

REGLUGERÐ

um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur er ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur.

1. gr.

Markmið.

Markmið reglugerðar þessarar er að tryggja farþegum viðtæka vernd gegn hættu sem steðjar að öryggi þeirra vegna flugrekenda er ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur og tryggja gagnsæi upplýsinga um þá flugrekendur sem sæta banni eða takmörkunum á starfrækslu innan Evrópska efnahagssvæðisins.

2. gr.

Gildissvið.

Reglugerð þessi gildir um flutninga á farþegum í lofti ef flugið er hluti af farsamningi og flutningur hefst á Evrópska efnahagssvæðinu, og

- a. brottflugið er frá flugvelli á EES-svæðinu, eða
- b. brottflugið er frá flugvelli í þriðja ríki og landing á flugvelli innan EES-svæðisins, eða
- c. brottflugið er frá flugvelli í þriðja ríki og landing er á öðrum slíkum flugvelli.

Reglugerðin tekur til flugs hvort sem um áætlunar- eða leiguflug er að ræða.

3. gr.

Ábyrgð á framkvæmd.

Flugmálastjórn Íslands ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðar þessarar í samræmi við 2. ml. 1. mgr. 3. gr. í fylgiskjali II við reglugerð þessa. Stofnunin annast miðlun upplýsinga skv. 3. mgr. 4. gr. og 9. gr. í fylgiskjali II og 1. mgr. 3. gr., 5. gr. og 6. gr. í fylgiskjali III og 3. gr. í fylgiskjali IV við reglugerð þessa.

Flugmálastjórn Íslands skal í samræmi við 2. mgr. 9. gr. í fylgiskjali II við reglugerð þessa birta á heimasíðu sinni á íslensku og ensku lista yfir þá flugrekendur sem sæta banni eða takmörkunum á starfrækslu innan Evrópska efnahagssvæðisins og annast uppfærslu listans um leið og honum er breytt af hálfu Evrópubandalagsins með vísan til 5. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir með síðari breytingum.

Flugmálastjórn Íslands ber ábyrgð á framkvæmd ákvæða reglugerðar þessarar er lúta að neytendavernd í samræmi við ákvæði reglugerðar nr. 574/2005 um gildistöku reglugerðar EB nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður og um að fella úr gildi reglugerð (EBE) nr. 295/91.

4. gr.

Innleiðing gerða.

Með reglugerð þessari öðlast gildi eftirfarandi reglugerðir Evrópuþingsins og ráðsins með þeim breytingum og viðbótum sem leiðir af XIII. viðauka sammingsins og bókun 1 um altæka aðlögun og öðrum ákvæðum hans:

1. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem bannað er að stunda flugrekstur innan Bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning og um niður-

- fellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB, sem er merkt fylgiskjal II, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007 sem birt er í fylgiskjali I.
2. 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, sem merkt er fylgiskjal III, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007.
 3. 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, sem merkt er fylgiskjal IV, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007, með eftirfarandi breytingum:
 - a. Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 921/2006 frá 20. júní 2006, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007;
 - b. Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1543/2006 frá 12. október 2006, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007;
 - c. Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 235/2007 frá 5. mars 2007, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007;
 - d. Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 787/2007 frá 4. júlí 2007, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007;
 - e. Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1043/2007 frá 11. september 2007, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 13/2008;
 - f. Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1400/2007 frá 28. nóvember 2007.

5. gr.

Viðurlög.

Brot gegn ákvæðum reglugerðar þessarar varða refsingu samkvæmt 141. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum.

6. gr.

Gildistaka.

Reglugerð þessi, sem sett er með 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, öðlast þegar gildi.

Samgönguráðuneytinu, 3. mars 2008.

Kristján L. Möller.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

Nr. 277

3. mars 2008

Fylgiskjal I.

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

Ákvörðunin verður birt síðar.

Fylgiskjal II.**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

(Texti sem varðar EES)

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

flugrekstrarbann, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 80. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópubandalaganna⁽¹⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans⁽²⁾,

- 6) Við uppfærslu á skrá Bandalagsins skal gera ráð fyrir að hægt sé að taka ákvarðanir með skjótum hætti svo flugfarþegar fái viðeigandi og uppfærðar upplýsingar um öryggismál og til að tryggja að flugrekendur, sem hafa lagfært annmarka í öryggismálum, séu teknir úr skránni eins fljótt og auðið er. Á sama tíma skal virða varnarrétt flugrekenda og málsmeðferð skal vera með fyrirvara um alþjóðasamninga og sáttmála sem aðildarríkin eða Bandalagið á aðild að, einkum Chicago-samþykktina um alþjóðaflugmál frá 7. desember 1944. Framkvæmdaráðstafanir vegna málsmeðferðar, sem framkvæmdastjórnin samþykkir, skulu einkum taka mið af þessum kröfum.

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Aðgerðir Bandalagsins á sviði flutninga í lofti skulu fyrst og fremst miða að því að tryggja farþegum viðtæka vernd gegn hættu sem stæðjar að öryggi þeirra. Enn fremur skal taka fullt tillit til krafna um neytendavernd almennt.
- 2) Vekja ber athygli farþega á skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem fullnægja ekki viðeigandi öryggiskröfum til þess að tryggja eins mikið gagnsæi og auðið er. Þessi skrá Bandalagsins skal byggjast á hinum almennu viðmiðunum sem settar eru á vettvangi Bandalagsins.
- 3) Setja skal flugrekstrarbann á flugrekendur sem eru á skrá Bandalagsins. Flugrekstrarbann, sem fært er í skrá Bandalagsins, skal gilda alls staðar á yfirráðasvæði aðildarríkjanna sem sáttmálinn gildir um.
- 4) Flugrekendum, sem ekki eru með flugréttindi í einu aðildarríki eða fleirum, er þó heimilt að fljúga til og frá Bandalaginu þegar félög með slík réttindi leigja loftför þeirra, með eða án áhafnar. Setja skal ákvæði um að flugrekstrarbann, sem fært er í skrá Bandalagsins, gildi einnig um slíka flugrekendur þar sem þeir gætu annars starfað í Bandalaginu án þess að uppfylla viðeigandi öryggisstaðla.
- 5) Hægt væri að heimila að flugrekandi, sem fellur undir flugrekstrarbann, nýti flugréttindi með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda sem ekki fellur undir
- 7) Ef rekstrarbann hefur verið sett á flugrekanda ber að gera viðeigandi ráðstafanir til þess að aðstoða flugrekandann við að lagfæra þá annmarka sem leiddu til þessa banns.
- 8) Í undantekningartilvikum skal heimila aðildarríkjunum að gera einhliða ráðstafanir. Í neyðartilvikum og þegar um er að ræða óvænt öryggisvandamál er rétt að aðildarríkin geti þegar í stað sett flugrekstrarbann í tengslum við eigin yfirráðasvæði. Hafi framkvæmdastjórnin ákveðið að færa flugrekanda ekki í skrá Bandalagsins ættu aðildarríkin þar að auki að geta sett eða viðhaldið flugrekstrarbanni vegna öryggisvanda sem ekki er fyrir hendi í hinum aðildarríkjunum. Aðildarríkin skulu takmarka beitingu þessa möguleika að teknu tilliti til hagsmuna Bandalagsins og til að setja fram sameiginlega stefnu að því er varðar flugöryggi. Þetta skal vera með fyrirvara um 8. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tæknikröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála⁽³⁾ og 10. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1592/2002 frá 15. júlí 2002 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Álit frá 28. september 2005 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB).⁽²⁾ Álit Evrópuþingsins frá 16. nóvember 2005 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB) og ákvörðun ráðsins frá 5. desember 2005.⁽³⁾ Stjótið. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4. Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2871/2000 (Stjótið. EB L 333, 29.12.2000, bls. 47).⁽⁴⁾ Stjótið. EB L 240, 7.9.2002, bls. 1. Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1701/2003 (Stjótið. ESB L 243, 27.9.2003, bls. 5).

- 9) Upplýsingar um öryggi flugrekenda skal birta á skilvirknan hátt, t.d. á Netinu.
- 10) Til þess að flugfélög og farþegar hafi sem mestan ávinning af samkeppni á sviði loftflutninga er mikilvægt að neytendur fái nauðsynlegar upplýsingar svo þeim gefist kostur á upplýstu vali.
- 11) Auðkenni flugrekanda eða flugrekenda, sem í raun annast flugið, eru nauðsynlegar upplýsingar. Hins vegar eru neytendur, sem gera flutningssamning, sem getur bæði tekið til flugs á útleið og flugs til baka, ekki upplýstir um auðkenni flugrekanda eða flugrekenda sem í raun annast viðkomandi flug.
- 12) Í tilskipun ráðsins 90/314/EBE frá 13. júní 1990 um ferðapakka, orlofspakka og skoðunarferðapakka⁽¹⁾ er þess krafist að neytendur fái tilteknar upplýsingar en þær upplýsingar taka ekki til auðkennis flugrekandans.
- 13) Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2299/89 frá 24. júlí 1989 um starfsreglur fyrir notkun tölvufarskráningarkerfa⁽²⁾ veitir neytendum, sem bóka flug gegnum tölvufarskráningarkerfi, rétt til þess að vera upplýstir um auðkenni starfandi flugrekanda. Þó tíðkast starfsvenjur, jafnvel á sviði áætlunarflugs, á borð við þjónustuleigu eða sameiginlegt flugnúmerafyrirkomulag, ef bókað er utan tölvufarskráningarkerfa, þar sem flugrekandi, sem hefur selt flugið í eigin nafni, annast það í raun ekki sjálfur og þar sem farþegar hafa sem stendur enga lagalega kröfu á að vera upplýstir um auðkenni flugrekandans sem raunverulega annast þjónustuna.
- 14) Þessar starfsvenjur auka sveigjanleika og stuðla að betri þjónustu við farþega. Enn fremur eru ákveðnar breytingar, sem gerðar eru á síðustu stundu, einkum af tæknilegum ástæðum, óhjákvæmilegar og stuðla að öryggi í loftflutningum. Til að skapa jafnvægi við þennan sveigjanleika skal hins vegar hafa eftirlit með því hvort fyrirtækin, sem annast flugið í raun, uppfylla öryggiskröfur, og koma á gagnsæi fyrir neytendur svo réttur þeirra til að taka upplýsta ákvörðun sé tryggður. Rétt er að leitast við að hæfilegt jafnvægi sé milli þess að rekstur flugrekenda skili hagnaði og að farþegar hafi aðgang að upplýsingum.
- 15) Flugrekendur skulu fylgja stefnu um gagnsæi gagnvart farþegum að því er varðar upplýsingar um öryggi. Birting þessara upplýsinga ætti að stuðla að því að farþegar séu meðvitaðir um áreiðanleika flugrekenda að því er varðar öryggi.
- 16) Flugrekendur bera ábyrgð á því að skýra innlendum yfirvöldum á sviði flugöryggis frá vanbúnaði í öryggismálum og ráða bót á honum án tafar. Vænst er að flugáhafnir og flugvallarstarfsmenn geri viðeigandi ráðstafanir verði þeir varir við vanbúnað í öryggismálum. Það væri andstætt flugöryggi ef starfsmönnum væri refsað fyrir slíkt, sbr. 4. mgr. 8. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB frá 13. júní 2003 um tilkynningu atvika í almenningsslugi⁽³⁾.
- 17) Burtséð frá aðstæðum sem falla undir reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 261/2004 frá 11. febrúar 2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður⁽⁴⁾, skulu farþegar eiga rétt á endurgreiðslu eða að flugleið þeirra sé breytt við tilteknar aðrar sérstakar aðstæður sem falla undir gildissvið þessarar reglugerðar, ef um nægilega nán tengsl er að ræða við Bandalagið.
- 18) Fyrir utan reglurnar, sem settar eru í þessari reglugerð, er rétt að afleiðingarnar af breytingum á auðkenni flugrekandans, sem annast flutningana til að uppfylla flutningssamninginn, falli undir gildandi lög aðildarríkjanna um samninga og viðeigandi lög Bandalagsins, einkum tilskipanir ráðsins 90/314/EBE og 93/13/EBE frá 5. apríl 1993 um óréttmæta skilmála í neytendasamningum⁽⁵⁾.
- 19) Þessi reglugerð er hluti af lagaferli sem miðar að því að auka flugöryggi í Bandalaginu, á skilvirknan og samræmdan hátt, þar sem Flugöryggisstofnun Evrópu gegnir veigamiklu hlutverki. Með rýmknun á valdheimildum þessarar stofnunar, s.s. að því er varðar loftför þriðju landa, ber að útfæra hlutverk hennar samkvæmt þessari reglugerð enn frekar. Sérstakan gaum ber að gefa frekari umbótum á gæðum og tíðni öryggisskoðana loftfara og samræmingu þessara skoðana.
- 20) Ef öryggi er í húfi og viðkomandi aðildarríki hefur ekki fundið viðeigandi lausn til úrbóta skal framkvæmdastjórnin hafi möguleika á að gera tafarlausa ráðstafanir til bráðabirgða. Í slíkum tilvikum skal nefndin, sem er framkvæmdastjórninni til aðstoðar við störf sín samkvæmt þessari reglugerð, starfa í samræmi við fyrirskipaða málsmeðferð í 3. gr. ákvörðunar ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 158, 23.6.1990, bls. 59.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 220, 29.7.1989, bls. 1. Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð (EB) nr. 323/1999 (Stjtið. EB L 40, 13.2.1999, bls. 1).

⁽³⁾ Stjtið. ESB L 167, 4.7.2003, bls. 23.

⁽⁴⁾ Stjtið. ESB L 46, 17.2.2004, bls. 1.

⁽⁵⁾ Stjtið. EB L 95, 21.4.1993, bls. 29.

⁽⁶⁾ Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

21) Í öllum öðrum tilvikum skal nefndin, sem er framkvæmdastjórninni til aðstoðar við störf sín samkvæmt þessari reglugerð, starfa í samræmi við fyrirskipaða málsmeðferð í 5. gr. ákvörðunar 1999/468/EB.

22) Þar sem tengslin milli þessarar reglugerðar og 9. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2004/36/EB frá 21. apríl 2004 um öryggi loftfara frá þriðju löndum sem nota flugvelli Bandalagsins ⁽¹⁾ væru annars óskýr er rétt að fella þessa grein niður til að tryggja réttaröryggi.

23) Aðildarríkin skulu mæla fyrir um reglur um viðurlög við brotum á ákvæðum III. kafla þessarar reglugerðar og tryggja að þessum viðurlögum sé beitt. Viðurlögin, sem geta varðað einkamálarétt eða verið stjórnsýslulegs eðlis, skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og letjandi.

24) Framkvæmdastjórnin skal skoða hvernig þessari reglugerð er beitt og leggja fram skýrslu eftir hæfilegan tíma þar sem greint er frá því hversu skilvirk ákvæði hennar eru.

25) Öllum lögbærum yfirvöldum í almenningsskiptum í Bandalaginu er heimilt að ákveða að flugrekendur, jafnvel þótt þeir starfi ekki á yfirráðasvæði aðildarríkjanna þar sem sáttmálinn er í gildi, megi leggja fram beiðni um að þau hafi reglubundið eftirlit með þeim í því skyni að meta hvort líkur séu á að þeir fari að viðeigandi gæðastöðlum.

26) Reglugerð þessi kemur ekki í veg fyrir að aðildarríkin komi á gæðamerkingakerfi fyrir flugrekendur á landsvísi, þar sem viðmiðanirnar kunna að taka til annarra skilyrða en krafna um lágmarksöryggi í samræmi við lög Bandalagsins.

27) Tilhögun aukins samstarfs um notkun flugvallarins á Gibraltari var samþykkt í Lundúnum 2. desember 1987 af Konungsríkinu Spáni og Breska konungsríkinu í sam-eiginlegri yfirlýsingu utanríkisráðherra beggja landanna. Þessi tilhögun er ekki enn komin til framkvæmda.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

I. KAFLI

ALMENN ÁKVÆÐI

1. gr.

Viðfangsefni

1. Í þessari reglugerð eru settar reglur:

a) um gerð og birtingu skrár Bandalagsins, á grundvelli almennra viðmiðana, yfir flugrekendur sem af öryggisástæðum falla undir flugrekstrarbann í Bandalaginu,

og

b) um að upplýsa flugfarþega um auðkenni flugrekanda sem starfrækir flugið sem þeir ferðast með.

2. Beiting þessarar reglugerðar gagnvart flugvöllum á Gibraltari telst hvorki hafa áhrif á lagalega stöðu Konungsríkisins Spánar né Breska konungsríkisins að því er varðar ágreining um yfirráðarétt yfir landsvæðinu þar sem flugvöllurinn er.

3. Beitingu þessarar reglugerðar gagnvart flugvöllum á Gibraltari er frestað þar til tilhögunin, sem kemur fram í sam-eiginlegri yfirlýsingu utanríkisráðherra Konungsríkisins Spánar og Breska konungsríkisins frá 2. desember 1987, er komin til framkvæmda. Ríkisstjórnir Spánar og Breska konungsríkisins munu tilkynna ráðinu um dagsetningu þeirrar framkvæmdar.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

a) „flugrekandi“: fyrirtæki sem stundar flutninga í lofti og hefur gilt flugrekstrarleyfi eða sambærilegt leyfi,

b) „flutningssamningur“: samningur um flutninga í lofti eða samningur sem tekur til flutninga í lofti, einnig í tilvikum þegar flutningurinn samanstendur af tveimur eða fleiri flugferðum, sem sami flugrekandi eða fleiri annast,

c) „aðili sem gerir samning um lofiflutninga“: flugrekandi sem gerir flutningssamning við farþega eða, ef samningurinn tekur til pakkaferða, ferðasali. Allir þeir sem selja flugmiða skulu einnig teljast vera aðilar sem gera samning um lofiflutninga,

⁽¹⁾ Stjóttö. ESB L 143, 30.4.2004, bls. 76.

- d) „flugmiðasali“: sá sem selur flugmiða og annast flutnings-samning við farþega, hvort sem miðinn gildir eingöngu fyrir flug eða er hluti af pakkaferð, þó ekki flugrekandi eða ferðasali,
- e) „starfandi flugrekandi“: flugrekandi, sem starfar í flugrekstri, eða hyggst gera það, samkvæmt flutnings-samningi við farþega eða fyrir hönd annars einstaklings eða lögsönu, sem hefur gert flutningssamning við þennan farþega,
- f) „flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi“: hvers kyns lagaleg eða stjórnsýsluleg gerð aðildarríkis, sem annaðhvort kveður á um að flugrekanda sé heimilt að starfrækja flugþjónustu til eða frá flugvöllum þess, eða að flugrekanda sé heimilt að starfa í loftfrými þess eða að flugrekanda sé heimilt að nýta sér flugréttindi,
- g) „flugrekstrarbann“: synjun, tímabundin niðurfelling, afturköllun eða takmörkun á flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi flugrekanda af öryggisástæðum eða hvers kyns sambærilegar öryggisráðstafanir í tengslum við flugrekanda sem hefur engin flugréttindi í Bandalaginu þótt hægt sé að starfrækja loftför hans að öðru leyti í Bandalaginu samkvæmt leigusamningi,
- h) „pakkaferð“: sú þjónusta sem er skilgreind í 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 90/314/EBE,
- i) „farskráning“: að farþegi hafi farmiða eða annað sönnunargagn undir höndum sem sýnir að sá sem gerir samning um loftflutninga hefur samþykkt farskráninguna og skráð hana,
- j) „viðeigandi öryggiskröfur“: alþjóðlegar öryggiskröfur sem er að finna í Chicago-samningnum og viðaukum við hann, sem og, þar sem það á við, viðeigandi öryggiskröfur í lögum Bandalagsins.

II. KAFLI

SKRÁ BANDALAGSINS

3. gr.

Samantekt skrár Bandalagsins

- Til þess að efla flugöryggi skal taka saman skrá yfir flugrekendur sem falla undir flugrekstrarbann í Bandalaginu (hér á eftir nefnd skrá Bandalagsins). Hvert ríki skal framfylgja flugrekstrarbanninu, sem um getur í skrá Bandalagsins, á yfirráðasvæði sínu, gagnvart þeim flugrekendum sem bannið gildir um.
- Almennu viðmiðanirnar við að setja flugrekstrarbann á flugrekendur, sem skulu byggjast á viðeigandi öryggiskröfum, eru settar fram í viðaukanum (og er hér á eftir vísað til þeirra sem hinna sameiginlegu viðmiðana.

Framkvæmdastjórninni er heimilt að breyta viðaukanum, einkum í því skyni að taka mið af vísindalegri og tæknilegri þróun, í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 3. mgr. 15. gr.

3. Þegar skrá Bandalagsins er tekin saman í fyrsta sinn skal hvert aðildarríki senda framkvæmdastjórninni, eigi síðar en 16. febrúar 2006, auðkenni flugrekenda, sem falla undir rekstrarbann á yfirráðasvæði þess, ásamt rökunum sem leidda til þess að slíkt bann var sett á, sem og allar aðrar upplýsingar sem máli skipta. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna hinum aðildarríkjunum um slíkt flugrekstrarbann.

4. Framkvæmdastjórnin skal innan eins mánaðar frá því að henni berast slíkar upplýsingar ákveða, á grundvelli sameiginlegra viðmiðana, hvort hún setur rekstrarbann á viðkomandi flugrekendur og taka saman skrá yfir flugrekendur í Bandalaginu sem hún hefur sett rekstrarbann á í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 3. mgr. 15. gr.

4. gr.

Uppfærsla skrár Bandalagsins

1. Skrá Bandalagsins skal uppfærð:

- til þess að setja rekstrarbann á flugrekanda og bæta þeim flugrekanda við í skrá Bandalagsins, á grundvelli hinna sameiginlegra viðmiðana,
- til þess að taka flugrekanda af skrá Bandalagsins, ef hann hefur lagfært þann annmarka eða þá annmarka sem gáfu tilefni til þess að hann var færður í skrá Bandalagsins, og ef engin önnur ástæða er fyrir hendi, á grundvelli hinna sameiginlegra viðmiðana, að hafa hann áfram í skránni,
- til þess að breyta skilyrðum fyrir rekstrarbanni á flugrekanda sem skrá Bandalagsins tekur til.

2. Framkvæmdastjórnin skal, að eigin frumkvæði eða að beiðni aðildarríkis ákveða að uppfæra skrá Bandalagsins jafnskjótt og þess er þörf skv. 1. mgr. í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 3. mgr. 15. gr. á grundvelli hinna sameiginlegra viðmiðana. Framkvæmdastjórnin skal a.m.k. á þriggja mánaða fresti ganga úr skugga um hvort rétt sé að uppfæra skrá Bandalagsins.

3. Hvert aðildarríki og Flugöryggisstofnun Evrópu skal senda framkvæmdastjórninni allar upplýsingar sem geta skipt máli við að uppfæra skrá Bandalagsins. Framkvæmdastjórnin skal senda hinum aðildarríkjunum allar upplýsingar sem máli skipta.

5. gr.

Bráðabirgðaráðstafanir sem eru gerðar vegna uppfærslu á skrá Bandalagsins

1. Þegar ljóst er að áframhaldandi rekstur flugrekanda í Bandalaginu kann að tefla öryggi í tvísýnu og að viðkomandi aðildarríki hafa ekki gert áriðandi öryggisráðstafanir til þess að bæggja þessari hættu frá á fullnægjandi hátt, í samræmi við 1. mgr. 6. gr., er framkvæmdastjórninni heimilt að gera bráðabirgðaráðstafanir, sem um getur í a- eða c-lið 1. mgr. 4. gr., í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 15. gr.

2. Framkvæmdastjórnin skal, eins fljótt og auðið er, í síðasta lagi innan tíu virkra daga, vísa málinu til nefndarinnar, sem um getur í 1. mgr. 15. gr., og ákveða að staðfesta, breyta, afturkalla eða framlengja ráðstöfunina sem hún hefur gert skv. 1. mgr. þessarar greinar, í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 3. mgr. 15. gr.

6. gr.

Sérstakar ráðstafanir

1. Ef um neyðartilvik er að ræða kemur þessi reglugerð ekki í veg fyrir að aðildarríki geti brugðist við ófyrirsjáanlegum öryggisvanda með því að setja tafarlaust á flugrekstrarbann að því er varðar eigið yfirráðasvæði að teknu tilliti til hinna sameiginlegu viðmiðana.

2. Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar um að færa flugrekanda ekki í skrá Bandalagsins í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 4. mgr. 3. gr. eða 2. mgr. 4. gr., kemur ekki í veg fyrir að aðildarríki setji eða viðhaldi rekstrarbanni á viðkomandi flugrekanda vegna öryggisvanda sem sérstaklega varðar það aðildarríki.

3. Í öðru hvoru tilvikanna, sem um getur í 1. og 2. mgr., skal viðkomandi aðildarríki þegar í stað upplýsa framkvæmdastjórnina sem sér um að upplýsa hin aðildarríkin. Við þær aðstæður, sem um getur í 1. mgr., skal viðkomandi aðildarríki án tafar leggja beiðni fyrir framkvæmdastjórnina um að uppfæra skrá Bandalagsins í samræmi við 2. mgr. 4. gr.

7. gr.

Varnarréttur

Framkvæmdastjórnin skal sjá til þess að þegar hún tekur ákvarðanir, sem um getur í 4. mgr. 3. gr., 2. mgr. 4. gr. og 5. gr., sé viðkomandi flugrekanda gefinn kostur á að flytja mál sitt, að teknu tilliti til þess að í sumum tilvikum þurfi að grípa til flýtimeðferðar.

8. gr.

Framkvæmdarráðstafanir

1. Framkvæmdastjórnin skal í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 3. mgr. 15. gr. samþykkja, eftir því sem við á, framkvæmdarráðstafanir til þess að kveða á um nánari reglur vegna málsmeðferðarinnar sem um getur í þessum kafla.

2. Þegar framkvæmdastjórnin ákveður þessar ráðstafanir skal hún taka tilhlýðilegt tillit til þess að þörf sé á að taka ákvarðanir um að uppfæra skrá Bandalagsins með skjóttum hætti og skal hún, eftir því sem við á, gera ráð fyrir hugsanlegri flýtimeðferð.

9. gr.

Útgáfa

1. Skrá Bandalagsins og allar breytingar á henni skulu birtar án tafar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

2. Framkvæmdastjórnin og aðildarríkin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til þess að auðvelda almenningi aðgang að nýjustu uppfærslu af skrá Bandalagsins, einkum á Netinu.

3. Aðilar sem gera samning um loftflutning, innlend yfirvöld á sviði almenningsflugs, Flugöryggisstofnun Evrópu og flugvelliir á yfirráðasvæði aðildarríkjanna, skulu vekja athygli farþega á skrá Bandalagsins, bæði á vefsíðum sínum og, ef við á, á athafnasvæðum sínum.

III. KAFLI**UPPLÝSINGAR TIL FARÞEGA**

10. gr.

Gildissvið

1. Ákvæði þessa kafla gilda um flutninga á farþegum í lofti ef flugið er hluti af flutningssamningi og þessi flutningur hefst í Bandalaginu, og

a) brottflug er frá flugvelli á yfirráðasvæði aðildarríkis sem sáttmálinn gildir um,

eða

b) brottflug er frá flugvelli í þriðja landi og landing á flugvelli á yfirráðasvæði aðildarríkis sem sáttmálinn gildir um,

eða

c) brottflug er frá flugvelli þriðja lands og landing er á öðrum slíkum flugvelli.

2. Ákvæði þessa kafla gilda hvort sem um áætlunarflug er að ræða eða óreglubundið flug og hvort sem flugið er hluti af pakkaferð eða ekki.
3. Ákvæði þessa kafla gilda ekki um réttindi farþega samkvæmt tilskipun 90/314/EBE og reglugerð (EBE) nr. 2299/89.

*11. gr.***Upplýsingar um auðkenni starfandi flugrekanda**

1. Við farskráningu skal aðili, sem gerir samning um loftflutninga, upplýsa farþega um auðkenni starfandi flugrekanda eða flugrekendur óháð því hvernig farskráningin fer fram.
2. Ef ekki er vitað um auðkenni starfandi flugrekanda eða flugrekanda þegar farskráning fer fram skal aðilinn, sem gerir samning um loftflutninga, tryggja að farþegi sé upplýstur um heiti flugrekandans eða flugrekendanna sem búið er við að sjái um viðkomandi flug. Í slíku tilviki skal aðilinn, sem gerir samning um loftflutninga, sjá til þess að farþegi sé upplýstur um auðkenni starfandi flugrekanda eða flugrekanda um leið og auðkenni þeirra hefur verið staðfest.
3. Ef skipt er um starfandi flugrekanda eða flugrekendur eftir farskráningu skal, aðilinn sem gerir samning um loftflutninga, þegar í stað, óháð ástæðum fyrir breytingunni, gera allar viðeigandi ráðstafanir til þess að tryggja að farþegi sé upplýstur um breytinguna eins fljótt og auðið er. Í öllum tilvikum ber að upplýsa farþega við innritun eða þegar gengið er um borð í flugvél ef ekki er þörf á innritun vegna tengiflugs.
4. Flugrekandi eða ferðasali skal, eftir því sem við á, sjá til þess að viðkomandi aðili, sem gerir samning um loftflutninga, sé upplýstur um auðkenni starfandi flugrekanda eða flugrekanda um leið og vitað er um það, einkum þegar slíku auðkenni er breytt.
5. Hafi flugmiðasali ekki verið upplýstur um auðkenni starfandi flugrekanda skal hann ekki bera ábyrgð á því ef ekki er staðið við skuldbindingarnar sem kveðið er á um í þessari grein.
6. Skuldbinding aðila, sem gerir samning um loftflutninga, um að upplýsa farþega um auðkenni starfandi flugrekanda eða flugrekanda skal tilgreind í almennum söluskilmálum sem gilda um flutningssamninginn.

*12. gr.***Réttur til að fá endurgreitt eða að breyta flugleið**

1. Þessi reglugerð hefur ekki áhrif á rétt til endurgreiðslu eða breytingu á flugleið eins og kveðið er á um í reglugerð (EB) nr. 261/2004.
2. Í þeim tilvikum þegar reglugerð (EB) nr. 261/2004 gildir ekki, og
 - a) starfandi flugrekandi, sem farþega hefur verið tilkynnt um, hefur verið færður í skrá Bandalagsins og fellur undir flugrekstrarbann sem hefur leitt til þess að viðkomandi flugi hefur verið aflýst eða því hefði verið aflýst ef viðkomandi flug hefði verið starfrækt innan Bandalagsins eða
 - b) starfandi flugrekandi, sem farþega hefur verið tilkynnt um, hefur verið leystur af hólmi með öðrum starfandi flugrekanda, sem hefur verið færður í skrá Bandalagsins og

fellur undir flugrekstrarbann, sem hefur leitt til þess að viðkomandi flugi hefur verið aflýst eða því hefði verið aflýst ef viðkomandi flug hefði verið starfrækt í Bandalaginu.

starfandi flugrekandi sem er aðili að flutningssamningnum skal gefa farþeganum kost á að fá endurgreitt eða breyta um flugleið skv. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 261/2004, að því tilskildu að þegar flugi hefur ekki verið aflýst hafi farþeginn kosið að taka ekki það flug.

3. Ákvæði 2. mgr. þessarar greinar gildir með fyrirvara um 13. gr. reglugerðar (EB) nr. 261/2004.

*13. gr.***Viðurlög**

Aðildarríkin skulu tryggja að farið sé að reglunum í þessum kafla og setja viðurlög við brotum á þessum ákvæðum. Þessi viðurlög skulu vera árangursrík, í réttu hlutfalli við brot og letjandi.

IV. KAFLI

LOKAÁKVÆÐI*14. gr.***Upplýsingar og breytingar**

Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 16. janúar 2009, leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um beitingu þessarar reglugerðar. Ef þörf krefur skulu tillögur um endurskoðun reglugerðarinnar fylgja skýrslunni.

*15. gr.***Nefnd**

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar sem og getur í 12. gr. reglugerðar (EBE) nr. 3922/91 (nefndin).

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 3. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

3. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

Fresturinn, sem um getur í 6. mgr. 5. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.

4. Framkvæmdastjórninni er heimilt að hafa samráð við nefndina um hvaðeina sem lýtur að beitingu þessarar reglugerðar.

5. Nefndin setur sér starfsreglur.

16. gr.

Niðurfelling

Ákvæði 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB eru hér með felld úr gildi.

17. gr.

Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Sjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Ákvæði 10., 11. og 12. gr. gilda frá 16. júlí 2006 og 13. gr. gildir frá 16. janúar 2007.

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

Gjört í Strassborg 14. desember 2005.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

J. BORRELL FONTELLES

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

C. CLARKE

forseti.

VIÐAUKI

Sameiginlegar viðmiðanir þegar metið er hvort setja skuli flugrekstrarbann af öryggisástæðum á vettvangi Bandalagsins

Ákvarðanir um aðgerðir á vettvangi Bandalagsins skulu teknar með hliðsjón af staðreyndum í hverju máli fyrir sig. Með hliðsjón af staðreyndum í hverju máli fyrir sig er hægt að gripa til aðgerða á vettvangi Bandalagsins gegn flugrekanda eða öllum flugrekendum sem skráðir eru í sama ríki.

Þegar skoðað er hvort flugrekandi skuli sæta algeru banni eða banni að hluta til skal meta hvort flugrekandinn uppfylli viðeigandi öryggiskröfur að teknu tillit til eftirfarandi:

1. Sannana um verulega anmarka í öryggismálum hjá flugrekanda, s.s.:
 - skýrslur sem leiða í ljós verulega anmarka í öryggismálum eða að flugrekandi vanræki stöðugt að lagfæra anmarka, sem komið hafa í ljós við skoðanir á hlaði, sem fram fer samkvæmt SAFA-áætluninni, sem flugrekanda hefur verið tilkynnt um
 - verulegir anmarkar í öryggismálum sem greindir hafa verið í tengslum við upplýsingasöfnun í 3. gr. tilskipunar 2004/36/EB um öryggi loftfara frá þriðja landi.
 - flugrekstrarbann á flugrekanda í þriðja landi vegna verulegra anmarka, sem færðar hafa verið sönnur á að því er varðar alþjóðlega flugöryggisstaðla,
 - rökstuddar upplýsingar um slys eða upplýsingar um alvarleg slys sem benda til þess að undirliggjandi kerfislægir anmarkar séu í öryggismálum.
2. Vangetu og/eða tregðu flugrekanda til þess að lagfæra anmarka í öryggismálum eins og sýnt er fram á með:
 - skorti á gagnsæi eða að flugrekandi vanræki að koma upplýsingum á framfæri á viðunandi hátt og tímanlega til flugmálayfirvalda í aðildarríki vegna rannsóknar þeirra á þeim þáttum í rekstri hans sem tengjast öryggismálum,
 - óviðeigandi eða ófullkominni áætlun um aðgerðir til úrbóta sem lögð er fram til þess að bregðast við verulegum annmörkum í öryggismálum sem greinst hafa.
3. Vangetu og/eða tregðu yfirvalda, sem bera ábyrgð á eftirliti með flugrekanda, til þess að lagfæra anmarka í öryggismálum eins og sýnt er fram á með:
 - skorti á samstarfi við flugmálayfirvöld í aðildarríki af hálfu lögbærra yfirvalda í öðru ríki þegar athygli hefur verið vakin á því að öryggismálum í starfsemi flugrekanda, sem er með leyfi eða er skráður í því ríki, kunni að vera ábótavant.
 - vanmætti lögbærra yfirvalda, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með flugrekanda, til þess að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum. Einkum ber að taka tillit til eftirfarandi:
 - a) úttekta og áætlana um aðgerðir til úrbóta, sem eru gerðar í tengslum við úttektaráætlun, sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur unnið í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum eða samkvæmt gildandi lögum Bandalagsins,
 - b) hvort annað ríki hefur áður synjað flugrekanda, sem viðkomandi ríki hefur eftirlit með, um flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi eða afturkallað slík leyfi,
 - c) að flugrekandaskirteini hefur ekki verið gefið út af hálfu lögbærra yfirvalda í ríkinu þar sem flugrekandi hefur aðalskrifstofur sínar.
 - vanmætti lögbærra yfirvalda í ríkinu, þar sem loftfarið er notað af flugrekanda, sem er skráður til að hafa eftirlit með loftfarinu sem flugrekandinn notar, í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.

Fylgiskjal III.**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

(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 ⁽¹⁾, (hér á eftir nefnd „grunnreglugerðin“), einkum 8. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í II. kafla grunnreglugerðarinnar er mælt fyrir um verklagsreglur um að uppfæra skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins, svo og verklagsreglur sem gera aðildarríkjnum kleift, við tilteknar aðstæður, að samþykkja sérstakar ráðstafanir til að setja á rekstrarbann á yfirráðasvæði sínu.
- 2) Rétt er að samþykkja tilteknar framkvæmdarástafanir til að kveða á um ítarlegar reglur að því er varðar þessar verklagsreglur.
- 3) Einkum er rétt að tilgreina upplýsingarnar, sem aðildarríkjnum ber að leggja fram þegar þau óska eftir því við framkvæmdastjórnina að hún samþykki ákvörðun skv. 2. mgr. 4. gr. grunnreglugerðarinnar, um að uppfæra skrá Bandalagsins með því að setja nýtt flugrekstrarbann, aflétta núverandi banni eða breyta skilyrðum sem tengjast því.
- 4) Nauðsynlegt er að mæla fyrir um skilyrði um nýtingu varnarréttar flugrekenda með fyrirvara um ákvarðanir sem framkvæmdastjórnin samþykkir til þess að uppfæra skrá Bandalagsins.
- 5) Í tengslum við uppfærslu skrárinnar er í grunnreglugerðinni kveðið á um að framkvæmdastjórnin taki tilhlýðilegt tillit til þess að þörf sé á skjótum ákvörðunum og, eftir því sem við á, kveði á um verklagsreglur ef brýnt þykir.

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

6) Framkvæmdastjórnin skal fá fullnægjandi upplýsingar um hvers konar flugrekstrarbann sem aðildarríkin setja á sem sérstakar ráðstafanir skv. 1. og 2. mgr. 6. gr. grunnreglugerðarinnar.

7) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar ⁽²⁾.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Viðfangsefni

Í þessari reglugerð eru settar nákvæmar reglur að því er varðar málsmeðferðina sem um getur í II. kafla grunnreglugerðarinnar.

2. gr.

Beiðni aðildarríkja um að uppfæra skrá Bandalagsins

1. Aðildarríki, sem óskar eftir því við framkvæmdastjórnina að hún uppfæri skrá Bandalagsins í samræmi við 2. mgr. 4. gr. grunnreglugerðarinnar, skal láta framkvæmdastjórninni í té upplýsingarnar sem tilgreindar eru í viðauka A við þessa reglugerð.

2. Senda skal beiðnirnar, sem um getur í 1. mgr., skriflega til aðalskrifstofu framkvæmdastjórnarinnar. Þar að auki skal einnig senda upplýsingarnar, sem um getur í viðauka A, samtímis með rafrænum hætti til þar til bærrar þjónustu á aðalskrifstofu framkvæmdastjórnarinnar fyrir orku- og samgöngumál. Ef engin viðeigandi rafræn sendingaraðferð er fyrir hendi skal láta þessar sömu upplýsingar í té með öðrum hætti og eins hratt og unnt er.

3. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna hinum aðildarríkjnum þetta fyrir milligöngu fulltrúa þeirra í flugöryggisnefndinni í samræmi við málsmeðferðina, sem kveðið er á um í innri reglum nefndarinnar, svo og Flugöryggisstofnun Evrópu.

⁽²⁾ Komið á fót skv. 12. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála, að framförum á sviði vísinda og tækni (Stjótt. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4).

3. gr.

Sameiginlegt samráð við yfirvöld sem bera ábyrgð á lögboðnu eftirliti með viðkomandi flugrekanda

1. Aðildarríki, sem hyggst leggja beiðni fyrir framkvæmdastjórnina skv. 2. mgr. 4. gr. grunnreglugerðarinnar, skal hvetja framkvæmdastjórnina og hin aðildarríkin til að taka þátt í hvers kyns samráði við yfirvöldin sem bera ábyrgð á lögboðnu eftirliti með viðkomandi flugrekanda.

2. Áður en ákvarðanir, sem um getur í 2. mgr. 4. og 5. gr. grunnreglugerðarinnar eru samþykktar, skal þegar það er viðeigandi og raunhæft, haft samráð við yfirvöldin sem bera ábyrgð á lögboðnu eftirliti með viðkomandi flugrekanda. Framkvæmdastjórnin og aðildarríkin skulu ætíð, ef því verður við komið, hafa sameiginlegt samráð.

3. Ef brýna þörf ber til, má einnig hafa sameiginlegt samráð eftir að þær ákvarðanir, sem um getur í 2. mgr., hafa verið samþykktar. Í því tilviki skal tilkynna viðeigandi yfirvaldi um að ákvörðun verði brátt samþykkt skv. 2. mgr. 4. gr. eða 1. mgr. 5. gr.

4. Heimilt er að hafa sameiginlegt samráð með bréfaskriftum og meðan á vettvangsheimsóknum stendur til að gera kleift að safna gögnum, eftir því sem við á.

4. gr.

Beiting varnarréttar flugrekanda

1. Þegar framkvæmdastjórnin íhugar hvort samþykkja eigi aðgerðir skv. 2. mgr. 4. eða 5. gr. grunnreglugerðarinnar, skal hún greina viðkomandi flugrekanda frá mikilvægum staðreyndum og forsendum sem slík ákvörðun byggist á. Viðkomandi flugrekandi skal fá frest í 10 virka daga frá afhendingu upplýsinganna til að leggja skriflegar athugasemdir fyrir framkvæmdastjórnina.

2. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna hinum aðildarríkjunum þetta fyrir milligöngu fulltrúa þeirra í flugöryggisnefndinni í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í innri reglum framkvæmdastjórnarinnar. Ef flugrekandinn fer fram á það skal honum heimilt að gera grein fyrir afstöðu sinni munnlega áður en endanleg ákvörðun verður tekin. Þar sem við á, skal koma munnlegum athugasemdum á framfæri við flugöryggisnefndina. Meðan á áheyrn stendur getur flugrekandinn notið aðstoðar yfirvaldanna sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með honum.

3. Ef um neyðartilvik er að ræða er framkvæmdastjórninni ekki skylt að fara að ákvæðum 1. mgr. áður en bráðabrigðaráðstafanir eru samþykktar í samræmi við 1. mgr. 5. gr. grunnreglugerðarinnar.

4. Þegar framkvæmdastjórnin samþykkir ákvörðun skv. 2. mgr. 4. gr. eða 5. gr. grunnreglugerðarinnar, skal hún þegar í stað tilkynna það flugrekandanum og yfirvöldunum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með viðkomandi flugrekanda.

5. gr.

Framfylgd

Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um allar ráðstafanir, sem gripið er til, til að hrinda í framkvæmd ákvörðunum framkvæmdastjórnarinnar skv. 2. mgr. 4. gr. eða 5. gr. grunnreglugerðarinnar.

6. gr.

Sérstakar ráðstafanir sem aðildarríki samþykkir

1. Þegar aðildarríki hefur tafarlaust sett flugrekstrarbann á flugrekanda á yfirráðasvæði sínu, eins og heimilt er skv. 1. mgr. 6. gr. grunnreglugerðarinnar, skal aðildarríkið tafarlaust tilkynna framkvæmdastjórninni um það og senda upplýsingarnar sem um getur í viðauka B.

2. Þegar aðildarríki hefur viðhaft eða tafarlaust sett flugrekstrarbann á flugrekanda á yfirráðasvæði sínu, eins og heimilt er skv. 2. mgr. 6. gr. grunnreglugerðarinnar, skal aðildarríkið tafarlaust tilkynna framkvæmdastjórninni um það og senda upplýsingarnar sem um getur í viðauka C.

3. Sendu skal upplýsingarnar, sem um getur í 1. og 2. mgr., skriflega til aðalskrifstofu framkvæmdastjórnarinnar. Þar að auki skal einnig senda upplýsingarnar, sem um getur í viðauka B eða C, samtímis með rafrænum hætti til þar til bærrar þjónustu aðalskrifstofu framkvæmdastjórnarinnar fyrir orku- og samgöngumál. Ef engin viðeigandi rafræn sendingaraðferð er fyrir hendi skal láta þessar sömu upplýsingar í té með öðrum hætti og eins hratt og unnt er.

4. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna hinum aðildarríkjunum þetta, fyrir milligöngu fulltrúa þeirra í flugöryggisnefndinni, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í innri reglum nefndarinnar.

7. gr.

Gildistaka

Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi 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 22. mars 2006.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Jacques BARROT

Varaforseti.

VIÐAUKI A

Upplýsingar sem aðildarríki, sem leggur fram beiðni skv. 2. mgr. 4. gr. grunnreglugerðarinnar, ber að láta í té

Aðildarríki, sem óskar eftir uppfærslu á skrá Bandalagsins skv. 2. mgr. 4. gr. grunnreglugerðarinnar, skal veita framkvæmdastjórninni eftirfarandi upplýsingar:

Aðildarríki sem leggur fram beiðnina

- Nafn og staða opinbers tengiliðar.
- Tölvupóstfang eða símanúmer opinbers tengiliðar.

Flugrekandi eða flugrekendur og loftfar

- Viðkomandi flugrekandi eða flugrekendur, þ.m.t. nafn lögaðila (tilgreint á flugrekandaskírteini eða ígildi þess), nafn fyrirtækis (ef annað), númer flugrekandaskírteinis (ef það er fyrir hendi), ICAO-kóði flugrekanda (ef hann er þekktur) og allar upplýsingar um tengiliði.
- Nafn eða nöfn og allar upplýsingar um tengiliði yfirvalds eða yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið efirlit með viðkomandi flugrekanda eða flugrekendum.
- Upplýsingar um tegund eða tegundir loftfars, skráningarríki, skráningarnúmer og, ef þau eru fyrir hendi, framleiðsluráðnúmer viðkomandi loftfars.

Ákvörðun sem farið er fram á

- Gerð ákvörðunar sem farið er fram á: setja á flugrekstrarbann, aflétta flugrekstrarbanni eða breyta skilyrðum flugrekstrarbanns.
- Gildissvið ákvörðunar sem farið er fram á (sérstakur flugrekandi eða flugrekendur eða allir flugrekendur, sem heyrja undir tiltekið efirlitsyfirvald, tiltekið loftfar eða tegund eða tegundir loftfara).

Beiðni um að setja á rekstrarbann

- Nákvæm lýsing á öryggisvanda (t.d. niðurstöður skoðana) sem leiddi til þess að farið var fram á bann, algert eða að hluta (sem tengist, í rétttri röð, sérhverri af viðeigandi, sameiginlegu viðmiðunum í viðaukanum við grunnreglugerðina).
- Viðtæk lýsing á skilyrði eða skilyrðum, sem mælt er með að verði uppfyllt til að unnt sé að fella fyrirhugað bann úr gildi eða veita undanþágu frá því, skal lögð til grundvallar við undirbúning áætlunar um aðgerðir til úrbóta í samráði við yfirvald eða yfirvöld sem hafa með höndum lögboðið efirlit með viðkomandi flugrekanda eða flugrekendum.

Beiðni um að aflétta flugrekstrarbanni eða um að breyta skilyrðum sem tengjast því

- Dagsetning og upplýsingar um samþykkt áætlun um aðgerðir til úrbóta, ef við á.
- Sannanir fyrir því að farið sé að samþykkt áætlun um aðgerðir til úrbóta, ef við á.
- Sérstök, skrifleg áritun yfirvalds eða yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið efirlit með því að viðkomandi flugrekandi eða flugrekendur hrindi áætluninni um aðgerðir til úrbóta í framkvæmd.

Kynning

- Upplýsingar um það hvort aðildarríkin hafi birt beiðni sína opinberlega.
-

VIDAUKI B

Tilkynning aðildarríkis um beitingu sérstakra ráðstafana, skv. 1. mgr. 6. gr. grunnreglugerðarinnar, til að setja á flugrekstrarbann á yfirráðasvæði sínu

Aðildarríki sem greinir frá því að sett hafi verið flugrekstrarbann á flugrekanda á yfirráðasvæði sínu, í samræmi við 1. mgr. 6. gr. grunnreglugerðarinnar, skal veita framkvæmdastjórninni eftirfarandi upplýsingar:

Aðildarríki sem tilkynnir upplýsingarnar

- Nafn og staða opinbers tengiliðar.
- Tölvupóstfang eða símanúmer opinbers tengiliðar.

Flugrekandi eða flugrekendur og loftfar

- Viðkomandi flugrekandi eða flugrekendur, þ.m.t. nafn lögaðila (tilgreint á flugrekandaskírteini eða ígildi þess), nafn fyrirtækis (ef annað), númer flugrekandaskírteinis (ef það er fyrir hendi), ICAO-kóði flugrekanda (ef hann er þekktur) og allar upplýsingar um tengiliði.
- Nafn eða nöfn og allar upplýsingar um tengiliði yfirvalds eða yfirvalda sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með viðkomandi flugrekanda eða flugrekendum.
- Upplýsingar um tegund eða tegundir loftfars, skráningarríki, skráningarnúmer og, ef þau eru fyrir hendi, framleiðslunúmer viðkomandi loftfars.

Ákvörðun

- Dagsetning, tímasetning og gildistími ákvörðunarinnar.
- Lýsing á ákvörðun um að synja, fella tímabundið niður, afturkalla, eða setja takmarkanir á flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi.
- Gildissvið ákvörðunar (sérstakur flugrekandi eða flugrekendur eða allir flugrekendur sem heyra undir ákveðið eftirlitsyfirvald, sérstakt loftfar eða tegund eða tegundir loftfars).
- Lýsing á skilyrði eða skilyrðum, sem á að uppfylla, til að unnt sé að fella úr gildi eða veita undanþágu frá synjun, tímabundinni niðurfellingu, afturköllun eða takmörkunum á flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi af hálfu aðildarríkis.
- Öryggisvandi
- Nákvæm lýsing á öryggisvanda (t.d. niðurstöður skoðana) sem leiddi til þess að farið var fram á bann, algert eða að hluta, (sem tengist, í rétttri röð, sérhverri af sameiginlegu viðmiðunum í viðaukanum við grunnreglugerðina).

Kynning

- Upplýsingar um það hvort aðildarríkin hafi birt bann sitt opinberlega.

VIDAUKI C

Tilkynning aðildarríkis um beitingu sérstakra ráðstafana, sem gripið er til skv. 2. mgr. 6. gr. grunnreglugerðarinnar, til að setja eða viðhalda flugrekstrarbanni á yfirráðasvæði sínu þegar framkvæmdastjórnin hefur ákveðið að færa ekki samsvarandi ráðstafanir í skrá Bandalagsins

Aðildarríki, sem greinir frá því að sett hafi verið flugrekstrarbann á flugrekanda eða því viðhaldið á yfirráðasvæði sínu í samræmi við 2. mgr. 6. gr. grunnreglugerðarinnar, skal veita framkvæmdastjórninni eftirfarandi upplýsingar:

Aðildarríki sem tilkynnir upplýsingarnar

- Nafn og staða opinbers tengiliðar.
- Tölvupóstfang eða símanúmer opinbers tengiliðar.

Flugrekandi eða flugrekendur og loftfar

- Viðkomandi flugrekandi eða flugrekendur, þ.m.t. nafn lögaðila (tilgreint á flugrekandaskírteini eða ígildi þess), nafn fyrirtækis (ef annað), númer flugrekandaskírteinis (ef það er fyrir hendi), ICAO-kóði flugrekanda (ef hann er þekktur).

Tilvísun til ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar

- dagsetning á viðeigandi skjölum framkvæmdastjórnarinnar og tilvísun til þeirra,
- dagsetning ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar/flugöryggisnefndar.

Öryggisvandi sem sérstaklega varðar aðildarríkið

Fylgiskjal IV.**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

(Texti sem varðar EES)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina innan 10 virkra daga og við flugöryggisnefndina ⁽²⁾.

með hlöðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

- 5) Í viðaukanum við grunnreglugerðina eru settar fram sameiginlegar viðmiðanir við mat á því hvort setja eigi flugrekstrarbann af öryggisástæðum á vettvangi Bandalagsins.

með hlöðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB ⁽¹⁾, einkum 3. gr.,

Air Bangladesh

- 6) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Air Bangladesh að því er varðar tiltekið loftfar í flugflota þess. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Þýskaland sá um samkvæmt áætlun um öryggisáætlanir erlendra loftfara (SAFA-áætluninni) ⁽³⁾.

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í II. kafla reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 (hér á eftir nefnd „grunnreglugerðin“) er mælt fyrir um verklagsreglur um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur í Bandalaginu, svo og verklagsreglur sem gera aðildarríkjunum kleift, við tiltekna aðstæður, að samþykka sérstakar ráðstafanir til að setja á rekstrarbann á yfirráðasvæði sínu.

- 7) Air Bangladesh brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn þýskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði var ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki. Hingað til hefur Þýskaland ekki fengið tækifæri til að sannreyna hvort annmarkar í öryggismálum hafi verið lagfærðir.

- 2) Í samræmi við 3. mgr. 3. gr. grunnreglugerðarinnar sendi hvert aðildarríki framkvæmdastjórninni auðkenni þeirra flugrekenda, sem er bannað að stunda flugrekstur á yfirráðasvæði þess, ásamt ástæðum þess að slíkt bann var sett á, sem og allar aðrar upplýsingar sem máli skipta.

- 8) Yfirvöld í Bangladesh, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Air Bangladesh, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með einu tilteknu loftfari sem þessi flugrekandi notar, í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.

- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur millilíðalaust eða, þegar því varð ekki við komið, fyrir milligöngu yfirvaldanna, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur sem ákvörðun um að banna þeim að stunda flugrekstur innan Bandalagsins myndi byggjast á.

- 9) Á grundvelli hinna sameiginlegra viðmiðana er það því metið svo að Air Bangladesh skuli sæta ströngum rekstrartakmörkunum og skráð í viðauka B.

Air Koryo

- 4) Í samræmi við 7. gr. grunnreglugerðarinnar gaf framkvæmdastjórnin hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að fara í gegnum skjölin, sem aðildarríkin lögðu fram, leggja fram skriflegar athugasemdir og koma

- 10) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Air Koryo. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Frakkland og Þýskaland sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽⁴⁾.

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

⁽²⁾ Komið á fót skv. 12. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála, að framförum á sviði vísinda og tækni (Stjótt. EB L 373, 31.12.1991, bls. 4).

⁽³⁾ LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004

LBA-D-2005-0004

DGAC/F 2000-210

⁽⁴⁾ Tilvisunarnúmer fyrir aðra SAFA-skoðun sem Þýskaland sá um.

- 11) Stöðug vanræksla af hálfu Air Koryo að lagfæra annmarka, sem Frakkland hafði áður tilkynnt um, kom í ljós við aðra skoðun á hlaði sem fór fram samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽¹⁾.
- 12) Rökstuddar og alvarlegar upplýsingar, sem tengjast flugatviki sem Frakkland tilkynnti um, benda til þess að undirliggjandi kerfislægir annmarkar séu í öryggismálum hjá Air Koryo.
- 13) Air Koryo sýndi vangetu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum.
- 14) Air Koryo brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn franskra flugmálayfirvalda varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði var ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki beiðni sem barst frá þessu aðildarríki.
- 15) Áætlun um aðgerðir til úrbóta, sem Air Koryo lagði fram sem svar við beiðni Frakklands, var ekki viðunandi og fullnægjandi til að lagfæra þá annmarka í öryggismálum sem komu í ljós.
- 16) Yfirvöld í Norður-Kóreu, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Air Koryo, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með þessum flugrekanda í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 17) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Air Koryo uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

Ariana Afghan Airlines

- 18) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Ariana Afghan Airlines að því er varðar tiltekið loftfar í starfrækslu þeirra. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Þýskaland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽²⁾.
- 19) Ariana Afghan Airlines sýndi vangetu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum.
- 20) Ariana Afghan Airlines brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn þýskra flugmálayfirvalda, varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum, sem bárust frá þessu aðildarríki, á fullnægjandi hátt.

- 21) Lögbær yfirvöld í Afganistan, þar sem loftfarið sem Ariana Afghan Airlines notar er skráð, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með loftfari sem þessi flugrekandi notar í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 22) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Ariana Afghan Airlines uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur fyrir öll loftför, sem það starfrækir, að undanskildu A310 með skráningarnúmeri F-GYYY, sem er skráð í Frakklandi og háð eftirliti franskra yfirvalda.

BGB Air

- 23) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá BGB Air. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Ítalía sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽³⁾.
- 24) BGB Air sýndi vangetu eða tregðu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum eins og sýndi sig þegar flugrekandinn lagði fram sjálfsmat samkvæmt stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) á grundvelli gátlista fyrir erlenda flugrekendur (Foreign Operator Check List), sem Ítalía tók saman, og sem reyndist ekki vera í samræmi við niðurstöður síðari SAFA-skoðana.
- 25) BGB Air brást ekki á viðunandi hátt við fyrirspurn ítalskra flugmálayfirvalda, varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 26) Engar sannanir liggja fyrir um framkvæmd fullnægjandi áætlunar um aðgerðir til úrbóta sem BGB Air lagði fram sem svar við beiðni Ítalíu til að lagfæra þessa alvarlegu annmarka í öryggismálum.
- 27) Yfirvöld í Kasakstan, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með BGB Air, höfðu ekki fullt samstarf við ítölsk flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri BGB Air sem hefur fengið vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 28) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að BGB Air uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

⁽¹⁾ DGAC/F-2000-895
⁽²⁾ LBA-D-2004-269
 LBA-D-2004-341
 LBA-D-2004-374
 LBA-D-2004-597

⁽³⁾ ENAC-IT-2005-237

Buraq Air

- 29) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Buraq Air varðandi vinnu við farm. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Svíþjóð og Holland sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽¹⁾.
- 30) Buraq Air brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn þýskra flugmálayfirvalda, varðandi þá þætti í rekstri sem tengjast öryggismálum við vinnu við farm, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 31) Yfirvöld í Líbíu, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Buraq Air, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með vinnu þessa flugrekanda við farm í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 32) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Buraq Air skuli sæta ströngum rekstrartakmörkunum og skráð í viðauka B.

Air Service Comores

- 33) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Air Service Comores. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem aðildarríkið Frakkland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽²⁾.
- 34) Engar sannanir liggja fyrir um framkvæmd fullnægjandi áætlunar um aðgerðir til úrbóta sem Air Service Comores lagði fram sem svar við beiðni Frakklands til að lagfæra alvarlega annmarka í öryggismálum sem komu í ljós.
- 35) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Air Service Comores, hafa sýnt vangetu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum.
- 36) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Comores, höfðu ekki samstarf við frönsk flugmálayfirvöld í tæka tíð þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri flugrekanda með leyfi eða vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant.
- 37) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Air Service Comores uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

GST Aero Air Company

- 38) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá GST Aero Air Company. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Ítalía sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽³⁾.
- 39) GST Aero Air Company sýndi vangetu eða tregðu til að lagfæra annmarka í öryggismálum.
- 40) GST Aero Air Company brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn ítalskra flugmálayfirvalda, vegna rannsóknar þeirra á þeim þáttum í rekstri flugrekandans sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar þeir svöruðu ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 41) Engar sannanir liggja fyrir um framkvæmd fullnægjandi áætlunar um aðgerðir til úrbóta sem GST Aero Air Company lagði fram til að lagfæra þessa alvarlegu annmarka í öryggismálum sem svar við beiðni Ítalíu.
- 42) Yfirvöld í Kasakstan, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með GST Aero Air Company, höfðu ekki fullt samstarf við ítölsk flugmálayfirvöld þegar vakin var athygli á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri flugrekanda með leyfi eða vottun í því ríki, kunni að vera ábótavant eins og sýndi sig í takmörkuðum svörum við bréfum sem bárust frá Ítalíu.
- 43) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að GST Aero Air Company uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

Phoenix Aviation

- 44) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Kírgistan, hafa sýnt vanmátt sinn til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum varðandi Phoenix Aviation. Jafnvel þótt flugrekandaskírteini Phoenix Aviation hafi verið gefið út í Kírgistan hefur verið sýnt fram á að aðalstarfsstöðvar flugrekandans séu í Sameinuðu arabísku furstadæmum sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn. Í skýrslu slysarannsóknastofnunar samgöngumála í Bandaríkjunum (National Transportation Safety Board)⁽⁴⁾ á flugatviki í tengslum við flug Kam Air nr. 904, sem var starfrækt af hálfu Phoenix Aviation, er staðhæft að höfuðstöðvar Phoenix Aviation séu í Sameinuðu arabísku furstadæmum.

⁽¹⁾ LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47

⁽²⁾ DGAC/F-2005-1222

⁽³⁾ ENAC-IT-2005-170

ENAC-IT-2005-370

⁽⁴⁾ Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2. mars 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

- 45) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Phoenix Aviation uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

Phuket Airlines

- 46) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Phuket Airlines. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem aðildarríkin Breska konungsríkið og Holland sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽¹⁾.
- 47) Phuket Airlines sýndi vangetu til að lagfæra þessa annmarka í öryggismálum í tæka tíð og á viðunandi hátt.
- 48) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Taílandi, höfðu ekki fullt samstarf við hollensk flugmálayfirvalda þegar athygli var vakin á því að öryggismálum hjá Phuket Airlines, sem hefur fengið vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant, eins og sýndi sig þegar viðeigandi svör fengust ekki við bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 49) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Phuket Airlines uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

Reem Air

- 50) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Reem Air. Þessir annmarkar komu upphaflega í ljós við skoðanir á hlaði sem Holland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽²⁾.
- 51) Holland staðfesti stöðuga vanrækslu af hálfu Reem Air til að lagfæra annmarka sem komu í ljós við síðari skoðanir tiltekins loftfars á hlaði sem voru framkvæmdar samkvæmt SAFA-áætluninni.

⁽¹⁾ CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56
⁽²⁾ CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196

- 52) Reem Air sýndi vangetu eða tregðu til að lagfæra annmarka í öryggismálum.

- 53) Reem Air brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn hollenskra flugmálayfirvalda, vegna rannsóknar þeirra á þeim þáttum í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.

- 54) Engar sannanir liggja fyrir um framkvæmd fullnægjandi áætlunar um aðgerðir til úrbóta, sem Reem Air lagði fram sem svar við beiðni Hollands, til að lagfæra alvarlega annmarka í öryggismálum sem komu í ljós.

- 55) Yfirvöld í Kírgistan, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Reem Air, hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með þessum flugrekanda í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum, eins og sýndi sig í stöðugum annmörkum í öryggismálum. Upplýsingar sem Reem Air lét framkvæmdastjórninni í té við yfirheyrslu sýndu þar að auki að þrátt fyrir að flugrekandaskirteini Reem Air væri gefið út í Kírgistan hafði þessi flugrekandi aðalstarfsstöð sína í Sameinuðu arabísku furstadæmunum, sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn.

- 56) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Reem Air uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

Silverback Cargo Freighters

- 57) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá Silverback Cargo Freighters. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Belgía sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽³⁾.

- 58) Silverback Cargo Freighters, sem sér einnig um viðhald (A&B skoðanir) á eigin loftförum, brást ekki á viðunandi hátt við fyrirspurn flugmálayfirvalda þessa aðildarríkis varðandi þá þætti í rekstri flugfélagsins sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar viðeigandi svör fengust ekki við beiðnum sem bárust frá þessu aðildarríki.

- 59) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að Silverback Cargo Freighters uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.

⁽³⁾ BCAA-2005-36

Flugrekendur frá Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu)

- 60) Þrátt fyrir viðleitni flugmálayfirvalda í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) hafa þau átt í stöðugum erfiðleikum með að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum, eins og komið hefur fram í úttektaráætlun sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur unnið í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (ICAO-USOAP) úttektar- og yfirlitsskýrslu flugmálastjórnar í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu) (Kinshasa, 11.-18. júní 2001). Eins og sakir standa er þar fyrir utan ekkert kerfi til staðar sem heldur utan um vottun flugrekenda.
- 61) Yfirvöld í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), sem hafa með höndum lögboðið eftirlit, hafa þar af leiðandi sýnt vangetu til að framkvæma viðunandi öryggiseftirlit.
- 62) Central Air Express hefur verið bannað að stunda flugrekstur vegna rökstuddra annmarka, að því er varðar alþjóðlega öryggisstaðla, og vegna skorts á samstarfi við aðildarríki.
- 63) Belgía ⁽¹⁾ og Hewa Bora Airways (HBA) hafa lagt fram upplýsingar sem sýna að í tilviki HBA hafa annmarkar, sem belgísk yfirvöld hafa áður greint, verið lagfærðir til muna að því er varðar tiltekið loftfar. Belgía hefur enn fremur tilkynnt framkvæmdastjórninni að hún hyggist annast kerfisbundnar skoðanir á hlaði hjá HBA. Í ljósi þessa er talið að leyfa skuli þessum flugrekenda að halda áfram núverandi starfrækslu.
- 64) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Austur-Kongó (alþýðulýðveldinu), skuli skráðir í viðauka A að undanskildu HBA sem skal skráð í viðauka B.

Flugrekendur frá Miðbaugs-Gíneu

- 65) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Miðbaugs-Gíneu, höfðu ekki fullt samstarf við bresk flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri flugrekenda með leyfi eða vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant. Breska konungsríkið ritaði flugmálastjóra Miðbaugs-Gíneu bréf þann 27. mars 2002 ⁽²⁾ og óskaði skýringa á eftirfarandi atriðum:
- verulegri fjölgun loftfara sem skráð eru í Miðbaugs-Gíneu ásamt tillögu um að Skráningarskrifstofa loftfara (Aircraft Registration Bureau) eða samsvarandi stofnun gæti séð um skrána,

— þeirri staðreynd að allmargir flugrekendur með flugrekandaskirteini (AOC), sem voru gefin út í Miðbaugs-Gíneu, voru ekki með höfuðstöðvar sínar í Miðbaugs-Gíneu. Í bréfinu var flugmálastjóra einnig tilkynnt að Breska konungsríkið gæti ekki heimilað frekari rekstur flugrekenda frá Miðbaugs-Gíneu í ábataskyni á yfirráðasvæði sínu fyrir en yfirvöld Breska konungsríkisins hefðu fengið það staðfest að haft væri fullnægjandi eftirlit með þessum flugrekendum. Miðbaugs-Gíneu sendi ekkert svar við þessu bréfi.

- 66) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Miðbaugs-Gíneu, hafa sýnt vanmátt sinn til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum einkum í tengslum við úttektaráætlanir og tengdar áætlanir um aðgerðir til úrbóta sem eru gerðar samkvæmt úttektaráætlun sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur unnið í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Slík úttektaráætlun í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum í Miðbaugs-Gíneu fór fram í maí 2001 og samkvæmt úttektarskýrslunni ⁽³⁾ er greint frá því að flugmálayfirvöld hafi ekki verið hæf til að hafa fullnægjandi eftirlit með flugrekendum sínum þegar úttektin var gerð eða tryggja að þeir starfi í samræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Þessar niðurstöður úttektarinnar sýndu nánar tiltekið:

— vöntun á fyrirtæki eða stofnun sem er fær um að sinna starfsemi á sviði öryggiseftirlits, einkum vöntun á sérhæfðu starfsfólki á sviði leyfisveitinga, starfrækslu loftfara eða lofthæfis,

— vanhæfni til að tilgreina fjölda loftfara í skránni eða fjölda gildra lofthæfivottorða sem gefin hafa verið út,

— vanrækslu við að koma á fót skipulögðu kerfi fyrir vottun og eftirlit með flugrekendum,

— vanrækslu við að innleiða reglugerð um starfrækslu flugs,

— vanrækslu við að framkvæma eftirlit með flugrekendum sem hafa flugrekstrarleyfi,

— vanrækslu við að koma á kerfi til að sinna almennum skyldum eftirlitsdeildar lofthæfis.

⁽¹⁾ SAFA-skoðun á hlaði sem yfirvöld í Belgíu framkvæmdu 11. mars 2006 í Brussel.

⁽²⁾ Bréfaskipti milli samgönguráðuneytis Breska konungsríkisins og flugmálastjóra Miðbaugs-Gíneu varðandi „loftfaraskrá Miðbaugs-Gíneu“ (27. mars 2002).

⁽³⁾ ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14.-18. maí 2001).

- Enn fremur hefur flugmálastjórn í Miðbaugs-Gíneu ekki enn lagt fram aðgerðaráætlun fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina þar sem fjallað er um niðurstöður úttektarinnar ⁽¹⁾ og af þessum sökum hefur eftirfylgni úttektar ekki enn átt sér stað.
- 67) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, hafa sýnt vanmátt sinn til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum. Í reynd eru nokkrir handhafar flugrekandaskírteina, sem gefin eru út í Miðbaugs-Gíneu, ekki með höfuðstöðvar sínar í Miðbaugs-Gíneu, sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn ⁽²⁾.
- 68) Yfirvöld í Miðbaugs-Gíneu, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með eftirfarandi flugrekendum, hafa sýnt vangetu til að hafa fullnægjandi öryggisefirlit með þeim: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE — Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA — Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE — Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.
- 69) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu, skuli sæta flugrekstrarbanni og skráðir í viðauka A.
- 72) Yfirvöld sem hafa með höndum lögboðið eftirlit í Líberíu hafa sýnt vanmátt sinn til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum. Ríkisstjórn Líberíu viðurkenndi árið 1996 ⁽³⁾ að vegna innanlandsátaka gæti hún ekki annast reglubundið eftirlit með loftförum sem skráð eru í Líberíu. Enda þótt heildarfríðarsamkomulag hafi verið undirritað árið 2003 og Sameinuðu þjóðirnar, ásamt innlendra bráðabrigðastjórn Líberíu, geri smám saman ráðstafanir til að auka öryggi er ólíklegt að ríkisstjórnin sé betur í stakk búin til hafa umsjón með skrá landsins í dag heldur en 1996. Vegna öryggisáðstæðna hefur Alþjóðaflugmálastofnunin ekki enn framkvæmt úttekt í Líberíu sem unnin er í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum.
- 73) Yfirvöld í Líberíu, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með eftirfarandi flugrekendum, hafa sýnt vangetu til að hafa fullnægjandi öryggisefirlit með þeim: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.
- 74) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Líberíu, skuli sæta flugrekstrarbanni og skráðir í viðauka A.

Flugrekendur frá Líberíu

- 70) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá International Air Services sem hefur fengið vottun í Líberíu. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Frakkland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽³⁾.
- 71) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu, höfðu ekki fullt samstarf við bresk flugmálayfirvöld þegar þau voru upplýst um verulega annmarka í öryggismálum, sem komu í ljós við skoðanir loftfars á hlaði sem skráð er í Líberíu, og bresk flugmálayfirvöld sáu um 5. mars 1996 ⁽⁴⁾. Um leið og bresk flugmálayfirvöld tilkynntu flugmálastjóra Líberíu, 12. mars 1996, að öllum beiðnum um leyfi til handa loftförum, sem skráð eru í Líberíu, um að starfrækja áætlunarflug til Breska konungsríkisins yrði hafnað þar til yfirvöld í Líberíu gætu sýnt fram á að fyrir hendi væri skilvirkt eftirlitskerfi til að tryggja lofthæfi loftfara, sem skráð eru í Líberíu, vöknudu grunsemdir um að öryggismálum flugrekenda með leyfi eða vottun í Líberíu, kynni að vera ábótavant. Líberísk yfirvöld sendu aldrei svar við þessu. Enn fremur höfðu líberísk yfirvöld ekki fullt samstarf við frönsk flugmálayfirvöld með því að hafna því að svara þegar síðarnefnda aðildarríkið vakti athygli á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri flugrekenda með leyfi eða vottun í Líberíu, kynni að vera ábótavant.
- 75) Um er að ræða staðfestar sannanir um verulega annmarka á öryggismálum hjá Air universal Ltd. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Svíþjóð sá um samkvæmt áætlun um öryggisskoðanir erlendra loftfara ⁽⁶⁾.
- 76) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, höfðu ekki fullt samstarf við sænsk flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri Air Universal Ltd. sem hafa fengið vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 77) Breska konungsríkið hefur áður synjað öllum flugrekendum, sem Sierra Leóne hefur eftirlit með, um flugrekstrarleyfi eða tæknileyfi eða afturkallað slík leyfi.

⁽¹⁾ Vinnuskjal ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) C-WP/12471.

⁽²⁾ Bréfaskipti milli samgönguráðuneytisins í Breska konungsríkinu og Evrópusambands flugmálastjóra (ECAC) um „útgáfu skjala um loftför af hálfu fyrirtækja sem eru ekki viðurkennd“ (6. ágúst 2003).

⁽³⁾ DGAC/F-2004 nr. 315, 316.

⁽⁴⁾ Reglusetningarhópur bresku flugmálastjórnarinnar – skoðunarskýrsla loftfars, 5. mars 1996 (skrifstofukódi: 223).

⁽⁵⁾ Bréfaskipti milli samgönguráðuneytisins í Líberíu og breska flugmálastjórans um „vanhæfi til að amnast reglubundið eftirlit með loftförum, sem eru skráð í Líberíu, vegna innanlandsátakana þar“, 28. ágúst 1996.

⁽⁶⁾ LFV-S-04-0037

- 78) Flugrekandaskirteini Air Universal Ltd. var gefið út í Sierra Leóne en færðar hafa verið sönnur á að aðalstarfsstöð flugrekandans er, eins og sakir standa, í Jórdaníu, sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn.
- 79) Yfirvöld í Sierra Leóne, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Air Universal Ltd., hafa ekki haft fullnægjandi eftirlit með þessum flugrekanda í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum.
- 80) Á grundvelli hinna sameiginlegra viðmiðana er það því metið svo að Air Universal Ltd. uppfylli ekki viðeigandi öryggiskröfur.
- 81) Færðar hafa verið sönnur á verulega annmarka í öryggismálum hjá flugrekendum sem hafa fengið vottun í Sierra Leóne. Þessir annmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem þrjú aðildarríki, Breska konungsríkið, Malta og Svíþjóð sáu um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽¹⁾.
- 82) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, höfðu ekki fullt samstarf við sænsk og maltnesk flugmálayfirvöld þegar athygli var vakin á því að öryggismálum, sem tengjast rekstri Air Universal Ltd. sem hefur fengið vottun í því ríki, kynni að vera ábótavant, eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 83) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, hafa sýnt vangetu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum í samræmi við skuldbindingar sínar samkvæmt Chicago-samningnum. Sierra Leóne skortir viðeigandi kerfi til að hafa umsjón með flugrekendum sínum eða loftförum og býr ekki yfir tæknilegri getu eða úrræðum til að annast slík verkefni. Nokkrir handhafar flugrekandaskirteina (AOC), sem gefin eru út í Sierra Leóne, höfðu ekki höfuðstöðvar sínar í Sierra Leóne, sem er andstætt kröfum 6. viðauka við Chicago-samninginn.
- 84) Áætlun um aðgerðir til úrbóta, sem Sierra Leóne lagði fram, er talin óhentug (eða ófullnægjandi) til að lagfæra þessa alvarlegu annmarka í öryggismálum sem komu í ljós. Flugmálayfirvöld í Sierra Leóne hafa gert samning við einkafyrirtæki, International Aviation Surveyors (IAS), um að annast tiltekna eftirlitsstarfsemi fyrir sína hönd. Fyrirkomulagið, sem báðir aðilar stofnuðu til í viljayfirlýsingu ⁽²⁾, tekur þó ekki til fullnægjandi eftirlitskerfis fyrir loftför sem eru skráð í Sierra Leóne. Einkum og sér í lagi:
- loftför eða flugrekendur, sem viljayfirlýsingin náði yfir, voru ekki staðsett í Sierra Leóne og starfsfólk IAS var hvorki staðsett í Sierra Leóne né í því landi sem flugrekendurnir voru staðsettir,
 - IAS virtist ekki hafa neinar framkvæmdaheimildir,
 - IAS ábyrgðist kerfisbundnar skoðanir hjá viðkomandi flugrekendum en umfang skoðunarstarfseminnar var ekki tilgreint nánar,
 - viljayfirlýsingin myndaði samningsbundin tengsl milli IAS og viðkomandi flugrekenda,
 - í samkomulaginu virtist ekki fjallað um eftirlit með starfrækslu loftfara á fullnægjandi hátt.

⁽¹⁾ CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37

⁽²⁾ Viljayfirlýsing milli flugmálastjóra Sierra Leóne og „FAST International Aviation Surveyors“ um skoðun, eftirlit og lögboðna þjónustu til handa flugrekendum utan svæðisins (IAS/SL DCA MOA 201101).

- 85) Yfirvöld í Sierra Leóne, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með eftirfarandi flugrekendum, hafa sýnt vangetu til að hafa fullnægjandi öryggiseftirlit með þeim: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (SL) Ltd, Heavylift Cargo, Paramount Airlines Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.
- 86) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Sierra Leóne, skuli sæta flugrekstrarbanni og skráðir í viðauka A.

Flugrekendur frá Svasílandi

- 87) Færðar hafa verið sönnur á verulega anmarka í öryggismálum hjá Jet Africa, flugrekanda sem hefur fengið vottun í Svasílandi. Þessir anmarkar komu í ljós við skoðanir á hlaði sem Holland sá um samkvæmt SAFA-áætluninni ⁽¹⁾.
- 88) Jet Africa brást ekki á viðunandi hátt og í tæka tíð við fyrirspurn hollenskra flugmálayfirvalda vegna rannsóknar þeirra á þeim þáttum í rekstri sem tengjast öryggismálum, sem bar vott um að gagnsæi eða upplýsingaflæði væri ónógt eins og sýndi sig þegar flugrekandinn svaraði ekki bréfum sem bárust frá þessu aðildarríki.
- 89) Engar sannanir liggja fyrir um að Jet Africa hafi lagt fram áætlun um aðgerðir til úrbóta sem svar við beiðni Hollands til að lagfæra þessa alvarlegu anmarka í öryggismálum.
- 90) Yfirvöld, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Svasílandi, hafa sýnt vangetu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum, einkum eins og kom í ljós við úttektaráætlun sem unnin er í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum sem fór fram í mars 1999. Í úttektarskýrslunni var komist að þeirri niðurstöðu að á þeim tíma sem úttektin fór fram var Svasíland ekki fært um að ábyrgjast á fullnægjandi hátt eftirlit með öryggismálum í tengslum við flugrekendur sína og skráningu loftfara ⁽²⁾. Einnig var tekið fram að ómögulegt væri að ákvarða raunverulegan fjölda skráðra loftfara þar sem skráin væri ekki uppfærð á tilskilinn hátt. Ekki var heldur mögulegt fyrir úttektarhópin að ákvarða raunverulegan fjölda flugrekstrarleyfa, sem hafa verið veitt í Svasíland, þar sem skrár höfðu ekki verið uppfærðar. Úttektaráætluninni, sem unnin er í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum, hefur enn ekki verið fylgt eftir þar sem yfirvöld í Svasílandi hafa ekki látið Alþjóðafflugmálastofnuninni í té upplýsingar um árangur, sem náðst hefur við framkvæmd áætlunar um aðgerðir til úrbóta, til að lagfæra anmarkana sem komu fram í niðurstöðum úttektarinnar.

- 91) Yfirvöld í Svasílandi, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með eftirfarandi flugrekendum, hafa sýnt vangetu til að hafa fullnægjandi öryggiseftirlit með þeim: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.
- 92) Á grundvelli hinna sameiginlegu viðmiðana er það því metið svo að allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Svasílandi, skuli sæta flugrekstrarbanni og skráðir í viðauka A.

Almennar forsendur að því er varðar flugrekendur í skránni

- 93) Þar sem það myndi ekki stofna öryggi í hættu geta allir flugrekendur, sem um getur hér að framan, fengið heimild til að nýta sér 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.
- 94) Uppfæra ber skrá Bandalagsins með reglulegu millibili og eins fljótt og þess er krafist til að taka tillit til þróunar í öryggismálum í tengslum við viðkomandi flugrekendur og á grundvelli frekari sannana um aðgerðir til úrbóta.

Flugrekendur sem eru ekki í skránni

- 95) Í ljósi sannana sem Tuninter og yfirvöld í Túnis, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, lögðu fram, ásamt frekari staðfestingu frá Ítalíu, er talið að rökstuddar sannanir sýni að þessi flugrekandi hafi lagfært þá anmarka í öryggismálum sem komu í ljós við tvær skoðanir ítalskra yfirvalda á staðnum.
- 96) Á grundvelli upplýsinga, sem Þýskaland lagði fram, er talið að ekki séu lengur fyrir hendi rökstuddar sannanir fyrir vangetu eða tregðu af hálfu yfirvalda í Tadsjikistan sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í því ríki.
- 97) Á grundvelli upplýsinga sem Belgía fékk og sýndu að anmarkarnir, sem höfðu í för með sér að sett var innlent bann á I.C.T.T.P.W. og South Airlines, hafa verið lagfærðir að öllu leyti, er talið að ekki séu lengur fyrir hendi rökstuddar sannanir fyrir viðvarandi, alvarlegum annmörkum í öryggismálum af hálfu þessara flugrekenda.

⁽¹⁾ CAA/NL-2004-98

⁽²⁾ ICAO-USOAP Summary Report — Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland, (Mbabane, 9.-12. mars 1999).

- 98) Á grundvelli upplýsinga sem Þýskaland lagði fram og sýndu að loftfarið, sem hafði í för með sér að settar voru strangar rekstrartakmarkanir á Atlant Soyuz, er ekki lengur hluti af flugflota þessa flugrekanda, er talið að ekki séu lengur fyrir hendi rökstuddar sannanir fyrir viðvarandi, alvarlegum anmörkum í öryggismálum af hálfu þessa flugrekanda.
- 99) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga á þessu stigi er talið að ekki séu fyrir hendi rökstuddar sannanir fyrir verulegum anmörkum í öryggismálum, sem ekki hefur verið bætt úr, af hálfu Air Mauritanie. Engu að síður verður að meta nánar hæfi þeirra yfirvalda Míritaníu sem bera ábyrgð á lögboðnu eftirliti með þessum flugrekanda. Í þessu skyni skal framkvæmdastjórnin, með aðstoð yfirvalda í öllum aðildarríkjum sem eiga hagsmuna að gæta, annast, innan tveggja mánaða, úttekt á þeim yfirvöldum Míritaníu sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þessum flugrekanda.
- 100) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Viðfangsefni

Með þessari reglugerð er tekin saman skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins, sem um getur í II. kafla grunnreglugerðarinnar.

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

Gjört í Brussel 22. mars 2006.

2. gr.

Rekstrarbann

1. Flugrekendum, sem eru skráðir í viðauka A, er bannað að stunda allan flugrekstur innan Bandalagsins.
2. Rekstur flugrekenda, sem eru skráðir í viðauka B, er háður takmörkunum innan Bandalagsins. Rekstrartakmarkanirnar fela í sér bann við notkun tilgreinds loftfars eða tilgreindra tegunda loftfara sem um getur í viðauka B.

3. gr.

Framfylgd

Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um allar ráðstafanir, sem gripið er til skv. 1. mgr. 3. gr. grunnreglugerðarinnar, til að framfylgja á sínu yfirráðasvæði rekstrarbanninu, sem tilgreint er í skrá Bandalagsins, gagnvart þeim flugrekendum sem bannið nær til.

4. gr.

Gildistaka

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 BANAÐ 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 KORYO	Óskráð	KOR	Norður-Kórea
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Súdan
AIRANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Íran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Óskráð	VRB	Rúanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angóla
UKRANIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Úkraína
VOLARE AVIATION ENTERPRISE	143	VRE	Úkraína
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/TC/0005/2007	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MNT/TC/0042/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR BENI	406/CAM/MNT/TC/0019/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR BOYOMA	409/CAB/MNT/TC/0049/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR INFINI	409/CAB/MNT/TC/06/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/0015/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
AIR TROPIQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Óskráð	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
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MNT/TC/0073/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MNT/TC/0090/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
CHC STELAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
ESPACE AVIATION SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
I.T.A.B - International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Óskráð	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
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MNT/TC/0088/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
KIVU AIR	409/CAB/MNT/TC/0044/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
LAC — Lignes Aériennes Congolaises	Undirritun ráðherra	LCG	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
MANGO MAT	409/CAB/MNT/TC/0007/2007	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MNT/TC/0001/2007	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
RWABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MNT/TC/0052/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/076/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SAFE AIR COMPANYY	409/CAB/MNT/TC/0004/2007	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Óskráð	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	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
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Óskráð	Austur-Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.	Óskráð	Óskráð	Miðbaugs-Gínea
CRONOS AIRLINES	Óskráð	Óskráð	Miðbaugs-Gínea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTC/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 - Unión de Transporte Aéreo 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.			
ADAM SKY CONNECTION	121-036	DHI	Indónesía
(AIRLINES) AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Óskráð	Indónesía
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indónesía
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Óskráð	Indónesía
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Óskráð	Indónesía
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Óskráð	Indónesía
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Óskráð	Indónesía
CARDIG AIR	121-013	Óskráð	Indónesía
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Óskráð	Indónesía
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indónesía
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Óskráð	Indónesía
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indónesía
EASTINDO	135-038	Óþekkt	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
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Óskráð	Indónesía
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Óskráð	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	Óskráð	Indónesía
KARTIKA AIRLINES KAE	121-003	KAE	Indónesía
KURA-KURA AVIATION	135-016	Óskráð	Indónesía
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indónesía
MANDALA AIRLINES MDL	121-005	MDL	Indónesía
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	Óskráð	Indónesía
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Óskráð	Indónesía
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indónesía
METRO BATAVIA BTV	121-007	BTV	Indónesía
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Óþekkt	Indónesía
PELITA AIR SERVICE PAS	121-008	PAS	Indónesía
PELITA AIR SERVICE PAS	135-001	PAS	Indónesía
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Óskráð	Indónesía
PURA WISATA BARUNA	135-025	Óskráð	Indónesía
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indónesía
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indónesía
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Óskráð	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
SMAC	135-015	SMC	Indónesía
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indónesía
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Óskráð	Indónesía
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Óskráð	Indónesía
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indónesía
TRAVIRA UTAMA	135-009	Óskráð	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
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kírgistan, þ.m.t.			Kírgistan
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kírgistan
AIR MANAS	17	MBB	Kírgistan
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kírgistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kírgistan
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kírgistan
BOTIR AVIA	10	BTR	Kírgistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kírgistan
DAMES	20	DAM	Kírgistan
EASTOK AVIA	15	Óskráð	Kírgistan
ESEN AIR	2	ESD	Kírgistan
GALAXY AIR	12	GAL	Kírgistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kírgistan
INTAL AVIA	27	INL	Kírgistan

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
ITEK AIR	04	IKA	Kírgistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kírgistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kírgistan
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kírgistan
MAX AVIA	33	MAI	Kírgistan
OHS AVIA	09	OSH	Kírgistan
S GROUP AVIATION	6	Óskráð	Kírgistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kírgistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Kírgistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kírgistan
TRAST AERO	05	TSJ	Kírgistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu, þ.m.t.			Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Sierra Leóne, þ.m.t.			Sierra Leóne
AIR RUM, Ltd	Óskráð	RUM	Sierra Leóne
BELLIVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Óskráð	BVU	Sierra Leóne
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Óskráð	DTY	Sierra Leóne
HEAVYLIFT CARGO	Óskráð	Óskráð	Sierra Leóne
ORANGE AIR SIERRE LEONE LTD	Óskráð	ORJ	Sierra Leóne
PARAMOUNT AIRLINES LTD	Óskráð	PPR	Sierra Leóne
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Óskráð	SVT	Sierra Leóne
TEBBAH AIRWAYS	Óskráð	Óskráð	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

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
JET AFRICA SWAZILAND	Óskráð	OSW	Svasíland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Óskráð	RSN	Svasíland
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Óskráð	Óskráð	Svasíland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Óskráð	SWX	Svasíland
SWAZILAND AIRLINK	Óskráð	SZL	Svasíland

(¹) Hægt væri að heimila að flugrekendur, sem taldir eru upp í viðauka A, nýti flugrétindi með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda rekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.

VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR ÞAR SEM SETTAR HAFÁ VERIÐ TAKMARKANIR Á REKSTUR ÞEIRRA INNAN BANDALAGSINS ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskirteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskirteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars	Skráningarnúmer og framleiðslunúmer ef það er fyrir hendi	Skrásetningarríki
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladess
AIR SERVICES COMORES	06-0819/TA-15/DGACM	KMD	Comoros	Öll loftför, að undanskildu LET 410 UVP	Öll loftför, að undanskildu D6-CAM (851336)	Comoros
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC /0108/2006	ALX	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)	Öll loftför, að undanskildu B767-266 ER	Öll loftför, að undanskildu 9Q-JD (framl.raðnr. 23 178)	Austur-Kongó (alþýðulýðveldið)

⁽¹⁾ Hægt væri að heimila að flugrekendur, sem taldir eru upp í viðauka B, nýti flugrétindi með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda rekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.