

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2018/1866****2019/EES/49/08****frá 28. nóvember 2018****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 að því er varðar skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða sæta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

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

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 ⁽²⁾ var stofnuð skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 2) Í samræmi við 3. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 ⁽³⁾ sendu tiltekin aðildarríki og Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) framkvæmdastjórninni upplýsingar sem skipta máli við uppfærslu þeirrar skrár. Þriðju lönd og alþjóðastofnanir sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þeirra upplýsinga ætti að uppfæra skrána.
- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur, annaðhvort beint eða fyrir milligöngu yfirvalda, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur, sem myndu liggja til grundvallar ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Sambandsins, eða ákvörðun um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er að finna í skránum í viðauka A og B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin lögðu fram, til að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina og við nefndina sem komið var á fót með reglugerð (EB) nr. 2111/2005 („flugöryggisnefndin“).
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefndina upplýsingar um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Angóla, Belarús (Hvíta-Rússlands), Benín, Gambía, Indónesía, Míritaníu, Mexíkó, Moldóvu, Nepal, Rússlands, Taílands, Venesúela og Sambía. Framkvæmdastjórnin upplýsti einnig flugöryggisnefndina um stöðu flugöryggis í Afganistan, Gabon, Kasakstan, Líbía og Mósambík.
- 6) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti einnig framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði sem voru framkvæmdar í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 ⁽⁵⁾ innan ramma áætlunarinnar um öryggisskoðanir erlendra loftfara („SAFA-skoðanir“).

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 304, 29.11.2018, bls. 10. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 90/2019 frá 29. mars 2019 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

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

⁽²⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 frá 22. mars 2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14).

⁽³⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 (Stjtið. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15).

⁽⁴⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 frá 22. mars 2006 þar sem mælt er fyrir um framkvæmdarreglur um skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 8).

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

- 7) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina enn fremur um verkefni á sviði tækniástoðar í þriðju löndum sem verða fyrir áhrifum flugrekstrarbanns samkvæmt reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006. Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram upplýsingar um áætlanir og beiðnir um frekari tækniástoð og samstarf til að auka getu flugmálayfirvalda almenningssflugs í þriðju löndum á sviði stjórnsýslu og tækni með það fyrir augum að aðstoða þau við að ráða bót á því þegar ekki hefur verið farið að gildandi, alþjóðlegum öryggiskröfum um almenningssflug. Aðildarríki voru hvött til að bregðast við slíkum beiðnum á tvíhliða grundvelli í samráði við framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun Evrópu. Í þessu samhengi ítrekaði framkvæmdastjórnin nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan SCAN-gagnagrunns (e. *Safety Collaborative Assistance Network*) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, um tækniástoð við þriðju lönd sem Sambandið og aðildarríki þess láta í té til að bæta flugöryggi um allan heim.
- 8) Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörðunarkerfisins og viðvörðunarkerfis flugrekenda í þriðju löndum („TCO“) og einnig um fyrirliggjandi tölfraðilegar upplýsingar um viðvörðunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 9) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda í Sambandinu og úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem og úr sérstökum skoðunum og úttektum, sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa mörg aðildarríki gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær. Búlgarí og Malta upplýstu framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um aðgerðir sem gripið hefur verið til í tengslum við flugrekendur sem hafa fengið vottun í Búlgaríu og Möltu.
- 10) Aðildarríkin ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefi til kynna að öryggisáhrættu væri yfirvofandi sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum.

Flugrekendur frá Angóla

- 11) Með bréfi dagsettu 30. apríl 2018 óskaði framkvæmdastjórnin eftir skrá yfir skjöl og aðgerðir, sem á að ljúka við, frá Flugmálastjórn Angóla (INAVIC).
- 12) Flugmálastjórn Angóla lagði fram öll umbeðin gögn í tæka tíð. Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram greiningu á gögnunum, sem Flugmálastjórn Angóla lagði fram, og komst að þeirri niðurstöðu að þau væru sett fram á skýran og skipulegan hátt. Auk þess voru afrit af flugrekandaskírteinum og rekstrarforskriftum, sem Flugmálastjórn Angóla lagði fram, í samræmi við snið Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Flugmálastjórn Angóla gaf gott yfirlit yfir framhaldsaðgerðir í kjölfar niðurstaðna sem fengust við eftirlit með öryggi hjá angólskum flugrekendum á sviði flugrekstrar og lofthæfis.
- 13) Verklagsreglur og reglur Flugmálastjórnar Angóla hafa verið uppfærðar síðan 2015, aðallega á sviði lofthæfis, flugrekstrar og fluglækninga. Í samræmi við viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur hefur Flugmálastjórn Angóla einnig reglulega sent Alþjóðaflugmálastofnuninni uppfærðar útgáfur af áætlun sinni um aðgerð til úrbóta.
- 14) Til að fá nákvæmari og gagnreyndari skilning á eftirlitsstarfsemi í Angóla óskaði framkvæmdastjórnin eftir skýrslum frá Flugmálastjórn Angóla um skoðanir eða úttektir í tengslum við framlengingu gildistíma flugrekandaskírteina, þ.m.t. nákvæm lýsing á niðurstöðunum og þeim framhaldsaðgerðum sem beitt var vegna flugrekendanna *Sonair*, *Air Jet* og *Heli-Malongo*.
- 15) Skýrslurnar voru sendar til Flugöryggisstofnunar Evrópu sem ályktaði að gögn þeirra væru viðeigandi og að gæði þeirra væru mjög góð. Þessar skýrslur sýndu einnig að hlutaðeigandi flugrekendur hefðu framkvæmt viðeigandi aðgerðir til úrbóta á grundvelli niðurstaðna Flugmálastjórnar Angóla.
- 16) Flugmálastjórn Angóla upplýsti framkvæmdastjórnina um að hún hefði vottað tvo nýja flugrekendur, nánar tiltekið flugrekendurna *Bestfly Aircraft Management* og *SJL*. Flugmálastjórn Angóla upplýsti einnig framkvæmdastjórnina um að sjö flugrekendur, nánar tiltekið flugrekendurnir *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* og *Mavewa* hafi ekki lengur gild flugrekandaskírteini.

- 17) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga kemst framkvæmdastjórnin að þeirri niðurstöðu að Flugmálastjórn Angóla hafi náð árangri með tilliti til framkvæmdar á alþjóðlegum öryggiskröfum. Áður en hægt er að taka ákvörðun um að aflétta flugrekstrarbanninu, sem flugrekendur frá Flugmálastjórn Angóla sæta, verður þó að sannreyna að árangur hafi náðst með því að senda aðila frá Sambandinu í matsheimsókn á starfsstöð Flugmálastjórnar Angóla og til valinna angólskra flugrekenda.
- 18) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi ætti að breyta skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins og að bæta ætti í skrána nýju flugrekendunum *Bestfly Aircraft Management* og *SJL*. Fella ætti flugrekendurna *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* og *Mavewa* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 þar sem þeir hafa ekki lengur gilt flugrekandaskírteini.

Flugrekendur frá Belarús (Hvíta-Rússlandi)

- 19) Hinn 17. september 2018, í framhaldi af því að Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á annmörkum í öryggismálum innan ramma TCO-heimildaferlisins, hóf framkvæmdastjórnin samráð við Flugmálastjórn Belarús (AD-BLR) skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 20) Hinn 8. nóvember 2018 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og fulltrúar Flugmálastjórnar Belarús tæknifund. Á þeim fundi lagði framkvæmdastjórnin áherslu á mikilvægi þess að hún fengi réttar og reglubundnar upplýsingar um öryggisefirlitsstarfsemi Flugmálastjórnarinnar. Flugmálastjórn Belarús tundaði þær ráðstafanir til úrbóta sem teknar hafa verið til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur vakið máls á innan ramma TCO-heimildaferlisins og vöktunarstarfsemi. Þó svo að þegar hafi verið óskað eftir þeim upplýsingum þegar samráðið hófst lagði Flugmálastjórn Belarús hvorki fram fullnægjandi upplýsingar um skipulag né niðurstöður eftirlitsstarfseminnar. Að teknu tilliti til þeirra erfiðleika sem upp komu hjá tilteknum umsækjendum, sem hafa fengið vottun í Belarús, við að fara í gegnum heimildarferlið, einkum vegna annmarka í öryggismálum, ítrekaði framkvæmdastjórnin mikilvægi þess að Flugmálastjórn Belarús færi að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum á sama tíma og hún innti af hendi ábyrgðarstörf sín.
- 21) Í ljósi núverandi annmarka í öryggismálum bauð framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Belarús til áheyrnar í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 sem fór fram 13. nóvember 2018. Í þeirri áheyrn lét Flugmálastjórn Belarús framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni í té almennar upplýsingar um fluggeirann í Belarús, um fjölda þess starfsfólks sem stendur til boða til öryggisefirlits og hvernig þeir standa að rannsókn slysa. Flugmálastjórn Belarús upplýsti einnig um stöðu öryggisefirlits í Belarús með því að vísa til viðeigandi mikilvægra þátta Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Flugmálastjórn Belarús ítrekaði ákall um náð samstarf við ESB og upplýsti um að hafin væri innleiðing nokkurra ESB-reglugerða, einkum á sviði lofthæfis og flugrekstrar. Þar sem Flugmálastjórn Belarús er sannfærð um að starfsemi hennar samrýmist að öllu leyti alþjóðlegum öryggiskröfum bauð hún ESB að koma í matsheimsókn til að fá betri innsýn í kerfið um eftirlit með flugöryggi í Belarús.
- 22) Framkvæmdastjórnin telur að skortur á skjalfestum upplýsingum og erfið upplýsingaskipti frá því formlegt samráð hófst geri erfitt um vik að meta hvernig Flugmálastjórn Belarús sinnir skyldustörfum sínum. Framkvæmdastjórnin telur því nauðsynlegt að aðilar frá Sambandinu fari í matsheimsókn á starfsstöð áður en boðað verður til næsta fundar flugöryggisnefndarinnar.
- 23) Framkvæmdastjórnin telur enn fremur að niðurstöður úr SAFA-skoðunum á hlaði hjá flugrekandanum *BELAVIA*, eina flugrekandanum í áætunarflugi með farþega sem hefur fengið vottun í Belarús, hafi ekki í för með sér nein sérstök öryggisvandamál á þessu stigi að því er varðar þennan flugrekanda. Að því er varðar flugrekendur sem annast flutningaflug hefur Flugöryggisstofnun Evrópu þegar gripið til framfylgdarráðstafana í tengslum við flugrekendurna *Aircompany Grodno* og *Transaviaexport Airlines*.
- 24) Jafnvel þótt augljóst sé að ýmsir annmarkar sem komu í ljós þarfnist lagfæringar eru þeir enn ekki þess eðlis að þeir réttlæti að flugrekendur frá Belarús séu færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 25) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Belarús.
- 26) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Belarús með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Belarús, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

- 27) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Benín

- 28) Í maí 2017 felldi framkvæmdastjórnin alla flugrekendur, sem heyra undir yfirvöld Benín, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- 29) Með bréfi dagsettu 14. september 2018 óskaði framkvæmdastjórnin eftir skrá frá Flugmálastjórn Benín (ANAC Bénin) yfir gögn um skipulag hennar ásamt eftirlitskerfi hennar og starfsemi, þ.m.t. skrá yfir handhafa flugrekandaskírteina og skráð loftför sem og framfylgdarráðstafanir sem hafa verið gerðar.
- 30) Hinn 15. október lagði Flugmálastjórn Benín fram umbeðnar upplýsingar, þ.m.t. atriði varðandi innra skipulag Flugmálastjórnarinnar, menntun og hæfi starfsfólks, þjálfunarstefnu, eftirlitsferli, tilkynningakerfi um atvik og útgáfu- og fullgildingarferli skírteina.
- 31) Skjölín, sem lögð voru fram, sýndu einnig að Flugmálastjórn Benín hafði vottað tvo flugrekendur, nánar tiltekið flugrekendurnar *Air Taxi Bénin* og *ASAB*.
- 32) Framkvæmdastjórnin hvetur Flugmálastjórn Benín til að gefa reglulega skýrslu um stöðugar umbætur í tengslum við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna og um allar nýjar tilheyrandi upplýsingar, einkum um vottun nýrra flugrekenda.
- 33) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Benín.

Flugrekendur frá Gambíu

- 34) Flugrekendum frá Gambíu hefur aldrei verið bætt í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Með bréfi dagsettu 24. ágúst 2018 óskaði framkvæmdastjórnin eftir skrá frá Flugmálastjórn Gambíu (CAAG) yfir gögn um skipulag hennar ásamt eftirlitskerfi hennar og starfsemi, þ.m.t. skrá yfir handhafa flugrekandaskírteina og skráð loftför sem og framfylgdarráðstafanir sem hafa verið gerðar. Flugmálastjórn Gambíu lagði fram umbeðnar upplýsinga 28. september 2018.
- 35) Flugmálastjórn Gambíu upplýsti framkvæmdastjórnina um að á þeim tíma voru engir handhafar flugrekandaskírteina í landinu og 18 loftför í skrá um loftför. Mörg loffaranna eru í geymslu, önnur eru ekki lengur starfrækt.
- 36) Flugmálastjórn Gambíu staðfesti að flugrekandaskírteini flugrekandans *Sonnig International Private Jets Gambia* — *SIPJ(G)* hefði ekki verið í gildi síðan í ágúst 2017.
- 37) Með sama bréfi upplýsti Flugmálastjórn Gambíu einnig að Alþjóðaflugmálastofnunin hefði framkvæmt úttekt í tengslum við eftirlit með öryggismálum á staðnum frá 16. til 26. júlí 2018 samkvæmt úttektaráætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum með samfelldri vöktun. Flugmálastjórn Gambíu skuldbatt sig til að senda framkvæmdastjórninni úttektarskýrsluna um leið og hún liggur fyrir. Fyrri úttektarniðurstöður frá 2005 benda til heildarframkvæmdarhlutfalls sem nemur 78,46%.
- 38) Á grundvelli þeirra upplýsinga metur framkvæmdastjórnin það svo að sem stendur hafi ekki komið fram neinar vísbendingar um að Flugmálastjórn Gambíu myndi ekki geta uppfyllt alþjóðlegar skuldbindingar sínar að því er varðar öryggiseftirlit.
- 39) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Gambíu.

⁽¹⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/830 frá 15. maí 2017 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða sæta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (Stjtíð. ESB L 124, 17.5.2017, bls. 3), forsendur 12-19 um Benín.

Flugrekendur frá Indónesíu

- 40) Allir flugrekendur frá Indónesíu voru felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 í júní 2018 ⁽¹⁾. Í þeim tilgangi að vakta öryggisefirlit í Indónesíu enn frekar héldu framkvæmdastjórnin og flugstjóri Indónesíu (DGCA Indonesia) áfram að hafa samráð sín á milli skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006. Framkvæmdastjórnin vaktar árangur Flugmálastjórnar Indónesíu við að tryggja að kerfi Indónesíu um eftirlit með flugöryggi samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum. Í því sambandi veitti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórninni viðbótarupplýsingar, með bréfi dagsettu 26. september 2018, ásamt uppfærðum upplýsingum um öryggisefirlit með flugi í Indónesíu fyrir tímabilið maí 2018 til ágúst 2018 sem og um samþykka áætlun um aðgerðir til úrbóta.
- 41) Þessar upplýsingar innihéldu skrá yfir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, skráð loftför og starfsemi í tengslum við öryggisefirlit, skrá yfir framfylgdarráðstafanir sem Flugmálastjórn Indónesíu hefur gripið til, uppfærða stöðu yfir áætlun um aðgerðir til úrbóta sem afleiðing af matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í mars 2018, sem og uppfærða stöðu á framkvæmd aðgerðaáætlunar um hæfisbundna leiðsögu („PBN“) og á tækniástoðinni sem hefur verið veitt Flugmálastjórn Indónesíu.
- 42) Að því er varðar skrá yfir flugrekendur, loftför og eftirlitsstarfsemi á þessu tímabili gaf Flugmálastjórn Indónesíu út eitt nýtt flugrekandaskírteini (hluti 121) og tvö ný flugrekandaskírteini (hluti 135).
- 43) Að því er varðar framfylgdarráðstafanirnar, sem gripið hefur verið til, hefur Flugmálastjórn Indónesíu fellt tvö flugrekandaskírteini tímabundið úr gildi (eitt sem fellur undir hluta 121 og eitt sem fellur undir hluta 135), afturkallað eitt fullgildingarskírteini og einu sinni beitt stjórnsýsluviðurlögum gagnvart handhafa flugrekandaskírteinis (hluti 135). Þar að auki hefur Flugmálastjórn Indónesíu tekið fyrstu skrefin í því að efla eftirlit á sviði læknisfræðilegs hluta leyfisveitinga, sem viðbrögð við þeim vandamálum sem komu í ljós í ESB-matsheimsókninni í mars 2018, þar sem hún svipti tímabundið tvo viðurkennda handhafa lækningaleyfis leyfi til að stunda fluglækningar.
- 44) Einnig hefur verið tekið tillit til tilmæla um að innleiða hæfisbundna leiðsögu. Við lok 2018 gerir Flugmálastjórn Indónesíu ráð fyrir að hafa innleitt verklagsreglur um hæfisbundna leiðsögu á 23 af 25 alþjóðaflugvöllum og mun það verða forgangsverkefni hennar. Innleiðing hæfisbundinnar leiðsögu á innanlandsflugvöllum og afskekktum flugvöllum miðar vel áfram en þó ekki eins hratt.
- 45) Flugmálastjórn Indónesíu upplýsti einnig framkvæmdastjórnina um stöðuna á aðgerðum til úrbóta í kjölfar samræmdrar fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem fór fram 2017. Hinn 25. júlí 2018 endurskoðaði Alþjóðaflugmálastofnunin áætlun um aðgerðir til úrbóta á sviði lofthæfis. Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt, að fullu eða að hluta til, allar aðgerðir til úrbóta.
- 46) Í kjölfar banaslyss, sem átti sér stað 29. október 2018 hjá flugrekandanum *Lion Air* í tengslum við flug JT610, hafði Flugmálastjórn Indónesíu samband við framkvæmdastjórnina innan 24 klukkustunda vegna upplýsingagjafar og hún heldur áfram að veita henni upplýsingar, þ.m.t. um forvarnaaðgerðirnar sem gripið hefur verið til eftir slysið gagnvart flugrekendum sem hafa sömu tegund loftfars innan síns flota (1 loftfar sem flugrekandinn *Garuda* starfrækir og 10 sem flugrekandinn *Lion Air* starfrækir).
- 47) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Indónesíu.
- 48) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Indónesíu með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 49) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Míritaníu

- 50) Í desember 2012 ákvað framkvæmdastjórnin að fella alla flugrekendur, sem heyra undir yfirvöld í Míritaníu, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/871 frá 14. júní 2018 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða seta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (Stjtið. ESB L 152, 15.6.2018, bls. 5), forsendur 40-64 um Indónesíu.

⁽²⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1146/2012 frá 3. desember 2012 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins (Stjtið. ESB L 333, 5.12.2012, bls. 7) forsendur 71-81 um Míritaníu.

- 51) Með bréfi dagsettu 30. ágúst 2018 óskaði framkvæmdastjórnin eftir gögnum frá Flugmálastjórn Míritaníu (ANAC) um skipulag hennar ásamt eftirlitskerfi hennar og starfsemi, þ.m.t. skrá yfir handhafa flugrekandaskírteina og skráð loftför sem og framfylgdarráðstafanir sem gripið hefur verið til.
- 52) Hinn 10. október 2018 lagði Flugmálastjórn Míritaníu fram umbeðnar upplýsingar, þ.m.t. upplýsingar um stjórn-skipulag sitt og starfsfólk, um handhafa flugrekandaskírteina ásamt rekstrarforskriftum, um loftför skráð í Míritaníu sem og niðurstöður varðandi öryggiseftirlit, framfylgdaraðgerðir ásamt skrá yfir flugatvik og slys síðan 2016.
- 53) Flugmálastjórn Míritaníu upplýsti framkvæmdastjórnina um að á þeim tíma voru tveir flugrekendur sem höfðu fengið vottun í Míritaníu, nánar tiltekið flugrekandinn *Mauritania Airlines*, sem hefur aðsetur í Nouakchot og starfar sem fánaflugrekandi (e. *national flag carrier*) og flugrekandinn *Class Aviation*, leiguflugrekandi (e. *air taxi carrier*).
- 54) Framkvæmdastjórnin hvetur Flugmálastjórn Míritaníu til að gefa reglulega skýrslu um stöðugar umbætur í tengslum við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna.
- 55) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Míritaníu.

Flugrekendur frá Mexíkó

- 56) Flugrekendur frá Mexíkó hafa aldrei verið færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Í kjölfar banaslyss, sem átti sér stað 18. maí 2018 hjá mexíkóska flugrekandanum *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* á Kúbu, hafði framkvæmdastjórnin samband við Flugmálastjórn Mexíkó (DGAC Mexico) og óskaði eftir nákvæmum upplýsingum. Samkvæmt Flugmálastjórn Mexíkó var flugrekandaskírteini flugrekandans *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* fellt tímabundið úr gildi og var tímabundnu niðurfellingunni aflétt 29. ágúst 2018 í kjölfar skoðunar sem Flugmálastjórn Mexíkó framkvæmdi. Slysið sjálft og sá stutti tími sem leið milli tímabundinnar niðurfellingar flugrekandaskírteinisins og afléttingar hennar gaf tilefni til áhyggna varðandi hvernig Flugmálastjórn Mexíkó hafi framkvæmt öryggiseftirliti sitt. Til viðbótar við þetta slys voru ýmsar vísbendingar um að flugöryggisstig í Mexíkó kynni að hafa lækkað þar sem slysum og alvarlegum flugatvikum á árinu 2018 hefur fjölgað.
- 57) Hinn 16. október 2018 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og Flugmálastjórn Mexíkó tæknifund. Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Mexíkó fram viðeigandi upplýsingar um skipulag sitt, leyfisveitingu, vottunar- og eftirlitsstarfsemi, um starfsfólk sem ber ábyrgð á öryggiseftirliti og um verklagsreglur um eftirlit og lagamma. Flugmálastjórn Mexíkó greindi einnig frá ástæðum fyrir skjótri afléttingu tímabundinnar niðurfellingar flugrekanda-skírteinis flugrekandans *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*.
- 58) Framkvæmdastjórnin veitti athygli hröðum vexti fluggeirans í Mexíkó árið 2017, einkum að því er varðar fjölda skráðra loftfara, flugrekenda og flugleiða, og lét í ljós tilteknar áhyggjur varðandi getu Flugmálastjórnar Mexíkó til að annast fullnægjandi öryggiseftirlit. Flugmálastjórn Mexíkó svaraði því þannig að hún teldi sig hafa nauðsynlega getu og lagði áherslu á þá staðreynd að umsvifamikill flugrekandi (*Mexicana de Aviación*) hafi lýst sig gjaldþrota og að nýir flugrekendur (t.d. *Volaris, Aerojet*) noti sömu tegundir loftfara. Af þessum sökum hefur fjölgun skráðra loftfara, að mati Flugmálastjórnar Mexíkó, ekki nein marktæk áhrif á eftirlitsgetu Flugmálastjórnar Mexíkó.
- 59) Að því er varðar flugrekandann *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* greindi Flugmálastjórn Mexíkó frá því að flugrekandinn *Global Air* hefði lagt fram kæru varðandi ákvörðunina um að fella tímabundið úr gildi flugrekanda-skírteini hans og varðandi sérstakt skoðunarfyrirkomulag Flugmálastjórnar Mexíkó. Við lok meðferð dómstóla óskaði flugrekandinn *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* eftir að skráning loftfars síns og flugrekandaskírteinis sitt yrðu felld úr gildi. Í kjölfar þessarar beiðni hefur flugrekandinn *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* enga heimild til starfrækslu í Mexíkó.
- 60) Til viðbótar við þennan fund og að beiðni framkvæmdastjórnarinnar, veitti Flugmálastjórn Mexíkó einnig upplýsingar um slysin og alvarlegu flugatvikin sem höfðu átt sér stað síðastliðin 5 ár, sem og upplýsingar um fjölda tímabundinna niðurfellinga, afturkallana og annarra framfylgdarráðstafana sem gripið var til á árunum 2017 og 2018. Flugmálastjórn Mexíkó sendi framkvæmdastjórninni einnig niðurstöður og áætlanir um aðgerðir til úrbóta úr viðbótarskoðunum sem fóru fram hjá flugrekandanum *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* í kjölfar slyssins á Kúbu og niðurstöður og áætlanir um aðgerðir til úrbóta hjá þremur öðrum mexíkóskum flugrekendum.

- 61) Á grundvelli samráðsins, sem fór fram, og upplýsinganna, sem veittar voru, telur framkvæmdastjórnin að Flugmálastjórn Mexíkó annist öryggiseftirlit með nægilega samfelldum hætti (t.d. með endurnýjun vottorða á tveggja ára fresti). Lagaramminn fyrir flug í Mexíkó virðist vera yfirgripsmikill og samrýmast viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum. Niðurstöður úr SAFA-skoðunum á hlaði, sem framkvæmdar voru hjá mexíkóskum flugrekendum, benda, á þessu stigi, ekki til neinna sértækra öryggisvandamála.
- 62) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsingar sem lagðar voru fram á og eftir samráðsfundinn um tæknimál 16. október 2018, telur framkvæmdastjórnin að á þessu stigi hafi Flugmálastjórn Mexíkó nauðsynlega getu og vilja til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum.
- 63) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Mexíkó í skrána.
- 64) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Moldóvu

- 65) Með bréfi dagsettu 27. september 2018 upplýsti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Moldóvu (CAAM) um tiltekin öryggisvandamál varðandi flugrekendur sem hafa fengið vottun hjá Flugmálastjórn Moldóvu. Á sama tíma tilkynnti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Moldóvu um upphaf samráðs skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 66) Hinn 12. október 2018 veitti Flugmálastjórn Moldóvu framkvæmdastjórninni upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sem framkvæmd hefur verið að því er varðar flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Moldóvu síðastliðin þrjú ár, sem og það eftirlit sem fer fram að því er varðar flugrekandann *Air Moldova*.
- 67) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. mat Flugöryggisstofnunar Evrópu á TCO-heimild, á skoðunum á hlaði sem aðildarríkin hafa framkvæmt innan SAFA-áætlunarinnar og á upplýsingunum, sem Flugmálastjórn Moldóvu lagði fram, telur framkvæmdastjórnin að Flugmálastjórn Moldóvu ætti að þróa áfram getu sína í tengslum við skoðanir á flugrekendum þar sem vottun og eftirlit með þeim er á ábyrgðarsviði hennar.
- 68) Hinn 29. október 2018 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu, Flugmálastjórn Moldóvu og fulltrúar flugrekandans *Air Moldova* tæknifund. Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Moldóvu fram upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sína, þ.m.t. áætlanir um ráðningar og þjálfun tæknimenntaðs starfsfólks og um skipulega nálgun til að bæta eftirlitsgetu sína. Flugrekandinn *Air Moldova* veitti upplýsingar um hvernig fyrirtækið tekst á við áhyggjuefni varðandi líklegan skort á viðeigandi öryggismenningu í fyrirtækinu sem bent var á í tilteknum SAFA-niðurstöðum.
- 69) Í ljósi þeirra annmarka í öryggismálum sem komu í ljós bauð framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Moldóvu og flugrekendunum *Air Moldova* og *Aerotranscargo* áheyrn hjá flugöryggisnefndinni í samræmi við 7. g. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005. Áheyrnin fór fram 13. nóvember 2018. Flugmálastjórn Moldóvu lagði fram stjórnskipulag sitt, þ.m.t. ítarlegar upplýsingar um starfsfólk sitt, og veitti upplýsingar um lagaramma fyrir almenningsflugs í Moldóvu og framtíðarþróun hans, þ.m.t. framkvæmd „samkomulags um sameiginlegt flugsvæði milli Evrópusambandsins og aðildarríkja þess og Lýðveldisins Moldóvu“⁽¹⁾. Samkvæmt upplýsingum, sem Flugmálastjórn Moldóvu lagði fram 2018, voru fjórtán ESB-lagagerðir leiddar í lög í Moldóvu og áætlað er að sautján til viðbótar verði lögleiddar 2019.
- 70) Við áheyrnina skuldbatt Flugmálastjórn Moldóvu sig til að upplýsa framkvæmdastjórnina stöðugt um eftirlitsstarfsemi sína og þær aðgerðir sem gripið er til í því skyni að bæta öryggi í almenningsflugi í Moldóvu. Flugmálastjórn Moldóvu staðfesti að hún fagnaði og styddi matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð til Moldóvu.
- 71) Við áheyrnina lagði flugrekandinn *Air Moldova* fram upplýsingar um skipulag og starfsemi gæðastjórnunar- og öryggisstjórnunarkerfis síns. Hann upplýsti einnig framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um ferlana, sem hann hefði innleitt til að tryggja öryggi starfrækslu sinnar, þ.m.t. hættugreining, eftirlit með flugritagögnum sem og áhættumat og -mildunaraðgerðir. Flugrekandinn *Air Moldova* greindi frá rannsóknnum sínum í tengslum við alvarlega flugatvikið þar sem eitt loftfar hans átti hlut að máli í landingu á flugvellingum Rome Fiumicino 2017 sem og öryggisaðgerðunum sem hann hafði tafarlaust gripið til í kjölfar þessa atviks.

(1) Stjttð. ESB L 292, 20.10.2012, bls. 3.

- 72) Við áheyrnina lagði flugrekandinn *Aerotranscargo* fram upplýsingar um öryggisstjórnunarkerfi sitt, ferli við greiningu fluggagna og frammistöðuvísa öryggis. Einkum gaf hann ítarlegar upplýsingar um öryggisstjórnunarkerfi sitt og fullvissu um öryggi.
- 73) Framkvæmdastjórnin hyggst láta fara fram, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og stuðningi aðildarríkjanna, matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Moldóvu til að sannreyna hvort vottun og eftirlit Flugmálastjórnar Moldóvu með flugrekendum fari fram í samræmi við viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur. Í þessari matsheimsókn á starfsstöð verður lögð áhersla á að skoða Flugmálastjórn Moldóvu og valda flugrekendur í Moldóvu.
- 74) Jafnvel þótt augljóst sé að ýmsir annmarkar sem komu í ljós þarfnist lagfæringar eru þeir enn ekki þess eðlis að þeir réttlæti að flugrekendur frá Moldóvu séu færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 75) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Moldóvu í skrána.
- 76) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Moldóvu með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 77) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Nepal

- 78) Með bréfi dagsettu 26. ágúst 2018 upplýsti Flugmálastjórn Nepal (CAAN) framkvæmdastjórnina um þann árangur sem náðst hefur við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Í samræmi við framlagðar upplýsingar hefur Flugmálastjórn Nepal náð takmörkuðum árangri í tengslum við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Hins vegar eru framlagðar upplýsingar ófullnægjandi til að geta dregið ályktun um raunverulegt ástand öryggismála í Nepal.
- 79) Tiltæk sönnunargagn benda til þess að frá byrjun 2018 hafi a.m.k. fjögur slys í almenningsflugi átt sér stað í Nepal. Síðasta slysið átti sér stað 1. september 2018 á alþjóðlega flugvælinum Tribhuvan í Kathmandu í Nepal þar sem loftfar, sem flugrekandinn *Yeti Airlines* starfrækti, átti hlut að máli. Framkvæmdastjórnin hvatti Flugmálastjórn Nepal til að vinna að framkvæmd tilmælanna í opinberu rannsóknarskýrslunum um slysin og að gera greiningu á frumorsökum þeirra ásamt því að gera viðeigandi úrbætur.
- 80) Að því er varðar beiðni Flugmálastjórnar Nepal um matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð telur framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin að slík sendiför sé ótímabær vegna þess að hlutfall slysa í Nepal er enn óásættanlega hátt. Af þessum sökum ætti Nepal fyrst að miða að því að fækka slysum og leggja fram fullnægjandi gögn því til sönnunar um a.m.k. tveggja ára skeið.
- 81) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Nepal.

Flugrekendur frá Rússlandi

- 82) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og lögbær yfirvöld aðildarríkjanna hafa, á undangengnu tímabili, haldið áfram að vakta náð öryggisframmistöðu flugrekendanna, sem hafa fengið vottun í Rússlandi og starfrækja flug í Sambandinu, þ.m.t. með því að setja í forgang að skoðanir á hlaði séu framkvæmdar á loftförum tiltekinnna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 83) Hinn 5. október 2018 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA) til að endurskoða öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, á grundvelli skýrslna úr SAFA-skoðunum á hlaði (sem framkvæmdar voru á tímabilinu 19. september 2017 til 18. september 2018) og greina tilvik þar sem styrkja ætti eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnar Rússlands.

- 84) Á þeim fundi fór framkvæmdastjórnin enn betur yfir niðurstöðurnar úr SAFA-skoðunum hjá fjórum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Rússlandi. Jafnvel þótt engin öryggisvandamál hafi greinst upplýsti Flugmálastjórn Rússlands framkvæmdastjórnina um að sökum þess að sumir flugrekendur hefðu gengist undir takmarkaðan fjölda skoðana yrðu framkvæmdar viðbótarskoðanir hjá tveimur af þessum flugrekendum á næsta ársfjórðungi.
- 85) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsingar sem Flugmálastjórn Rússlands lagði fram 5. október 2018, telur framkvæmdastjórnin að á þessu stigi hafi Flugmálastjórn Rússland þá getu og þann vilja sem til þarf til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum. Af þessum ástæðum var niðurstaða framkvæmdastjórnarinnar sú að hvorki væri þörf á að veita rússneskum flugmálayfirvöldum né flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, áheyrn hjá flugöryggisnefndinni.
- 86) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Rússlandi í skrána.
- 87) Aðildarríkin ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur í Rússlandi uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 88) Ef þessar skoðanir gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til þess að setja rekstrarbann á tiltekna flugrekendur frá Rússlandi og bæta þeim í viðauka A eða viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Taílandi

- 89) Með bréfi dagsettu 17. september 2018 óskaði framkvæmdastjórnin eftir framvinduskýrslu frá Flugmálastjórn Taílands (CAAT) um vottunar- og eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnar Taílands.
- 90) Hinn 24. október 2018 lagði Flugmálastjórn Taílands fram framvinduskýrslu um stöðu almenningsflugs í Taílandi, um skipulag Flugmálastjórnar Taílands, eftirlitskerfi hennar og um þær framfylgdarráðstafanir sem gerðar hafa verið.
- 91) Framvinduskýrslan veitti ítarlegar upplýsingar um framkvæmd sjálfbærniáætlunar Flugmálastjórnar Taílands, sem felur í sér skipulagsúttekt, auðkenningu nauðsynlegra umbóta, áætlaða endurskoðun á löggjöf og reglum ásamt þörf á að öðlast efnahagslega og fjárhagslega sjálfbærni.
- 92) Endurvottunarferli fyrir handhafa flugrekandaskírteinis stendur enn yfir á vegum Flugmálastjórnar Taílands. Frá og með september 2018 hafa 22 flugrekendur fengið endurvottun, verið er að kalla eftir útskýringum og gögnum um skoðanir hjá tveimur flugrekendum og verið er að meta gögn tveggja flugrekenda. Allir flugrekendur, sem hafa heimild til að starfrækja millilandaflug, hafa fengið endurvottun.
- 93) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Taílandi.
- 94) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Taílandi með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Taílandi, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 95) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Venesúela

- 96) Hinn 6. mars 2017 sótti flugrekandinn *Avior Airlines*, sem hefur fengið vottun í Venesúela, um TCO-heimild hjá Flugöryggisstofnun Evrópu. Flugöryggisstofnun Evrópu mat þá umsókn og synjaði um útgáfu TCO-heimildar 4. október 2017 af ástæðum er varða öryggi vegna þess að flugrekandinn *Avior Airlines* uppfyllti ekki viðeigandi kröfur reglugerðar (ESB) nr. 452/2014.

- 97) Hinn 14. nóvember 2017 fengu bæði Flugmálastjórn Venesúela (INAC) og flugrekandinn *Avior Airlines* áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005. Í kjölfar þeirrar áheyrnar, í nóvember 2017, breytti framkvæmdastjórnin skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, og var flugrekandanum *Avior Airlines* bætt í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006⁽¹⁾.
- 98) Framkvæmdastjórnin hefur haldið áfram samráðinu við Flugmálastjórn Venesúela í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006. Hinn 29. ágúst 2018 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og Flugmálastjórn Venesúela fund um tæknimál þar sem framkvæmdastjórnin greindi frá áhyggjum sínum af getu Flugmálastjórnar Venesúela til að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar að því er varðar öryggisefirlit með flugrekendum sínum.
- 99) Á þessum tæknifundi gaf Flugmálastjórn Venesúela almennt yfirlit yfir eftirlit sitt með fluggeiranum og flugöryggis-áætlun ríkisins og ýmis dæmi um framfylgdarráðstafanir, sem gerðar hafa verið, ásamt upplýsingum um flugsamgöngur í Venesúela. Sem eftirfylgni við þennan fund lagði Flugmálastjórn Venesúela fram frekari tæknigögn. Hún greindi einnig frá því að í kjölfar fundar flugöryggisnefndarinnar, sem haldinn var í nóvember 2017, hafði hún samband við flugrekendur með ófrágengna annmarka úr SAFA-skoðunum með beiðni um að þeir brygðust við þessum ágöllum. Í kjölfar upplýsinga frá aðildarríkjunum, sem framkvæmdu skoðanirnar, bruggðust ýmsir flugrekendur frá Venesúela við þessum ágöllum en stundum á mótsagnarkenndan hátt. Til dæmis voru gerðar tillögur um mismunandi aðgerðir til úrbóta fyrir sömu eða svipaða annmarka og margar aðgerðir til úrbóta virtust aðeins ráða bót á hluta þeirra annmarka sem voru tilgreindir.
- 100) Flugöryggisstofnun Evrópu, aðildarríki og framkvæmdastjórnin lögðu fram greiningu á gögnunum, sem lögð voru fram, á TCO-mati frá Flugöryggisstofnun Evrópu og á niðurstöðum úr SAFA-skoðunum og viðbrögðum við þeim. Jafnvel þótt tilteknir þættir eftirlitskerfisins hefðu verið innleiddir og virtust vera fullnægjandi með tilliti til skipulags, fjölda starfsmanna sem starfa við eftirlit, skjalfestra verklagsreglna og skipulagningar skoðana, sýndi greining á fyrirliggjandi upplýsingum fjölda tilvika um mögulegt misræmi. Í nokkrum tilvikum var í sumum skoðunarskýrslum lýst alvarlegum ágöllum sem ættu alla jafna ekki að fyrirfinnast ef flugrekendur væru undir stöðugu eftirliti Flugmálastjórnar Venesúela. Þær ráðstafanir sem flugrekendur hafa gert til að bregðast við ágöllum, sem vakin var máls á í skoðunarskýrslum Flugmálastjórnar Venesúela, virðast sýna skort á hentugri greiningu á frumorsök og viðeigandi áætlun um aðgerð til úrbóta sem geta komið í veg fyrir að sömu eða svipaðar vanefndir endurtaki sig. Svo virðist sem Flugmálastjórn Venesúela hafi hvorki komið auga á þetta vandamál né ráðið bót á því í framhaldsaðgerðum í kjölfar eigin skoðana.
- 101) Með hliðsjón af þessu bauð framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Venesúela, í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005, áheyrn hjá flugöryggisnefndinni. Við áheyrnina 14. nóvember 2018 gaf Flugmálastjórn Venesúela framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni yfirlit yfir lagarammann fyrir flug í Venesúela, skipulag Flugmálastjórnar Venesúela, starfsfólk og tölur úr flugiðnaðinum sem og nákvæmar upplýsingar um eftirlitsstarfsemi fyrir 2017 og 2018, um framkvæmt og áætlað eftirlit, um framfylgdarráðstafanir, um stöðu á framkvæmd flugöryggis-áætlunar ríkis og um áhættumiðaða aðferð við eftirlit ásamt öðrum viðeigandi tæknupplýsingum. Flugmálastjórn Venesúela ítrekaði skyldu sína um að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar í tengslum við flugöryggi og vilja sinn til að hefja samstarf við Flugöryggisstofnun Evrópu.
- 102) Við áheyrnina spurðu aðildarríkin spurninga í þeim tilgangi að skilja hvort eftirlitskerfið væri í raun komið í framkvæmd á skilvirkan hátt í Venesúela. Ekki uppfylltu öll svör frá Flugmálastjórn Venesúela tilskildar kröfur um nákvæmni.
- 103) Framkvæmdastjórnin bendir á að skilvirk framkvæmd úttektaráætlunar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum fyrir Venesúela sé 93,51%. Úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum með samfelldri vöktun fór fram 2009 og síðasta heimsókn á vegum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við samræmda fullgildingarúttekt hennar var 2013.
- 104) Framkvæmdastjórnin bendir einnig á að átta flugrekendur frá Venesúela hafa formlega sótt um TCO-heimildir hjá Flugöryggisstofnun Evrópu. Hingað til hefur enginn flugrekandi frá Venesúela fengið TCO-heimild. Flugöryggisstofnun Evrópu hafnaði umsókn flugrekandans *Avior Airlines* af öryggisástæðum og hinum sjö umsóknunum hafnaði Flugöryggisstofnun Evrópu annaðhvort af stjórnsýslulegum ástæðum eða flugrekendurnir afturkolluðu þær sjálfir.
- 105) Framkvæmdastjórnin viðurkennir að Flugmálastjórn Venesúela hafi skuldbundið sig til að starfa með framkvæmdastjórninni og veita stöðugt uppfærðar upplýsingar um stöðu skuldbindinga sinna til eftirlits. Framkvæmdastjórnin bendir einnig á að Flugmálastjórn Venesúela sé tilbúin að funda með framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum hvenær sem þörf krefur.

(1) Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/2215 frá 30. nóvember 2017 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða sæta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (Stjtið. ESB L 318, 2.12.2017, bls. 1), forsendur 70-81 um Venesúela.

- 106) Jafnvel þótt augljóst sé að ýmsir annmarkar sem komu í ljós þarfnist lagfæringar eru þeir enn ekki þess eðlis að þeir réttlæti að flugrekendur frá Venesúela séu færðir í viðauka A eða viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 107) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Venesúela í skrána.
- 108) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Venesúela með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Venesúela, séu skoðuð á hlaði í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 109) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Sambíu

- 110) Í júní 2016 ákvað framkvæmdastjórnin að fella alla flugrekendur, sem heyra undir yfirvöld í Sambíu, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- 111) Með bréfi dagsettu 3. maí 2018 óskaði framkvæmdastjórnin eftir gögnum frá Flugmálastjórn Sambíu (ZCAA) um skipulag hennar ásamt eftirlitskerfi hennar og starfsemi, þ.m.t. skrá yfir handhafa flugrekandaskírteina og skráð loftför sem og framfylgdarráðstafanir sem gripið hefur verið til.
- 112) Hinn 1. júní 2018 lagði Flugmálastjórn Sambíu fram umbeðnar upplýsingar, þ.m.t. upplýsingar um stjórnskipulag sitt og starfsfólk, um handhafa flugrekandaskírteina ásamt rekstrarforskriftum, um loftför skráð í Sambíu sem og niðurstöður varðandi öryggisefirlit, framfylgdaraðgerðir ásamt skrá yfir flugatvik og slys síðan 2016. Að auki lagði flugmálastjórn Sambíu fram upplýsingar um þann árangur sem náðst hefur í kjölfar þeirra tilmæla sem voru birt í lokaskýrslu heimsóknar í tengslum við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í mars 2016.
- 113) Framkvæmdastjórnin hvetur Flugmálastjórn Sambíu til að gefa reglulega skýrslu um stöðugar umbætur við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna.
- 114) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Sambíu.
- 115) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar.
- 116) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Reglugerð (EB) nr. 474/2006 er breytt sem hér segir:

- 1) Í stað viðauka A kemur textinn í I. viðauka við þessa reglugerð.
- 2) Í stað viðauka B kemur textinn í II. viðauki við þessa reglugerð.

2. gr.

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

⁽¹⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/963 frá 16. júní 2016 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjúd. ESB L 160, 17.6.2016, bls. 50), forsendur 108-121 um Sambíu.

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

Gjört í Brussel 28. nóvember 2018.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Violeta BULC

framkvæmdastjóri.

I. VIÐAUKI

Í stað viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 komi eftirfarandi:

„VIÐAUKI A

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR, SEM ER BANNAÐ AÐ STUNDA FLUGREKSTUR INNAN SAMBANDSINS, MEÐ UNÐANÞÁGUM ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venesúela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Íslamska lýðveldið Íran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Írak
MED-VIEW AIRLINES	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nígería
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögbóðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.			Íslamska lýðveldið Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Íslamska lýðveldið Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Íslamska lýðveldið Afganistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögbóðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekandanum TAAG Angola Airlines sem skráður er í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Angóla
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Lýðveldið Angóla
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Lýðveldið Angóla
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Lýðveldið Angóla

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Kongó, þ.m.t.			Lýðveldið Kongó
<i>AERO SERVICE</i>	RAC06-002	RSR	Lýðveldið Kongó
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	RAC06-012	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>EMERAUDE</i>	RAC06-008	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	RAC 06-003	EKA	Lýðveldið Kongó
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	Lýðveldið Kongó
<i>EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.</i>	RAC 06-014	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC 06-001	TSG	Lýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.			Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CONGO AIRWAYS</i>	019/CAB/MIN/TVC/2015	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DAKOTA SPRL</i>	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
<i>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KIN AVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KORONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MALU AVIATION</i>	098/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVE AIR</i>	004/CAB/MIN/TVC/2015	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t.			Djibútí
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráð	DAO	Djibútí
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.			Miðbaugs-Gínea
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOP S	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>Cronos AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOP S	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.			Eritrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendunum Afrijet og SN2AG, sem eru skráðir í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Lýðveldið Gabon

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
<i>ALLEGIANCE AIR TOURIST</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Lýðveldið Gabon
<i>NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Lýðveldið Gabon
<i>SKY GABON</i>	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Lýðveldið Gabon
<i>SOLENTA AVIATION GABON</i>	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Lýðveldið Gabon
<i>TROPICAL AIR-GABON</i>	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Óskráður	Lýðveldið Gabon
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgiska lýðveldinu, þ.m.t.			Kirgiska lýðveldið
<i>AIR BISHKEK (áður EASTOK AVIA)</i>	15	EAA	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirgiska lýðveldið
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirgiska lýðveldið
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Kirgiska lýðveldið
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kirgiska lýðveldið
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kirgiska lýðveldið
<i>S GROUP INTERNATIONAL (áður S GROUP AVIATION)</i>	45	IND	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kirgiska lýðveldið
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgiska lýðveldið
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kirgiska lýðveldið
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.			Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbíu, þ.m.t.			Líbía
<i>AFRIQIYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Líbía
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Líbía
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Líbía
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Líbía
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Líbía
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Líbía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.			Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	HIM	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.			Saó Tóme og Prinsípe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Saó Tóme og Prinsípe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Saó Tóme og Prinsípe

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirlitum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Síerra Leóne, þ.m.t.			Síerra Leóne
<i>AIR RUM, LTD</i>	Óskráð	RUM	Síerra Leóne
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	Óskráð	DTY	Síerra Leóne
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	Óskráð	Óskráður	Síerra Leóne
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	Óskráð	ORJ	Síerra Leóne
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	Óskráð	PRR	Síerra Leóne
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	Óskráð	SVT	Síerra Leóne
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	Óskráð	Óskráður	Síerra Leóne
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirlitum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.			Lýðveldið Súdan
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Lýðveldið Súdan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Lýðveldið Súdan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Lýðveldið Súdan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Lýðveldið Súdan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Óskráður	Lýðveldið Súdan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Lýðveldið Súdan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Lýðveldið Súdan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Lýðveldið Súdan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Lýðveldið Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Lýðveldið Súdan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Lýðveldið Súdan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Lýðveldið Súdan“.

II. VIÐAUKI

Í stað viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 kemur eftirfarandi:

„VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN SAMBANDSINS ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningamerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðsluradnúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Lýðveldið Angóla	Öll loftför, að undanskildum loftförum af tegundinni Boeing B737-700, loftförum af tegundinni Boeing B777-200, loftförum af tegundinni Boeing B777-300 og loftförum af tegundinni Boeing B777-300ER.	Öll loftför, að undanskildum loftförum af tegundinni Boeing B737-700, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu, loftförum af tegundinni Boeing B777-200, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu, loftförum af tegundinni Boeing B777-300, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu og loftför af tegundinni Boeing B777-300ER, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu.	Lýðveldið Angóla
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómorur	Öll loftför, að undanskildum: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildum: D6-CAM (851336).	Kómorur
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni Falcon 50, tveimur loftförum af tegundinni Falcon 900.	Öll loftför, að undanskildum: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Lýðveldið Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Lýðveldið Gabon	Öll loftför, að undanskildum: einu loftfari af tegundinni Challenger CL-601, einu loftfari af tegundinni HS-125-800.	Öll loftför, að undanskildum: TR-AAG, ZS-AFG.	Lýðveldið Gabon, Lýðveldið Suður-Afríka
IRAN AIR	FS100	IRA	Íslamska lýðveldið Íran	Öll loftför af tegundinni Fokker F100 og af tegundinni Boeing B747.	Loftför af tegundinni Fokker F100, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu; loftför af tegundinni Boeing B747, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu	Íslamska lýðveldið Íran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Alþýðulýðveldið Kórea	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni TU-204.	Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633.	Alþýðulýðveldið Kórea

⁽¹⁾ Flugrekandanum Afrijet er einungis heimilt að nota þau loftför sem eru tilgreind fyrir núverandi starfrækslustig hans innan Sambandsins.⁴⁴

⁽¹⁾ Unnt væri að heimila að allir flugrekendur, sem eru skráðir í viðauka B, nýti flugréttindi, með því að nota loftfar í þjónustuleigu frá flugrekanda, sem er ekki bannað að stunda flugrekstur, að því tilskildu að viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar.