnar þar sem hún lét í ljós þungar áhyggjur af rekstraröryggi flugrekenda, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í landinu, og óskar skýringa á þeim aðgerðum sem lögbær yfirvöld í Benín hafa gripið til í því skyni að bregðast við niðurstöðum og athugasemdum Alþjóðaflugmálastofunarinnar varðandi það hvort aðgerðirnar til úrbóta séu ásættanlegar.
- 60) Við skýrslugjöfina hjá flugöryggisnefndinni, 25. mars 2009, tilgreindu lögbær yfirvöld í Benín að framkvæmd aðgerða til úrbóta, sem búist var við að yrði lokið árið 2008, hefði í raun frestast til ágúst/desember 2009.

- 61) Í gögnunum, sem lögbær yfirvöld í Benín lögðu fram, kemur fram að flugrekandaskírteinið, sem veitt er flugrekendum sem hafa fengið vottun í Benín, samrýmist ekki stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á sviði alþjóðaflugs sem staðfestir að ekki hefur enn verið unnið úr niðurstöðum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar með skilvirkum hætti. Endurskoðun á ástandi flugrekandaskírteina og tilheyrandi rekstrarforskriftum flugrekendanna Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air og Trans Air Benin leiðir í ljós alvarlegan vanda. Ekki var lagt fram flugrekandaskírteini fyrir flugrekandann Africa Airways. Í hinum flugrekandaskírteinunum er ekki minnst á gildandi reglur, sem voru notaðar til grundvallar vottunninn er þær gera kleift að stunda flugrekstur á heimsvísu þótt lögbær yfirvöld í Benín staðfesti að reglurnar einskorðist við Benín og/eða undirsvæði þess. Ennfremur virðist rekstur flugrekendanna Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair og Trans Air Benin takmarkast við sjónflugsreglur sem eru ekki fullnægjandi fyrir örugga starfrækslu í Evrópu og fela ekki í sér nauðsynlegar, sérstakar heimildir fyrir minnkaðan lágmarkshæðaraðskilnað (RVSM), svæðisleiðsögu (RNAV) og tilskilda nákvæmni í leiðsögu (RNP) til þess að fljúga inn í evrópskt loftrými. Lögbær yfirvöld í Benín hafa tilgreint að þau hafi takmarkað gildistíma flugrekandaskírteinisins við sex mánuði og að þau ætli að skýra málið hið fyrsta. Framkvæmdastjórnin telur að meðan beðið er eftir fyrirhugaðri endurvottun þessara flugrekenda, sem skal vera í fullu samræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, skuli þeir settir í flugrekstrarbann og færðir í skrá í viðauka A.
- 62) Flugrekandinn Alafia Jet bað um að fá að flytja mál sitt fyrir flugöryggisnefndinni og var honum gefið tækifæri til að koma munnlegum athugasemdum á framfæri við nefndina 24. mars 2009 og hann sendi einnig skrifleg gögn um rekstur sinn. Í athugasemdum sínum staðhæfði flugrekandinn að hann starfrækti aðeins flug til Evrópusambandsins samkvæmt beiðni um sjúkraflutninga í neyðartilvikum og lagði fram upplýsingar um röð aðgerða sem hafði verið gripið til í því skyni að bregðast við þeim annmörkum sem komu í ljós í Frakklandi við skoðun á hlaði samkvæmt SAFA-áætluninni. (1). Samt sem áður sýna endurteknir verulegir annmarkar í öryggismálum við skoðun á hlaði á loftfari, sem er starfrækt innan Bandalagsins, að kerfislægir annmarkar í öryggismálum hafa áhrif á starfrækslu loftfars þessa flugrekanda. Þær aðgerðir sem fyrirtækið hefur framkvæmt fram að þessu hafa ekki ráðið bót á þessum annmörkum.
- 63) Að teknu tilliti til allmargra og endurtekinna annmarka í öryggismálum, sem hafa fundist við skoðun á hlaði á loftfari sem er starfrækt af flugrekandanum Alafia Jet, og vanmáttar lögbærra yfirvalda í Benín til að annast viðeigandi eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Benín, lítur Bandalagið svo á að ekki skuli leyfa flugrekandanum Alafia Jet að halda áfram starfrækslu til Bandalagsins. Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að flugrekandinn Alafia Jet skuli færður í skrá í viðauka A.

- 64) Framkvæmdastjórnin styður að fullu viðleitni lögbærra yfirvalda í Benín til að bæta öryggisefirlit með flugrekendum sínum og telur að verulegt framlag Alþjóðabankans til Lýðveldisins Benín muni varða leiðina til verulegra framfara í þá veru að samræmi náist við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

Flugrekendur frá Gabon

Gabon Airlines

- 65) Flugrekandinn Gabon Airlines hefur frá því í júlí 2008 einungis haft leyfi til að starfrækja loftför innan Evrópusambandsins af tegundinni Boeing 767-200 með skráningarkerkinu TR-LHP með þeim skilyrðum sem eru tilgreind í 15. forsendu í reglugerð (EB) nr. 715/2008 (2).
- 66) Síðan þá hafa verið færðar sönnur á annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans Gabon Airlines sem fékk vottun í Gabon. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Frakkland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni (3).
- 67) Flugrekandinn Gabon Airlines hefur þó svarað fyrirspurnum frá frönskum flugmálayfirvöldum á viðunandi hátt og í tæka tíð varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum.
- 68) Flugrekandinn Gabon Airlines óskaði eftir munnlegum málflutningi fyrir flugöryggisnefndinni og fékk áheyrn 25. mars 2009. Framkvæmdastjórnin tók tillit til þess að flugrekandinn Gabon Airlines var í úttekt til endurvottunar hjá lögbærum yfirvöldum í Gabon í febrúar 2009, sem leiddi í ljós tilteknar niðurstöður um að kröfur væru ekki uppfylltar og ekki hefði verið á fullnægjandi hátt sýnt fram á að ráðin hefði verið bót á því þegar munnlegur málflutningur fór fram. Lögbær yfirvöld í Gabon upplýstu um að loftfarið væri sem stendur kyrrsett vegna grundvallarviðhalds og að þau hefðu í hyggju að sannprófa hvort þessi atriði í niðurstöðunum hefðu verið leyst á viðunandi hátt áður en loftför með skráningarkerkið TR-LHP væru starfrækt á ný.
- 69) Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að flugrekandinn Gabon Airlines skuli vera áfram skráður í viðauka B og að þeim viðauka skuli breytt svo að þar komi fram ástand loftfara með skráningarkerkið TR-LHP til að tryggja að núverandi starfrækslustig flugs til Bandalagsins haldist.

Afrijet

- 70) Flugrekandinn Afrijet, sem fékk vottun í Gabon, hefur frá því í júlí 2008 einungis haft leyfi til að starfrækja loftför innan Evrópubandalagsins af tegundinni Falcon 50 með skráningarkerkjum TR-LVG og TRLYG, svo og loftför af tegundinni Falcon 900 með skráningarkerkinu TRAFJ með þeim skilyrðum sem eru tilgreind í 15. forsendu í reglugerð (EB) nr. 715/2008 (4).

(2) Reglugerð (EB) nr. 715/2008 frá 24. júlí 2008, OJ L 197, 25.7.2008, bls. 36.

(3) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

(4) Reglugerð (EB) nr. 715/2008 frá 24. júlí 2008, OJ L 197, 25.7.2008, bls. 36.

(1) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

- 71) Síðan þá hafa verið færðar sönnur á verulega anmarka í öryggismálum hjá flugrekandanum Afrijet. Þessir anmarkar komu í ljós við skoðun á hlaði sem Frakkland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽¹⁾.
- 72) Flugrekandinn Afrijet hefur þó svarað fyrirspurnum frá frönskum flugmálafyrirvöldum á viðunandi hátt og í tæka tíð varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum.
- 73) Framkvæmdastjórnin tók tillit til þess að flugrekandinn Afrijet var í úttekt til endurvottunar hjá lögbærum yfirvöldum í Gabon í janúar 2009. Eftir sannpröfun á því hvort ráðin hefði verið bót á öllum atriðum í niðurstöðum þessarar úttektar fékk flugrekandinn nýtt flugrekandaskirteini í febrúar 2009, sem felur í sér annað loftfar af tegundinni Falcon 900 með skráningamerkinu TR-AFR.
- 74) Það er því metið svo, í ljósi þess sem að framan greinir og á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að flugrekandinn Afrijet skuli vera áfram skráður í viðauka B og að þeim viðauka skuli breytt svo að þar komi fram breytingar á flugrekandaskirteininu til að tryggja að núverandi starfrækslustig flugs inn til Bandalagsins haldist.
- Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)*
- 75) Flugrekandinn SN2AG óskaði eftir munnlegum málflutningi fyrir flugöryggisnefndinni og fékk áheyrn 25. mars 2009. Framkvæmdastjórnin tók tillit til þess að þessi flugrekandi hefur endurskipulagt starfsemi sína og sett af stað röð aðgerða til úrbóta til að reyna að uppfylla alþjóðlega staðla. Framkvæmdastjórnin tók einnig tillit til þess að flugrekandinn SN2AG var í úttekt til endurvottunar hjá lögbærum yfirvöldum í Gabon í febrúar 2009. Eftir sannpröfun á því hvort ráðin hefði verið bót á öllum atriðum í niðurstöðum þessarar úttektar fékk flugrekandinn nýtt flugrekandaskirteini í febrúar 2009.
- 76) Færðar hafa verið sönnur á að tiltekna öryggiskröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hafa ekki enn verið uppfylltar. Til dæmis hafði flugrekandi ekki enn framkvæmt á skilvirkan hátt umbedið eftirlit með flugritagögnum, á þeim tíma sem munnlegur málflutningur fór fram, fyrir loftfar af tegundinni Fokker 28-0100 (Fokker 100).
- 77) Færðar hafa verið sönnur á að skortur sé á gagnsæi og að flugrekandinn SN2AG komi ekki gögnum tímanlega á framfæri sem svar við beiðni framkvæmdastjórnarinnar. Flugrekandinn N2AG staðhæfði að ekki hefðu borist neinar skýrslur sem sýndu alvarlega anmarka sem komið höfðu í ljós við skoðun á hlaði sem fór fram samkvæmt SAFA-áætluninni en nokkrir anmarkar höfðu raunar fundist í skoðun á hlaði sem Frakkland stóð fyrir samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽²⁾.
- 78) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að flugrekandinn SN2AG skuli vera áfram á skrá í viðauka A.

- 79) Framkvæmdastjórnin er engu að síður fús til að endurskoða stöðu þessa flugrekanda í ljósi nýrrar þróunar sem gæti látið í té nægar sannanir fyrir því að ráðin hefði verið bót á annmörkum í öryggismálum.

Heildareftirlit með öryggi flugrekenda frá Gabon

- 80) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til þess að nýja lögbæra yfirvaldið í Gabon („Agence Nationale de l'Aviation Civile“, ANAC), sem Gabon kom á fót í júlí 2008, hóf störf með árangursríkum hætti 23. janúar 2009. Flugmálastjórn (ANAC) Gabons er á fyrstu stigum starfsemi sinnar og vinnur sem stendur að því að tryggja nægt fjármagn og ráða nægilega hæft tæknifólk til að inna af hendi skyldur sínar með skilvirkum hætti gagnvart Alþjóðaflugmálastofnuninni.
- 81) Framkvæmdastjórnin vakti athygli lögbærra yfirvalda í Gabon á þeirri staðreynd að þrátt fyrir aukna eftirlitsstarfsemi þessara yfirvalda þá leiðir eftirlit með frammistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Gabon, enn í ljós niðurstöður úr skoðunum á hlaði sem yllu áhyggjum. Lögbær yfirvöld í Gabon voru hvött til að gefa skýringar og grípa til nauðsynlegra ráðstafana eftir því sem við á.
- 82) Framkvæmdastjórnin styður átak lögbærra yfirvalda í Gabon til að endurbæta almenningsflugkerfi sitt, einkum hina stöðugu endurvottun allra flugrekenda í því skyni að tryggja að farið sé í einu og öllu að öryggisstöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Framkvæmdastjórnin er reiðubúin að taka til athugunar að fara á vettvang þegar þar að kemur til að sannprófa að framvindan sé árangursrík.

Flugrekendur frá Úkraínu

Motor Sich JSC Airlines

- 83) Færðar hafa verið sönnur á verulega anmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans Motor Sich sem fékk vottun í Úkraínu. Þessir anmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Frakkland og ECAC-ríki (Tyrkland) sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽³⁾. Þessar endurteknu niðurstöður við skoðun sýna að anmarkar eru í öryggismálum.
- 84) Lögbær yfirvöld í Tyrklandi ákváðu, 27. nóvember 2008, að setja þennan flugrekanda tafarlaust í flugrekstrarbann.
- 85) Flugrekandinn Motor Sich svaraði fyrirspurn flugmálafyrivalda í Tyrklandi með því að tilkynna ákvörðun sína um að stöðva starfrækslu loftfara af tegundinni AN-24 til þessa ríkis, sem þeir og gerðu.

(1) DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.

(2) DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.

(3) DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-512.

- 86) Flugrekandinn Motor Sich svaraði fyrirspurn franskra flugmálayfirvalda í tæka tíð þar sem hann lýsti því til hvaða aðgerða til úrbóta hefði verið gripið í kjölfar skoðunar á hlaði sem framkvæmd var í Frakklandi 12. mars 2008. Þetta svar var þó ekki fullnægjandi þar sem flugrekandinn lagði ekki fram nein sönnunargögn.
- 87) Framkvæmdastjórnin fékk upplýsingar frá lögbærum yfirvöldum í Tyrklandi þess efnis að eftir óreglubundna skoðun hjá flugrekandanum hafi lögbær yfirvöld í Úkraínu ákveðið að afturkalla flugrekandaskirteini þessa flugrekanda. Þessi yfirvöld ákváðu síðar að heimila flugrekandanum Motor Sich að halda áfram að starfrækja flug til þessa lands með nokkrum takmörkunum á starfrækslu AN-24.
- 88) Hinn 16. mars 2009 svöruðu lögbær yfirvöld í Úkraínu fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar varðandi öryggis-
eftirlit með flugrekandanum Motor Sich þar sem þau lýstu því yfir að flugrekandaskirteini flugrekandans hafi verið afturkallað 22. janúar og að eftir að flugrekandinn hefði lokið aðgerðum til úrbóta hafi flugmálastjórnin heimilað áframhaldandi starfrækslu að undanskildum loftförum af tegundinni AN-24 í flota hans. Hvorki hefur verið tilgreint á hvaða degi þetta flugrekandaskirteini með takmörkunum var gefið út né heldur eru nein sönnunargögn þess efnis að skoðun á fyrirtækinu hafi farið fram til að tryggja að farið sé að viðeigandi öryggiskröfum fyrir allan flotann. Að lokum endurnýjuðu þessi yfirvöld flugrekandaskirteinið í samræmi við framangreint bréf Flugmálastjórnarinnar og heimiluðu flugrekandanum að starfrækja loftför af tegundinni AN-24 eftir að hafa framkvæmd skoðanir sem sýndu jákvæðar niðurstöður og sýndu fram á að flugrekandinn hefði ráðið bót á annmörkum þessa loftfars.
- 89) Upplýsingarnar sem veittar voru í þessu bréfi teljast ekki fullnægjandi svar þar sem upplýsingarnar, sem sendar voru, eru ekki í samræmi við þær upplýsingar sem lögbær yfirvöld í Úkraínu sendu 2. febrúar 2009 en samkvæmt þeim var flugrekandaskirteini flugrekandans Motor Sich Airlines gefið út 8. nóvember 2008 með gildistíma til 8. nóvember 2010 og rekstrarforskriftirnar voru gefnar út 23. desember 2008 með gildistíma til 8. nóvember 2010.
- 90) Motor Sich fór fram á að flytja mál sitt fyrir framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og fékk áheyrn 24. mars 2009. Í athugasemdum sínum, sem flugrekandinn Motor Sich kom á framfæri við flugöryggisnefndina, sýndi hann vangetu til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum sem greindust á grundvelli skorts á gegnsæi og fullnægjandi samskiptum varðandi starfrækslu loftfara til Bandalagsins.
- 91) Í ljósi framangreinds telur framkvæmdastjórnin að lögbær yfirvöld í Úkraínu hafi sýnt vangetu til að hafa umsjón með starfrækslu flugrekandans í samræmi við skyldur sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 92) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það metið svo að flugrekandinn Motor Sich hafi ekki sýnt fram á getu til að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að uppfylla viðkomandi öryggisstaðla og því skuli hann færður í skrá í viðauka A.
- Ukraine Cargo Airways*
- 93) Flugrekandinn Ukraine Cargo Airways (UCA) fór fram á að flytja mál sitt fyrir framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og fékk áheyrn það 24. mars 2009.
- 94) Á grundvelli gagna sem fyrirtækið lagði fram fyrir framkvæmdastjórnina 16. mars 2009 eru visbendingar um að það hafi gert ráðstafanir til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum sem áður voru greindir í loftförum þess sem starfrækt eru í Bandalaginu. Samkvæmt upplýsingum sem fyrirtækið lagði fram gerði Flugmálastjórn Úkraínu úttekt á því í nóvember 2008. Eftir þessa úttekt var flugrekandaskirteini þess endurnýjað til tveggja ára eða til nóvember 2010. Framkvæmdastjórnin hefur hins vegar ekki móttekið neinar upplýsingar frá lögbærum yfirvöldum í Úkraínu um úttektina, sem þeir gerðu, og niðurstöður hennar áður en þeir endurnýjuðu flugrekandaskirteini flugrekandans.
- 95) Ennfremur hefur flugrekandinn tilgreint í athugasemdum sínum, sem hann kom á framfæri við framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina, að honum hafi borist skrifleg staðfesting frá ýmsum aðildarríkjum um að Flugmálastjórn Úkraínu hafi á fullnægjandi hátt ráðið bót á annmörkum í öryggismálum sem eftirlitsyfirvöld þessara aðildarríkja hafi greint. Hins vegar staðfestu hlutaðeigandi aðildarríki, að undanskildu einu þeirra, ekki yfirlýsingar Flugmálastjórnar Úkraínu, varðandi starfrækslu eins loftfars af tegundinni AN-12 og var það fellt brott úr flugrekandaskirteininu.
- 96) Framkvæmdastjórnin lítur svo á að til þess að unnt sé að meta að fullu getu flugrekandans til að koma á viðeigandi áætlun um aðgerðir til úrbóta og til að framkvæma hana með skilvirkum hætti sé nauðsynlegt að fara í vettvangsheimsókn. Því miður getur ekki orðið af slíkri heimsókn fyrir fund flugöryggisnefndarinnar 24. mars 2009 vegna skorts á samvinnu af hálfu lögbærra yfirvalda í Úkraínu. Á fundi flugöryggisnefndarinnar 24. mars 2009 lét Flugmálastjórn Úkraínu í ljós vilja sinn til að fá þessa heimsókn framkvæmdastjórnarinnar og aðildarríkja. Framkvæmdastjórnin mun ákveða hvort einhverjar breytingar verði gerðar á flugrekstrarbanninu sem lagt hefur verið á flugrekandann á grundvelli gagna sem safnað verður í þessari fyrirhuguðu heimsókn.
- 97) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það metið svo að ekki sé unnt á þessu stigi að fella flugrekandann brott úr skrá í viðauka A.
- Ukrainian Mediterranean Airlines*
- 98) Flugrekandinn Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) fór fram á að flytja mál sitt fyrir framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni og fékk áheyrn 24. mars 2009.

- 99) Á grundvelli gagna, sem félagið lagði fyrir framkvæmdastjórnina 16. október 2008, eru vísbendingar um að félagið hafi gert ráðstafanir til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum sem áður voru greindir í loftförum þess sem starfrækt eru í Bandalaginu.
- 100) Lögbær yfirvöld í Úkraínu sendu 5. nóvember 2008 framkvæmdastjórninni bréf þar sem fram kemur að gildistími flugrekandaskírteinis þessa flugrekanda hafi verið framlengdur til 15. desember 2008 meðan beðið er eftir að heimildin sé endurnýjuð og eftir þann dag framlengist gildistíminn til tveggja ára eða til 15. desember 2010. Með þessu bréfi sendu þau einnig skjal með lögum um vottun flugrekandans Ukrainian Mediterranean Airlines í kjölfar úttektar sem var gerð 31. október 2008. Hins vegar lagði hvorki fyrirtækið né lögbær yfirvöld í Úkraínu fram úttektarskýrslu vegna útgáfu flugrekandaskírteinis til handa flugrekandanum.
- 101) Ennfremur hefur flugrekandinn tekið fram í athugasemdu sínum, sem hann kom á framfæri við framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina, að hann hafi gert nauðsynlegar ráðstafanir til að ráða bót á öllum annmörkum á öryggismálum sem leiddu til þess að sett var á flugrekstrarbann í september 2007.
- 102) Framkvæmdastjórnin lítur svo á að til þess að unnt sé að meta að fullu getu flugrekandans til að koma á viðeigandi áætlun um aðgerðir til úrbóta og til að framkvæma hana með skilvirkum hætti sé nauðsynlegt að fara í vettvangsheimsókn. Því miður getur ekki orðið af slíkri heimsókn fyrir fund flugöryggisnefndarinnar 24. mars 2009 vegna skorts á samvinnu af hálfu lögbærra yfirvalda í Úkraínu. Á fundi flugöryggisnefndarinnar 24. mars 2009 lét Flugmálastjórn Úkraínu í ljós vilja sinn til að fá þessa heimsókn framkvæmdastjórnarinnar og aðildarríkja. Framkvæmdastjórnin mun ákveða hvort einhverjar breytingar verði gerðar á flugrekstrarbanninu sem lagt hefur verið á flugrekandann á grundvelli gagna sem safnað verður í þessari heimsókn.
- 103) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það því metið svo að ekki sé unnt á þessu stigi að fella flugrekandann brott úr skrá í viðauka A.

Heildarefirlit með öryggi flugrekanda frá Úkraínu

- 104) Framkvæmdastjórnin vakti athygli lögbærra yfirvalda í Úkraínu á þeirri staðreynd að þrátt fyrir aukna eftirlitsstarfsemi þessara yfirvalda með frammistöðu flugrekenda, sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Úkraínu, þá leiði skoðanir á hlaði enn í ljós niðurstöður sem valda áhyggjum. Á fundi flugöryggisnefndarinnar í nóvember 2008 voru lögbær yfirvöld í Úkraínu hvött til þess að leggja fram skýringar og grípa til nauðsynlegra ráðstafana og einnig höfðu þessi yfirvöld samþykkt að gangast undir öryggismat sem framkvæmdastjórnin ásamt aðildarríkjum myndu skipuleggja. Hins vegar lagði Flugmálastjórn Úkraínu ekki framvinduskýrslu fyrir framkvæmdastjórnina um framkvæmd áætlunar til

úrbóta sem gerð var til að auka og styrkja öryggiseftirlit í Úkraínu og sem krafist er að hún leggi fram á þriggja mánaða fresti samkvæmt reglugerð (EB) 715/2008. (1).

- 105) Lögbær yfirvöld sýndu einnig skort á samvinnu við undirbúning á matsheimsókninni eins og sést á því að þau sendu ekki inn tilskilinn gögn um lofthæfi og höfnuðu heimsóknaráætluninni sem framkvæmdastjórnin lagði til. Þar af leiðandi varð framkvæmdastjórnin að fresta heimsókninni vegna öryggismats sem fyrirhuguð var 9. til 13. febrúar 2009.
- 106) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til yfirlýsinga lögbærra yfirvalda í Úkraínu þar sem þau samþykkja að taka á móti sameiginlegri heimsókn framkvæmdastjórnarinnar, aðildarríkja og Flugöryggisstofnunar Evrópu og áréttar að þau séu reiðubúin að starfa saman að árangursríkri skipulagningu þess háttar öryggismats í því skyni að sýna fram á getu sína til að annast eftirlit með öllum flugrekendum sem hafa fengið flugrekstrarleyfi í Úkraínu í fullu samræmi við gildandi kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

Bangkok Airways

- 107) Evrópskur sérfræðingahópur tókst á hendur gagnaöflunarverkefni í Konungsríkinu Tailandi 10. til 13. mars 2009 í því skyni að afla gagna um núverandi öryggisstig rekstrarstaða hjá flugrekandanum Bangkok Airways sem og um eftirlitsstarfsemi sem ráðuneyti flugmála í Tailandi annast gagnvart flugrekandanum. Tilgangur verkefnisins er einkum að ákvarða hvort einhver loftför flugrekandans séu starfrækt af hálfu flugrekandans Siem Reap Airways International, sem lögbær yfirvöld í Kambódíu hafa veitt flugrekstrarleyfi og er skráð í viðauka A við skrá Bandalagsins samkvæmt reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 1131/2008 frá 14. nóvember 2008. (2).
- 108) Skýrslan sýnir að flugrekandinn hefur sem stendur raunverulega stjórn á sinni starfrækslu og að allir starfsmenn hafi tilskilin leyfi frá lögbærum yfirvöldum í Tailandi. Að auki sýnir hún að ráðuneyti flugmála í Tailandi hefur nægjanlegt eftirlit með flugrekandanum. Framkvæmdastjórnin telur því, á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna, að ekki sé þörf á frekari aðgerðum að svo komnu máli.

Air Carriers from Cambodia

- 109) Lögbær yfirvöld í Kambódíu hafa tilkynnt framkvæmdastjórninni að þeim miði vel áfram með framkvæmd aðgerðaáætlunarinnar, sem ætlað er að ráða bót á þeim annmörkum sem Alþjóðaflugmálastofnunin greindi í síðustu skýrslu úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum, þar sem sérstök áhersla er lögð á þau atriði er varða flugrekstur, til þess að tryggja að öryggiseftirlit með flugrekendum í Kambódíu sé í samræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

(1) Stjóð. ESB L 197, 25.7.2008, bls. 36.

(2) Stjóð. ESB L 306, 15.11.2008, bls. 47.

- 110) Lögbær yfirvöld í Kambódíu hafa tilkynnt framkvæmdastjórninni að flugrekandaskírteini eftirfarandi flugrekenda hafi verið fellt tímabundið úr gildi: flugrekandans Siem Reap Airways International í desember 2008 og flugrekandans Cambodia Angkor Airways í febrúar 2009. Ennfremur staðfestu þau að öll flugrekandaskírteini, sem hafa verið gefin út, hafi nú annaðhvort verið afturkölluð eða felld tímabundið úr gildi, að undanskildum flugrekandaskírteinum flugrekendanna Helicopter Cambodia og Sokha Airlines.
- 111) Flugrekandinn Siem Reap Airways International hefur sótt um að tímabundinni ógildingu flugrekandaskírteins síns verði aflétt. Þar sem lögbær yfirvöld í Kambódíu hafa lýst því yfir að þau hafi ekki enn lokið við að meta hvort farið sé að gildandi kröfum skal flugrekandinn því áfram vera skráður í viðauka A.

Flugrekendur frá Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu)

- 112) Í bréfi dagsettu 4. mars 2009 tilkynnti flugmálastjóri Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) framkvæmdastjórninni að tilteknir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka A í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1131/2008, stundi ekki flugrekstur lengur og að eftirfarandi flugrekendum hafi verið veitt flugrekandaskírteini: flugrekendunum Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation.

Þessir flugrekendur sem enn starfrækja flugþjónustu munu gangast undir mat með það í huga að endurnýja flugrekandaskírteini þeirra.

- 113) Í ljósi framangreinds skal viðauki A við skrá Bandalagsins uppfærður til samræmis við það þannig að þeir flugrekendur, sem lögbær yfirvöld í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) hafa veitt flugrekandaskírteini, séu skráðir þar. Þar sem ekki liggja fyrir nein sönnunargögn sem sýna að flugrekandaskírteini þessara flugrekenda, sem hafa hætt starfrækslu, hafi verið afturkölluð, felld úr gildi eða lögð inn, er ekki unnt að fella þá brott úr skrá Bandalagsins.
- 114) Ennfremur fór flugmálastjóri Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) fram á það í bréfi sínu að framkvæmdastjórnin færði flugrekandann Hewa Bora úr viðauka A í viðauka B í því skyni að heimila honum að hefja aftur starfrækslu á flugleiðinni milli Kinshasa og Brussel með einu loftfari af tegundinni Boeing 767 með skrásetningamerkinu 9Q-CJD. Þar sem hvorki flugrekandi né yfirvald, sem ber ábyrgð á lögboðnu eftirliti og öryggiseftirliti, lögðu fram sönnunargögn þess efnis að viðeigandi öryggisstöðlum sé fylgt er ekki unnt að taka neina ákvörðun að svo stöddu og því skal flugrekandinn Hewa Bora Airways vera áfram á skrá í viðauka A.

Flugrekendur frá Lýðveldinu Angóla

- 115) Lögbær yfirvöld í Angóla hafa farið fram á það að leggja framvinduskýrslu fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um framkvæmd áætlunar um

aðgerðir til úrbóta sem þau hafa samið til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem Alþjóðaflugmálastofnunin hafði fundið innan ramma úttektaráætlunar sinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Í athugasemdum sínum, 26. mars 2009, tilgreindu lögbær yfirvöld í Angóla, einkum að því er varðar breytingar á frumlöggjöf og löggjöf um almenningsflug, stjórnskipulag, uppbyggingu og starfsmannastefnu hjá yfirvaldinu, útgáfu staðla um leyfi til handa starfsmönnum og þjálfun þeirra, starfrækslu loftfara og loft hæfi. Í þessu tilliti hafa þau þegar hafið ferli um endurvottun allra flugrekenda sem eru með staðfestu í Angóla. Ennfremur tilkynntu lögbær yfirvöld um breytingar á löggjöf þeirra varðandi rannsóknir á slysum og flugatvikum.

- 116) Lögbær yfirvöld í Angóla tilgreindu einnig að haldið yrði áfram að gera umtalsverðar breytingar hjá flugrekandanum TAAG á ýmsum stigum, m.a. í rekstri, stjórnun, gæðamálum og hagræðingu í kostnaði.

- 117) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til framvinduskýrslunnar, sem lögbær yfirvöld í Angóla leggja fram, og mun skoða stöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Angóla, á næsta fundi flugöryggisnefndarinnar.

Flugrekendur frá Lýðveldinu Indónesíu

- 118) Í kjölfar þess að ný lög um loftferðir voru samþykkt 12. janúar 2009 hafa lögbær yfirvöld í Indónesíu sent framkvæmdastjórninni gildandi reglugerðir um öryggi í almenningsflugi (CASR) og leiðbeinandi efni sem og ítarlegar upplýsingar um það hvernig framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta miðar, sem ætlað er að leiðrétta þau frávik sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á innan ramma úttektaráætlunar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum.

- 119) Að beiðni Flugmálastjórnar Indónesíu (DGCA) tókst evrópskur sérfræðingahópur á hendur gagnaöflunarverkefni í Indónesíu frá 23. til 27. febrúar 2009. Innan þessa ramma hafa fjórir flugrekendur (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia, og Ekspres Transportasi Antarbenua) einnig verið heimsóttir svo hægt sé að sannprófa getu Flugmálastjórnar Indónesíu til að tryggja að öryggiseftirlit samrýmist viðeigandi stöðlum.

- 120) Skýrslan um heimsóknina sýnir verulegar framfarir í skipulagi og starfsmannahaldi flugmálastjórnarinnar sem virðist gera henni kleift að sinna eftirlitsverkefnum sínum með tilhlýðilegum hætti. Skýrslan sýnir þó líka að þrátt fyrir þessar framfarir sé eftirliti ekki sinnt að fullu á þessu stigi. Núverandi kerfi fyrir eftirlitsstarfsemi gerir ekki ráð fyrir fullnægjandi eftirfylgni annmarka, sem flugmálastjórn indónesísks flugrekenda, vekur máls á. Einkum virðist sem flugmálastjórn sé sem stendur ekki í aðstöðu til að upplýsa um þann dag þegar þarf að vera lokið við að ráða bót á annmörkum og hvort veitt hafi verið einhver framlenging þar að lútandi. Af þeim sökum telst núverandi skilvirkni flugmálastjórnarinnar við eftirlit með indónesískum flugrekendum ennþá ófullnægjandi og nauðsynlegt er að bæta eftirlitið.

- 121) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til efnislegs mismunar á 6. viðauka við Chicago-samninginn sem Indónesía tilkynnti Alþjóðaflugmálastofnuninni um 20. febrúar 2009. Þessi munur felur m.a. í sér að nokkrar kröfur Alþjóðaflugmálastjórnarinnar varðandi 6. viðauka hafa ekki verið uppfylltar en það hefur í sumum tilvikum bein áhrif á rekstraröryggi indónesískra flugrekenda. Framkvæmdastjórnin tekur þó tillit til þess að þeir flugrekendur, sem evrópski sérfræðingahópurinn heimsótti (með örfáum undantekningum sem snerta tiltekin loftför), hafa að eigin frumkvæði þann búnað sem samrýmist kröfum Alþjóðaflugmálastjórnarinnar.
- 122) Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna er það metið svo að eins og skilvirkni eftirlitsaðgerða flugmálastjórnarinnar er nú sé ekki unnt að gera ráð fyrir að flugrekendur, sem fengið hafa vottun í Indónesíu, framfylgi og virði viðeigandi öryggisstaðla með fullnægjandi hætti. Þar af leiðandi er, eins og sakir standa, ekki hægt að fella neina aðra indónesíska flugrekendur brott úr skrá Bandalagsins. Framkvæmdastjórnin mun hafa náið samstarf við Alþjóðaflugmálastofnunina í því skyni að endurmeta skilvirkni í tengslum við eftirlitsstarfsemi á næsta fundi flugöryggisnefndarinnar.
- 123) Lögbær yfirvöld í Indónesíu hafa látið framkvæmdastjórninni í té uppfærða skrá yfir flugrekendur sem hafa flugrekandaskírteini. Eins og sakir standa eru flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, þessir: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspres Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air,

Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, ALFA Trans Dirgantara og Eastindo. Uppfæra skal skrá Bandalagsins til samræmis við þetta og þessir flugrekendur skulu færðir á skrá í viðauka A.

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

- 124) Þrátt fyrir bein tilmæli framkvæmdastjórnarinnar hafa henni ekki enn borist sannanir frá hinum flugrekendunum, sem eru í skrá Bandalagsins, sem var uppfærð 14. nóvember 2008, eða yfirvöldum, sem er skylt að hafa með höndum lögbodid eftirlit með þessum flugrekendum, þess efnis að gripið hafi verið til ítarlegra og viðunandi aðgerða til að ráða bót á annmörkum. Á grundvelli sameiginlegu viðmiðananna 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.
- 125) 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*.

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

Gjört í Brussel 8. apríl 2009.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Antonio TAJANI

framkvæmdastjóri.

VIÐAUKA

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA ALLAN FLUGREKSTUR INNAN
BANDALAGSINS ⁽¹⁾

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
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kasakstan
AIR KORYO	Óskráð	KOR	Norður-Kórea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Súdan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kasakstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Kasakstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kasakstan
MOTOR SICH	025	MSI	Úkraína
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Taíland
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kasakstan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambódía
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Óskráð	VRB	Rúanda
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kasakstan
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Úkraína
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Úkraína
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Úkraína
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, þ.m.t.		—	Angóla
AEROJET	Óskráð	Óskráður	Angóla
AIR26	Óskráð	Óskráður	Angóla
AIR GEMINI	02/2008	Óskráður	Angóla
AIR GICANGO	Óskráð	Óskráður	Angóla

⁽¹⁾ Unnt væri að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka A, nýttu flugréttindi, með því að nota loftfár í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda flugrekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggisstaðlar séu uppfylltir.

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
AIR JET	Óskráð	Óskráður	Angóla
AIR NAVE	Óskráð	Óskráður	Angóla
ALADA	Óskráð	Óskráður	Angóla
ANGOLA AIR SERVICES	Óskráð	Óskráður	Angóla
Diexim	Óskráð	Óskráður	Angóla
GIRA GLOBO	Óskráð	Óskráður	Angóla
HELIANG	Óskráð	Óskráður	Angóla
HELIMALONGO	11/2008	Óskráður	Angóla
MAVEWA	Óskráð	Óskráður	Angóla
RUI & CONCEIAGO	Óskráð	Óskráður	Angóla
SAL	Óskráð	Óskráður	Angóla
SONAIR	14/2008	Óskráður	Angóla
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angóla
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Benín þ.m.t.			
AERO BENIN	PEA nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Óskráður	Benín
AFRICA AIRWAYS	Óskráð	Óskráður	Benín
ALAFIA JET	PEA nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Benín
BENIN GOLF AIR	PEA nr. 012/MDCTTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Óskráður	Benín
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Benín
COTAIR	PEA nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Óskráður	Benín
ROYAL AIR	PEA nr. 11/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Óskráður	Benín
TRANS AIR BENIN	PEA nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benín

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), þ.m.t.			Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR TROPICQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	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/TVC/026/08	CER	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

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
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Undirskrift ráðherra (tilskipun 78/205)	LCG	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

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
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Óskráður	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.			Miðbaugs-Gínea
CRONOS AIRLINES	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Óskráð	CEL	Miðbaugs-Gínea
EGAMS	Óskráð	EGM	Miðbaugs-Gínea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Miðbaugs-Gínea
General work aviacion	002/ANAC	Á ekki við	Miðbaugs-Gínea
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Miðbaugs-Gínea
GUINEA AIRWAYS	738	Á ekki við	Miðbaugs-Gínea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, þ.m.t.			Indónesía
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Óskráður	Indónesía
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indónesía
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Óskráður	Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Óskráður	Indónesía
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Óskráður	Indónesía
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Óskráður	Indónesía
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Óskráður	Indónesía
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Óskráður	Indónesía
CARDIG AIR	121-013	Óskráður	Indónesía
DABI AIR	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	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
KAL STAR	121-037	Óskráður	Indónesía
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indónesía
KURA-KURA AVIATION	135-016	Óskráður	Indónesía
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indónesía
LINUS AIRWAYS	121-029	Óskráður	Indónesía
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indónesía
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Óskráður	Indónesía
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Óskráður	Indónesía
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indónesía
MIMIKA AIR	135-007	Óskráður	Indónesía
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Óskráður	Indónesía
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Óskráður	Indónesía
NYAMAN AIR	135-042	Óskráður	Indónesía
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indónesía
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Óskráður	Indónesía
PURA WISATA BARUNA	135-025	Óskráður	Indónesía
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indónesía
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indónesía
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Óskráður	Indónesía
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Óskráður	Indónesía
SMAC	135-015	SMC	Indónesía
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indónesía
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Óskráður	Indónesía
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Óskráður	Indónesía
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indónesía
TRAVIRA UTAMA	135-009	Óskráður	Indónesía
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indónesía
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indónesía
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indónesía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgisistan, þ.m.t.		—	Kirgisistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgisistan
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgisistan
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishek)	08	BSC	Kirgisistan

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
Click AirwaysS	11	CGK	Kirgisistan
DAMES	20	DAM	Kirgisistan
EASTOK AVIA	15	Óskráður	Kirgisistan
Golden Rule Airlines	22	GRS	Kirgisistan
ITEK Air	04	IKA	Kirgisistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgisistan
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgisistan
MAX Avia	33	MAI	Kirgisistan
S GROUP AVIATION	6	Óskráður	Kirgisistan
SKY Gate International Aviation	14	SGD	Kirgisistan
Sky Way Air	21	SAB	Kirgisistan
Tenir Airlines	26	TEB	Kirgisistan
Trast Aero	05	TSJ	Kirgisistan
VALOR AIR	07	Óskráður	Kirgisistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.		—	Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Gabon, að undanskildum Gabon Airlines og Afrijet, þ.m.t.			Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DT A	Óskráður	Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DT A	NIL	Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DT A	Óskráður	Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DT A	NVS	Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DT A	Óskráður	Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DT A	SKG	Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DT A	Óskráður	Gabon

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, þ.m.t.	—	—	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
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Svasílandi, þ.m.t.	—	—	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 ⁽¹⁾

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	Skráningarkerki og framleiðslunúmer ef það er fyrir hendi	Skráningarríki
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/AN AC-G/DSA		Gabon	Öll loftför, að undanskildum 2 loftförum af gerðinni Falcon 50 og einu loftfari af gerðinni Falcon 900.	Öll loftför, að undanskildu TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabon
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladess	B747-269B	S2-ADT	Bangladess
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Kómoryjar	Öll loftför, að undanskildu LET 410 UVP	Öll loftför, að undanskildu D6-CAM (851336)	Kómoryjar
GABON AIRLINES ⁽²⁾	0040/MTAC/SG ACC/DTA	GBK	Gabon	Öll loftför, að undanskildu einu loftfari af gerðinni Boeing B-767-200	Öll loftför, að undanskildu TR-LHP	Gabon

⁽¹⁾ Flugrekandanum Afrijet er einungis heimilt að nota það loftfar sem er tilgreint fyrir núverandi starfsemi hans innan Evrópubandalagsins.

⁽²⁾ Flugrekandanum Gabon Airlines er einungis heimilt að nota það loftfar sem er tilgreint fyrir núverandi starfsemi hans innan Evrópubandalagsins.

⁽¹⁾ 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 öryggisstaðlar séu uppfylltir.

Fylgiskjal II.**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 NEÐANGREINDA 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 ⁽¹⁾.
- 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 ⁽²⁾.
- 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 ⁽³⁾.
- 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 ⁽⁴⁾.
- 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 ⁽⁵⁾.
- 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 ⁽⁶⁾.

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

⁽²⁾ Stjtið. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15.

⁽³⁾ Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 8.

⁽⁴⁾ Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14.

⁽⁵⁾ Stjtið. ESB L 168, 21.6.2006, bls. 16.

⁽⁶⁾ Stjtið. ESB L 283, 14.10.2006, bls. 27.

- 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 ⁽⁷⁾.
- 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 ⁽⁸⁾.

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 anmörkum 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 atkvæðisrétt.“
 - 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

⁽⁷⁾ Stjtið. ESB L 66, 6.3.2007, bls. 3.

⁽⁸⁾ Stjtið. ESB L 175, 5.7.2007, bls. 10.

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.