

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2019/2105****2020/EES/69/47****frá 9. desember 2019****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um 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 sendu tiltekin aðildarríki og Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) framkvæmdastjórninni upplýsingar sem skipta máli við uppfærslu þeirrar skrár. Þriðju lönd og alþjóðastofnanir veittu 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 ákvörðunar um bann við flugrekstri þeirra innan Sambandsins, eða ákvörðunar um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er að finna í skránni í viðauka A eða 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 ⁽³⁾, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Armeníu, Belarús (Hvíta-Rússlands), Dóminíska Lýðveldisins, Miðbaugs-Gíneu, Gabon, Indónesíu, Moldóvu og Rússlands. Framkvæmdastjórnin upplýsti einnig flugöryggisnefndina um stöðu flugöryggis í Angóla, Lýðveldinu Kongó (Brazzaville), Írak, Kirgíska Lýðveldinu, Malasíu, Nepal, Túrkménistan og Venesúela.
- 6) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um tæknimat sem var gert fyrir upphaflega matið og stöðuga vöktun heimilda fyrir flugrekanda frá þriðja landi (TCO-heimild), sem gefnar eru út samkvæmt ákvæðum reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 ⁽⁴⁾.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 318, 10.12.2019, bls. 79. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 139/2020 frá 25. september 2020 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stjttíð. 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 (Stjttíð. ESB L 84, 23.3.2006, bls. 14).

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

(4) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumæðferð er varða flugrekstur flugrekanda frá þriðja landi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjttíð. ESB L 133, 6.5.2014, bls. 12).

- 7) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina einnig um niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði sem voru framkvæmdar innan ramma áætlunarinnar um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætlunarinnar) í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 ⁽⁵⁾.
- 8) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina enn fremur um verkefni á sviði tækniástoðar í þriðju löndum sem verða fyrir áhrifum flugrekstrarbanns samkvæmt reglugerð (EB) nr. 474/2006. Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram upplýsingar um áætlanir og beiðnir um frekari tækniástoð og samstarf til að auka getu flugmálayfirvalda almenningsflugs í þriðju löndum á sviði stjórnsýslu og tækni með það fyrir augum að ástoða þau við að ráða bót á því þegar ekki hefur verið farið að gildandi, alþjóðlegum öryggiskröfum um almenningsflug. 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 samstarfsúræða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til ástoðar við framkvæmd flugöryggismála, um tækniástoð við þriðju lönd sem Sambandið og aðildarríki þess láta í té til að bæta flugöryggi um allan heim.
- 9) Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörunarkerfisins og viðvörunarkerfis flugrekenda í þriðju löndum og um fyrirliggjandi tölfræðilegar upplýsingar um viðvörunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 10) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda í Sambandinu 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. Búlgaría upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um aðgerðir sem gripið hefur verið til í tengslum við flugrekendur sem hafa fengið vottun í Búlgaríu.
- 11) Aðildarríkin ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum.

Flugrekendur frá Armeníu

- 12) Flugrekendur frá Armeníu hafa aldrei verið færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 13) Sem hluti af TCO-heimildarferli Flugöryggisstofnunar Evrópu fór hún í heimsókn á starfsstöð í júlí 2019 til Flugmálastjórnar Armeníu (CAC) og tveggja flugrekenda, þ.e.a.s. *Taron AviaLLC* og *Atlantis European Airways*.
- 14) Eftir heimsóknina komst Flugöryggisstofnun Evrópu að þeirri niðurstöðu að Flugmálastjórn Armeníu hafði ekki fylgt viðteknu vottunarferli á kerfisbundinn hátt við uppfærslu rekstrarforskrifta þessara flugrekenda. Þar að auki gat Flugmálastjórn Armeníu ekki veitt fullvissu um að hún væri kerfisbundið að meta öryggisstjórnunarkerfin, kerfin fyrir áframhaldandi lofthæfi og viðhaldsfyrirtæki flugrekendanna sem hún hafði vottað. Enn fremur skorti Flugmálastjórn Armeníu getu til að greina hvort verulega hafi borið á því að flugrekendur hafi ekki farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 15) Í kjölfar ágallanna, sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á í tengslum við TCO-heimildarferlið, upplýsti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Armeníu, með bréfi dagsettu 11. október 2019, um fjölda öryggisvandamála í tengslum við flugrekendurna, sem skráðir eru í Armeníu, og buðu Flugmálastjórn Armeníu og flugrekandanum *Taron Avia LLC* í áheyrn hjá flugöryggisnefndinni í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.

⁽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).

- 16) Hinn 7. nóvember 2019 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og Flugmálastjórn Armeníu tæknifund í Brussel. Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Armeníu fram upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sína, þ.m.t. áætlanir hennar um endurskipulagningu, um ráðningar og þjálfun tæknimenntaðs starfsfólks og um að bæta eftirlitsgetu sína. Flugmálastjórn Armeníu upplýsti framkvæmdastjórnina um að í kjölfar þeirra ágalla sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á í tengslum við TCO-heimild flugrekandans *Taron Avia LLC* í júlí 2019 hefði Flugmálastjórn Armeníu ákveðið, þann 7. nóvember 2019, að afturkalla flugrekandaskírteini þessa flugrekanda. Að teknu tilliti til þess að flugrekandinn *Taron Avia LLC* hætti starfsemi sinni af þessum sökum var ekki lengur þörf á að bjóða flugrekandanum í áheyrn hjá flugöryggisnefndinni.
- 17) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstöður úr TCO-mati Flugöryggisstofnunar Evrópu, skoðanir á hlaði sem aðildarríkin hafa framkvæmt innan ramma SAFA-áætlunarinnar og upplýsingar sem Flugmálastjórn Armeníu lagði fram, telur framkvæmdastjórnin að Flugmálastjórn Armeníu ætti að próa áfram getu sína í tengslum við skoðanir á flugrekendum þar sem vottun og eftirlit með þeim er á ábyrgðarsviði hennar.
- 18) Við áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 20. nóvember 2019 lagði Flugmálastjórn Armeníu fram yfirlit um uppbyggingu sína og skipulag, þ.m.t. ítarlegar upplýsingar um það starfsfólk sem hefur verið ráðið til starfa á lofthæfideildinni og flugrekstrardeildinni. Flugmálastjórn Armeníu lagði fram ítarlegar upplýsingar um þær aðgerðir sem gripið hefur verið til að því er varðar fjölda flugrekenda sem skráðir eru í Armeníu, um þjálfun eftirlitsmanna og framtíðarþróun á því sviði, þ.m.t. áætlanir um ráðningu nýrra eftirlitsmanna. Framkvæmdastjórnin undirstrikaði væntingar sínar um að Flugmálastjórn Armeníu, rétt eins og öll önnur flugmálayfirvöld á sviði almenningsflugs, gæfi aðeins út flugrekandaskírteini og samþykkti loftför á skrá sinni ef og þegar hún hefur fulla getu til að hafa eftirlit með þeim.
- 19) Að auki lagði Flugmálastjórn Armeníu áherslu á fyrirhugaða samleitni við regluramba Sambandsins sem fylgir gerð og framkvæmd samkomulagsins um sameiginlegt flugsvæði á milli Evrópusambandsins og aðildarríkja þess og Armeníu.
- 20) Við áheyrnina skuldbatt Flugmálastjórn Armeníu 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 Armeníu enn frekar, einkum frekari þróun og framkvæmd flugöryggisáætlunar Armeníu.
- 21) Framkvæmdastjórnin hyggst láta fara fram, með aðstoð Flugöryggisstofnunar Evrópu og stuðningi aðildarríkjanna, matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Armeníu til að sannreyna hvort vottun og eftirlit Flugmálastjórnar Armeníu með flugrekendum fari fram í samræmi við viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur. Í þessari matsheimsókn á starfsstöð verður lögð áhersla á að skoða Flugmálastjórn Armeníu og valda flugrekendur í Armeníu.
- 22) Jafnvel þótt ýmsir annmarkar sem komu í ljós þarfnist lagfæringar eru þeir ekki þess eðlis að þeir réttlæti að allir flugrekendur frá Armeníu séu færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 23) 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 Armeníu.
- 24) Aðildarríki, sem forgangsraða skoðunum á hlaði hjá öllum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Armeníu samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012, ættu að halda áfram að sannreyna að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Armeníu, uppfylli enn með skilvirkum hætti viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 25) 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 Belarús (Hvíta-Rússlandi)

- 26) Flugrekendur frá Belarús hafa aldrei verið færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 27) 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.

- 28) Eftir áheyrn hjá flugöryggisnefndinni þann 3. apríl 2019 viðurkenndi flugöryggisnefndin árangur Flugmálastjórnar Belarús að því er varðar framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafa, en á sama tíma ákvað hún að Flugmálastjórn Belarús ætti að efla enn frekar getu sína til að hafa eftirlit með flugöryggi.
- 29) Hinn 5. nóvember 2019 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og fulltrúar Flugmálastjórnar Belarús tæknifund. Tilgangurinn með fundinum var að fara yfir áætlunina um aðgerðir til úrbóta, sem Flugmálastjórn Belarús hafði komið í framkvæmd, og tengdar aðgerðir sem Flugmálastjórn Belarús hafði tekist á hendur til að tryggja að kerfið hennar um eftirlit með flugöryggi uppfyllti með skilvirkum hætti alþjóðlegar öryggiskröfur. Fundurinn undirstrikaði þörfina á að Flugmálastjórn Belarús veiti framkvæmdastjórninni nánari útlistanir að því er varðar tilteknar aðgerðir sem hún hefur gripið til. Hinn 14. nóvember 2019 tók framkvæmdastjórnin á móti þessum viðbótarupplýsingum.
- 30) Framkvæmdastjórnin bað Flugmálastjórn Belarús einnig um að fara yfir áætlunina um aðgerðir til úrbóta með því að vinna enn frekar að greiningunni á frumorsök annmarkanna í öryggismálum, sem komu í ljós í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í mars 2019, með það að markmiði að ræða það í fyrsta ársfjórðungi 2020 á næsta tæknifundi í Brussel.
- 31) Hinn 20. nóvember 2019 tilkynnti framkvæmdastjórnin flugöryggisnefndinni um upplýsingarnar sem Flugmálastjórn Belarús hafði látið í té, þ.e.a.s. þann árangur sem náðst hefur við að hrinda í framkvæmd sérstakri eftirlitsdeild fyrir fluggeirann, stofnun gæðadeildarinnar, stöðu áætlunarinnar um endurvottun flugrekenda sem hafa fengið vottun hjá Flugmálastjórn Belarús, sem og um þær ráðstafanir sem gerðar hafa verið til að bæta eftirlitsáætlunina. Framkvæmdastjórnin upplýsti flugöryggisnefndina einnig um að fylgst yrði áfram gaumgæfilega með ástandi almenningsflugs í Belarús.
- 32) 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.
- 33) Aðildarríki, sem forgangsraða skoðunum á hlaði hjá öllum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Belarús samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012, ættu að halda áfram að sannreyna að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Belarús, uppfylli enn með skilvirkum hætti viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 34) 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 Dóminíska Lýðveldinu

- 35) Flugrekendur frá Dóminíska Lýðveldinu hafa aldrei verið færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 36) Hinn 15. apríl 2019 hóf framkvæmdastjórnin samráð við Flugmálastjórn Dóminíska Lýðveldisins (IDAC) í kjölfar þess að Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á annmörkum í öryggismálum innan ramma TCO-heimildarferlisins og á grundvelli greiningar á skoðunum á hlaði, sem voru framkvæmdar innan ramma SAFA-áætlunarinnar, skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 37) Hinn 10. október 2019 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu, fulltrúi aðildarríkis og fulltrúar Flugmálastjórnar Dóminíska Lýðveldisins tæknifund. Á þeim fundi lét Flugmálastjórn Dóminíska Lýðveldisins framkvæmdastjórninni í té almennar upplýsingar um fluggeirann í Dóminíska Lýðveldinu, um fjölda þess starfsfólks sem stendur til boða til öryggiseftirlits og hvernig slíkt eftirlit fer fram. Á fundinum var einnig rætt um þá erfiðleika sem upp komu hjá tilteknum flugrekendum í tengslum við TCO-heimildaferlið, einkum vegna annmarka í öryggismálum, sem og um þá ágalla sem vakið var máls á við skoðanir á hlaði í tengslum við öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA-skoðanir). Flugmálastjórn Dóminíska Lýðveldisins upplýsti framkvæmdastjórnina um að ráðstafanir til úrbóta væru í bígerð til að takast á við frumorsakir þeirra annmarka í öryggismálum sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á. Flugmálastjórn Dóminíska Lýðveldisins upplýsti einkum um yfirstandandi aðgerðir að því er varðar þjálfun starfsfólks.
- 38) Á þeim fundi upplýsti Flugmálastjórn Dóminíska Lýðveldisins einnig um stöðu mála varðandi framkvæmd flugöryggisáætlunar Dóminíska Lýðveldisins. Þar sem Flugmálastjórn Dóminíska Lýðveldisins er sannfærð um að starfsemi hennar samrýmist að öllu leyti alþjóðlegum öryggiskröfum bauð hún Sambandinu að koma í matsheimsókn á starfsstöð. Framkvæmdastjórnin telur því nauðsynlegt að aðilar frá Sambandinu fari í matsheimsókn á starfsstöð áður en boðað verður til næsta fundar flugöryggisnefndarinnar.

- 39) Jafnvel þótt framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnun Evrópu hafi greint ýmsa annmarka á grundvelli greiningar á upplýsingum, sem fengust úr gögnum og á tæknifundinum, eru annmarkarnir ekki þess eðlis að þeir réttlæti að flugrekendur frá Dóminíska lýðveldinu séu færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 40) 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 Dóminíska lýðveldinu.
- 41) Aðildarríki, sem forgangsraða skoðunum á hlaði hjá öllum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Dóminíska lýðveldinu samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012, ættu að halda áfram að sannreyna að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Dóminíska lýðveldinu, uppfylli enn með skilvirkum hætti viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 42) 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 Miðbaugs-Gíneu

- 43) Árið 2006 voru allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu, skráðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 44) Í október 2017 fór fram matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Miðbaugs-Gíneu þar sem metin voru störf flugmálayfirvalda, Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu (AAGE). Einnig var farið í heimsókn til tveggja starfandi flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu, þ.e.a.s. *CEIBA Intercontinental* og *Cronos Airlines*. Í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð kom fram að nauðsynlegt væri að gera frekari endurbætur til að nýjustu breytingar á alþjóðlegum öryggiskröfum séu jafnóðum færðar inn í kerfið um eftirlit með flugöryggi. Í þessu skyni gerði Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu áætlun um aðgerðir til úrbóta.
- 45) Í desember 2018 lýsti Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu yfir áhuga sínum við framkvæmdastjórnina um að hefja aftur viðræður um breytingu á viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 að því er varðar alla flugrekendur sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu. Hinn 12. febrúar 2019 sendi framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu bréf þar sem hún fór fram á ítarlega skýrslu um framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta og um aðrar viðeigandi upplýsingar um árangur Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu við að ráða bót á annmörkum sínum í öryggismálum. Upplýsingarnar sem Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu lagði fram milli 11. júlí og 20. ágúst 2019 voru ófullnægjandi og benti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu á það þann 10. september 2019. Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu sendi frekari upplýsingar 17. september 2019 og 28. október 2019 um flugrekandann *CEIBA Intercontinental* annars vegar og flugrekandann *Cronos Airlines* hins vegar, sem og upplýsingar um skipulag Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu, starfsfólk hennar og eftirlitsstarfsemi.
- 46) Hinn 6. nóvember 2019 komst Flugöryggisstofnun Evrópu að þeirri niðurstöðu að öll umbeðin gögn höfðu verið látin í té og að þessar upplýsingar sýndu að gerðar hefðu verið úrbætur á eftirlitsstarfinu innan kerfis Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu um eftirlit með flugöryggi, þ.m.t. aukið eftirlit með tveimur flugrekendum í atvinnurekstri, þ.e.a.s. *CEIBA Intercontinental* og *Cronos Airlines*. Flugöryggisstofnun Evrópu komst þó einnig að þeirri niðurstöðu að geta Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu til að ráða bót á annmörkum með sjálfbærum hætti væri enn áhyggjuefni.
- 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 Miðbaugs-Gíneu.
- 48) Aðildarríki, sem forgangsraða skoðunum á hlaði hjá öllum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012, ættu að halda áfram að sannreyna að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu, uppfylli enn með skilvirkum hætti viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.

Flugrekendur frá Gabon

- 49) Árið 2008 ⁽⁶⁾ voru allir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Gabon, skráðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, að undanskildum flugrekendunum *Gabon Airlines* og *Afrijet* sem voru skráðir í viðauka B við þá reglugerð.
- 50) Samráð milli framkvæmdastjórnarinnar og lögbærra yfirvalda í Gabon, Flugmálastjórnar Gabon (ANAC Gabon), heldur áfram með það að markmiði að fylgjast með árangri Flugmálastjórnar Gabon við að tryggja að kerfi hennar um eftirlit með flugöryggi uppfylli alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 51) Úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í janúar 2019 leiddi í ljós að Flugmálastjórn Gabon uppfyllir nú 72,6% af alþjóðlegum öryggiskröfum sem er 26,1% aukning fyrir árið 2016.
- 52) Frá 14.–18. október 2019 fór fram matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð á skrifstofum Flugmálastjórnar Gabon og á athafnasvæðum þeirra tveggja flugrekenda sem nú eru með vottun, þ.e.a.s. *Afrijet Business Service* og *Solenta Aviation Gabon*.
- 53) Meðan á heimsókninni stóð sýndi Flugmálastjórn Gabon að hún hafði náð verulegum árangri á undanförunum árum, þ.e.a.s. að hún hafi getu til að viðhalda og framfylgja áreiðanlegu eftirlitskerfi. Svo virðist sem lög og reglur í landinu séu reglulega uppfærð þegar nýjar breytingar eru samþykktar á kröfum og ráðlögðum starfsvenjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Flugmálastjórn Gabon hefur lagt fram gögn um að hún hafi innleitt áreiðanlega aðferð við að ráða starfsfólk og þjálf þáð. Starfsfólkið er vel hæft og áhugasamt þó að það sé enn erfið að öðlast reynslu. Flugmálastjórn Gabon ætti að tryggja að komið sé á skilvirkri stjórnun nauðsynlegrar hæfni fyrir starfsemi hennar. Flugmálastjórn Gabon hefur lagt fram gögn um að vottun flugrekenda hafi farið fram í samræmi við vottunarferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og að öll starfsemi hafi verið mjög vel skráð. Einnig liggja fyrir gögn sem benda til þess að Flugmálastjórn Gabon hafi getuna til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Gabon og til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem tilgreindir voru.
- 54) Niðurstaða heimsóknanna til þeirra tveggja flugrekenda sem nú eru með vottun í Gabon var sú að þeir stýra báðir áframhaldandi lofthæfi ásamt því að framkvæma aðgerðir í samræmi við gildandi, alþjóðlegar öryggiskröfur. Úrtakskönnun á annarri starfsemi leiddi hins vegar í ljós minniháttar anmarka, en engir þeirra höfðu bein áhrif á flugöryggi.
- 55) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin veittu Flugmálastjórn Gabon og flugrekendunum *Afrijet Business Service* og *Solenta Aviation Gabon* áheyrn 20. nóvember 2019.
- 56) Við áheyrnina lagði Flugmálastjórn Gabon fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina upplýsingar um kerfið sem hefur verið komið á fót til að tryggja öryggiseftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Gabon. Hún útskýrði að sá árangur sem náðst hefur við skilvirka framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna, eins og fram kom í úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar árið 2019, sé vegna raða aðgerða sem gripið hefur verið til frá árinu 2012. Flugmálastjórn Gabon lagði áherslu á áframhaldandi endurbætur og upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem var samin til að bregðast við niðurstöðum matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð í október 2019. Þetta felur í sér stefnumarkmið fyrir framtíðina, eins og að koma á fót flugöryggisáætlun ríkis, vottun gæðakerfis og frekari endurbætur á skilvirkri framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Öll þessi þróun er jákvæð. Áætlaður vöxtur almenningsflugs í Gabon mun hins vegar kalla á að Flugmálastjórn Gabon samþykki sérstakar ráðstafanir til áhættumildunar, einkum með tilliti til fjölda starfsfólks í stofnuninni og nauðsynlegrar sérþekkingar.
- 57) Við áheyrnina lagði flugrekandinn *Afrijet Business Service* fram yfirlit um uppbyggingu sína og skipulag, núverandi þróunaráætlanir sínar um flota og flugleiðir og meginþætti í öryggisstjórnunarkerfi flugrekandans, þ.m.t. hættugreiningar- og áhættumildunarferli.
- 58) Flugrekandinn *Solenta Aviation Gabon* lagði fram yfirlit um uppbyggingu sína og skipulag, núverandi þróunaráætlanir sínar um flota og flugleiðir og meginþætti öryggisstjórnunarkerfis flugrekandans, þ.m.t. hættugreiningar- og áhættumildunarferli. Flugrekandinn lagði áherslu á skuldbindingu sína að bæta stöðugt öryggisframmistöðu sína og undirstrikaði það með því að útskýra flækjustig starfrækslunnar og áhafnarstjórnunarinnar, svo og öryggisstjórnunarferlin sem notuð eru til að tryggja öruggt flug. Flugrekandinn benti einnig á að þessar aðgerðir væru undir gaumgæfilegri athugun Flugmálastjórnar Gabon.

⁽⁶⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 715/2008 frá 24. júlí 2008 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjtið. ESB L 197, 25.7.2008, bls. 36).

- 59) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella alla flugrekendurna, sem hafa fengið vottun í Gabon, brott úr viðauka A og B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 60) Aðildarríki, sem forgangsraða skoðunum á hlaði hjá öllum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Gabon samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012, ættu að halda áfram að sannreyna að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Gabon, uppfylli enn með skilvirkum hætti viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 61) 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 Indónesíu

- 62) Í júní 2018 voru allir flugrekendur frá Indónesíu felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, eins og henni var breytt með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/871 ⁽⁷⁾. Í þeim tilgangi að vakta kerfið um eftirlit með flugöryggi í Indónesíu enn frekar héldu framkvæmdastjórnin og Flugmálastjórn Indónesíu (DGCA Indonesia) áfram að hafa samráð sín á milli skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006. Í því sambandi veitti Flugmálastjórn Indónesíu, með bréfi dagsettu 27. september 2019, upplýsingar og uppfærðar upplýsingar um öryggiseftirlit fyrir tímabilið mars 2019 til september 2019. Til viðbótar við uppfærðar upplýsingar um áætlunina um aðgerðir til úrbóta, sem gerð var í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð í mars 2018, innihéldu upplýsingarnar, sem Flugmálastjórn Indónesíu lagði fram, einnig uppfærslur sem gerðar hafa verið á skránni yfir handhafa flugrekendaskírteina, skráð loftför, slys, alvarleg flugatvik og atvik í flugi, sem og framfylgdarráðstafanir sem Flugmálastjórn Indónesíu hefur gert.
- 63) Flugmálastjórn Indónesíu upplýsti einnig framkvæmdastjórnina um stöðuna á aðgerðum til úrbóta á kjölfar samræmdrar fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem fór fram 2017, sem sýna stöðugar framfarir, sérstaklega á sviði lofthæfis.
- 64) Eftir að hafa skoðað móttæknar upplýsingar og gögn telur framkvæmdastjórnin að flestar útskýringarnar, sem gefnar voru um áætlunina um aðgerðir til úrbóta, alvarleg flugatvik og framfylgdarráðstafanir, séu fullnægjandi. Þar af leiðandi voru sumir ágallar, sem fjallað var um í áætluninni um aðgerðir til úrbóta, leiddir til lykta og nýju tillögðu lokadagsetningarnar voru samþykktar.
- 65) Hinn 29. október 2019 var gefin út lokaskýrsla um slysið hjá flugrekandanum *Lion Air* í tengslum flug JT610. Sem hluti af sívöktun framkvæmdastjórnarinnar með tilliti til Indónesíu mun hún fara fram á það við Flugmálastjórn Indónesíu að hún haldi áfram að veita tengdar upplýsingar, einkum að því er varðar eftirfylgni með öryggistilmælunum sem fram koma í skýrslunni.
- 66) 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.
- 67) Aðildarríki, sem forgangsraða skoðunum á hlaði hjá öllum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Indónesíu samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012, ættu að halda áfram að sannreyna að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, uppfylli enn með skilvirkum hætti viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 68) 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.

⁽⁷⁾ 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 (Stj.íð. ESB L 152, 15.6.2018, bls. 5).

Flugrekendur frá Moldóvu

- 69) Í apríl 2019⁽⁸⁾ var öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, bannað að stunda flugrekstur, að þremur flugrekendum undanskildum þ.e., *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotranscargo*, aðallega sökum vangetu Flugmálastjórnar Moldóvu (CAAM) til að innleiða og framfylgja viðeigandi, alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 70) Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í febrúar 2019, þar sem gerðar voru nokkrar athugasemdir að því er varðar reglur, málsmeðferðarreglur og starfsvenjur Flugmálastjórnar Moldóvu, leiddi í ljós að alþjóðlegar öryggiskröfur hefðu aðeins að litlu leyti verið innleiddar.
- 71) Hinn 24. október 2019 var haldinn tæknifundur með fulltrúum framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkis og Flugmálastjórnar Moldóvu. Á fundinum lagði Flugmálastjórn Moldóvu fram upplýsingar um aðgerðir sem gripið hefur verið til í því skyni að þróa landsbundinn lagaramma sem samræmist alþjóðlegum öryggiskröfum og sem hefur það að markmiði að bæta öryggiseftirlitskerfi Moldóvu, þ.m.t. um þau skref sem tekin hafa verið til að innleiða öflugra gæðastjórnunarkerfi hjá yfirvaldinu.
- 72) Flugmálastjórn Moldóvu lagði einnig fram upplýsingar um nýju handbókina um stjórnun yfirvaldsins, gátlistann fyrir greiningu á fylgni við flugöryggisáætlun ríkis sem og öryggisstefnu ríkisins og stöðu innleiðingar öryggisstjórnunarkerfisins fyrir flugrekendur í Moldóvu. Auk þess tilkynnti Flugmálastjórn Moldóvu framkvæmdastjórninni að í kjölfar úttekta og skoðana, sem fram fóru hjá þeim flugrekendum sem skráðir eru í Moldóvu, hafi fjögur flugrekendaskírteini verið felld tímabundið úr gildi, þar af voru tvö gerð gild aftur og tvö endanlega afturkölluð, þ.e.a.s. flugrekendanna *CA Í.M „TANDEM AERO” SRL* og *CA “OSCAR JET” SRL*.
- 73) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurnar *CA Í.M „TANDEM AERO” SRL* og *CA “OSCAR JET” SRL* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 74) Aðildarríki, sem forgangsraða skoðunum á hlaði hjá öllum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Moldóvu samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012, ættu að halda áfram að sannreyna að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, uppfylli enn með skilvirkum hætti viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 75) 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 Rússlandi

- 76) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og lögbær yfirvöld aðildarríkjanna hafa haldið áfram að vakta náið öryggisframmistöðu flugrekenda, 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 tiltekinna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 77) Hinn 25. október 2019 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 skoðunum á hlaði, sem framkvæmdar voru á tímabilinu 19. mars 2019 til 4. október 2019, og til að greina þau tilvik þar sem Flugmálastjórn Rússlands ætti að styrkja eftirlitsstarfsemi sína.
- 78) Engir verulegir eða endurteknir annmarkar í öryggismálum komu í ljós við yfirferð á gögnum um SAFA-skoðanir hjá flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi. Á fundinum upplýsti Flugmálastjórn Rússlands framkvæmdastjórnina um ráðstafanirnar sem gerðar hafa verið til að tryggja að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, fari að kröfum Alþjóðflugmálastofnunarinnar um enskukunnáttu.
- 79) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsingar sem Flugmálastjórn Rússlands lagði fram á fundinum, 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.

⁽⁸⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/618 frá 15. apríl 2019 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 að því er varðar skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða seta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (Stjtd. ESB L 106, 17.4.2019, bls. 1).

- 80) 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.
- 81) 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.
- 82) Ef þessar skoðanir leiða í ljós að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, er framkvæmdastjórninni heimilt að setja rekstrarbann á hlutaðeigandi flugrekendur, sem hafa fengið vottun frá Rússlandi, og bæta þeim í viðauka A eða viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 83) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 84) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar sem komið var á fót með reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

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. viðauka við þessa reglugerð.

2. gr.

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

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

Gjört í Brussel 9. desember 2019.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Adina VĂLEAN

framkvæmdastjóri.

I. VIÐAUKI

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

„VIÐAUKI A

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

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, 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 lögboðið 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 lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekendunum TAAG Angola Airlines og Heli Malongo, 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
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.

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, 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

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, 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/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>Cronos AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	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

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, 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 Kírgiska lýðveldinu, þ.m.t.			Kírgiska lýðveldið
<i>AIR BISHKEK (áður EASTOK AVIA)</i>	15	EAA	Kírgiska lýðveldið
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kírgiska lýðveldið
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kírgiska lýðveldið
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Kírgiska lýðveldið
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kírgiska lýðveldið
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kírgiska lýðveldið
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kírgiska lýðveldið
<i>S GROUP INTERNATIONAL (áður S GROUP AVIATION)</i>	45	IND	Kírgiska lýðveldið
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	Kírgiska lýðveldið
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kírgiska lýðveldið
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kírgiska lýðveldið
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kírgiska lýðveldið
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kírgiska 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 Líbía, 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
<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

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, 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 Moldóvu, að undanskildum flugrekendunum <i>Air Moldova, Fly One</i> og <i>Aerotrascargo</i>, þ.m.t.			Lýðveldið Moldóva
<i>Í.M "VALAN ICC" SRL</i>	MD009	VLN	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "AIM AIR" SRL</i>	MD015	AAM	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "AIR STORK" SRL</i>	MD018	MSB	Lýðveldið Moldóva
<i>Í M "MEGAVIATION" SRL</i>	MD019	ARM	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "PECOTOX-AIR" SRL</i>	MD020	PXA	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "TERRA AVIA" SRL</i>	MD022	TVR	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "FLY PRO" SRL</i>	MD023	PVV	Lýðveldið Moldóva
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

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
SAURYA AIRLINES	083/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
SITA AIR	033/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
TARA AIR	053/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	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
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Saó Tóme og Prinsípe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Saó Tóme og Prinsípe
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Síerra Leóne, þ.m.t.			Síerra Leóne
AIR RUM, LTD	Óskráð	RUM	Síerra Leóne
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Óskráð	DTY	Síerra Leóne
HEAVYLIFT CARGO	Óskráð	Óskráður	Síerra Leóne
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Óskráð	ORJ	Síerra Leóne
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Óskráð	PRR	Síerra Leóne
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Óskráð	SVT	Síerra Leóne
TEEBAH AIRWAYS	Óskráð	Óskráður	Síerra Leóne
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.			Lýðveldið Súdan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Lýðveldið Súdan
BADR AIRLINES	35	BDR	Lýðveldið Súdan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Lýðveldið Súdan

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
<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:

„VIDAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN SAMBANDSINS ⁽¹⁾

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarmerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómorur	Öll loftför, að undanskildu: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildu: D6-CAM (851336).	Kómorur
<i>IRAN AIR</i>	FS100	IRA	Íslamska lýðveldið Íran	Öll loftför af tegundinni Fokker F100 og af tegundinni Boeing B747.	Loftför af tegundinni Fokker F100, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu; loftför af tegundinni Boeing B747, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu	Íslamska lýðveldið Íran
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Alþýðulýðveldið Kórea	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni TU-204.	Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633.	Alþýðulýðveldið Kórea“.

(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.