

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR  
(ESB) 2021/883****2021/EES/71/36****frá 1. júní 2021****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 <sup>(1)</sup>, einkum 2. mgr. 4. gr.,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 <sup>(2)</sup> 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 Evrópusambandsins (hér á eftir nefnd „Flugöryggisstofnunin“) framkvæmdastjórninni upplýsingar sem skipta máli við uppfærslu þeirrar skrár. Þriðju lönd og alþjóðastofnanir veittu einnig viðeigandi upplýsingar. Upplýsingarnar, sem voru veittar, stuðla að þeirri ákvörðun að uppfæra ætti 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 skránni í viðauka A eða B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér öll viðkomandi gögn, 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 („flugöryggisnefnd ESB“).
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefnd ESB upplýsingar um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 <sup>(3)</sup>, við lögþær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Armeníu, Indónesíu, Kasakstans, Kirgístan, Moldóvu, Pakistans og Rússlands. Framkvæmdastjórnin upplýsti einnig flugöryggisnefnd ESB um stöðu flugöryggis í Dóminíska lýðveldinu, Miðbaugs-Gíneu, Líbíu, Nepal og Suður-Súdan.
- 6) Flugöryggisstofnunin upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um tæknimat, sem var framkvæmt í tengslum við upphaflega matið, og stöðuga vöktun heimilda flugrekenda frá þriðja landi (TCO-heimild) sem gefnar eru út samkvæmt ákvæðum reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 <sup>(4)</sup>.

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stj. 2021, ESB L 194, 2.6.2021, bls. 22. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 260/2021 frá 24. September 2021 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stj. 2005, 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 (Stj. 2005, 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 (Stj. 2005, ESB L 84, 23.3.2006, bls. 8).

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

- 7) Flugöryggisstofnunin upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB 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 <sup>(5)</sup>.
- 8) Flugöryggisstofnunin upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB enn fremur um verkefni á sviði tækniástoðar í þriðju löndum sem verða fyrir áhrifum flugrekstrarbanns samkvæmt reglugerð (EB) nr. 474/2006. Þar að auki lagði Flugöryggisstofnunin fram upplýsingar um áætlanir og beiðnir um frekari tækniástoð og samstarf til að auka stjórnsýslulega og tæknilega getu flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs í þriðju löndum með það fyrir augum að aðstoða 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 Flugöryggisstofnunina. Í þessu samhengi ítrekaði framkvæmdastjórnin nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan samstarfsúræða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til aðstoðar við framkvæmd flugöryggismála, varðandi 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 flugöryggisnefnd ESB uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörðunarkerfisins og viðvörðunarkerfis flugrekenda í þriðju löndum (TCO-viðvörðunarkerfis), þ.m.t. tölfræðilegar upplýsingar um viðvörðunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

#### Flugrekendur í Sambandinu

- 10) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunarinnar á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda í Sambandinu og úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunarinnar sem og á upplýsingum úr sérstökum skoðunum og úttektum, sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa mörg aðildarríki gert tiltekna ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um þær.
- 11) Aðildarríki ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu sem hlýst af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum.

#### Flugrekendur frá Armeníu

- 12) Í júní 2020 voru flugrekendur frá Armeníu færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/736 <sup>(6)</sup>.
- 13) Hinn 15. apríl 2021 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin, aðildarríki og fulltrúar Flugmálastjórnar Armeníu (CAC) tæknifund þar sem Flugmálastjórn Armeníu veitti upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sína og um árgangur áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem var þróuð í júlí 2020. Flugmálastjórn Armeníu lagði einnig fram yfirlit yfir þær áskoranir sem komu upp á síðasta ári, upplýsingar um heildarstöðu flugumhverfisins í Armeníu og gloppur sem komið hafa í ljós á mismunandi ábyrgðasviðum Flugmálastjórnar Armeníu sem gefa þarf sérstakan gaum.
- 14) Auk þess fjallaði Flugmálastjórn Armeníu á þessum fundi ítarlega um stöðu framkvæmda á aðgerðum til úrbóta, sem framkvæmdar voru í kjölfar athugasemda sem vakið var máls á við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í febrúar 2020, og gaf yfirlit yfir áhættustýringarferli Flugmálastjórnar Armeníu.
- 15) Í þessu samhengi upplýsti Flugmálastjórn Armeníu framkvæmdastjórnina um að flugrekandaskírteini flugrekendanna *Atlantis European Airways* og *Mars Avia* hefðu verið afturkölluð og að nýju flugrekendurnir *Fly Armenia Airways* (flugrekandaskírteini nr. 070), *Novair* (flugrekandaskírteini nr. 071) og *Shirak Avia* (flugrekandaskírteini nr. 072) hefðu fengið vottun. Þar eð Flugmálastjórn Armeníu hefur ekki sýnt fram á fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteina fyrir þessa nýju flugrekendur ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.

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

<sup>(6)</sup> Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/736 frá 2. júní 2020 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 (Stjtið. ESB L 172, 3.6.2020, bls. 7).

- 16) Framkvæmdastjórnin tekur mið af framvindu Flugmálastjórnar Armeníu við að ráða bót á flugöryggisvandamálum sem í júní 2020 urðu til þess að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Armeníu, voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Á þessari stundu liggja þó ekki fyrir fullnægjandi gögn til að réttlæta léttingu rekstrartakmarkana af flugrekendum frá Armeníu. Framkvæmdastjórnin mun halda áfram að vakta og meta hvernig ástandið þróast í framtíðinni.
- 17) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo, að því er varðar flugrekendur frá Armeníu, að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að færa flugrekendurna *Fly Armenia Airways*, *Novair* og *Shirak Avia* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og fella flugrekendurna *Atlantis European Airways* og *Mars Avia* brott út þeim viðauka.
- 18) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Armeníu, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför allra þeirra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

### Flugrekendur frá Indónesíu

- 19) Í júní 2018 voru allir flugrekendur frá Indónesíu felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/871 <sup>(7)</sup>.
- 20) Hinn 26. febrúar 2021 veitti Flugmálastjórn Indónesíu (DGCA) upplýsingar og uppfærðar upplýsingar um öryggiseftirlit fyrir tímabilið september 2020 til febrúar 2021. Til viðbótar við uppfærðar upplýsingar um áætlunina um aðgerðir til úrbóta, sem var þróuð á grundvelli 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.
- 21) Eftir að hafa skoðað mótteknar upplýsingar og gögn telur framkvæmdastjórnin að ráðin hafi verið fullnægjandi bót á öllum útstandandi athugasemdum, úr matsheimsókn á starfsstöð í mars 2018, og að þeim málum sé því lokið. Í ljósi þess árangurs sem náðst hefur telur framkvæmdastjórnin það nægja að Flugmálastjórn Indónesíu sendi uppfærslu einu sinni á ári í stað tvisvar eins og hún hefur gert hingað til.
- 22) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að það séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Indónesíu.
- 23) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför allra þeirra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 24) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst 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 Kasakstan

- 25) Í desember 2016 voru flugrekendur frá Kasakstan felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/2214 <sup>(8)</sup>.
- 26) Sem hluti af sívöktun kerfis um eftirlit með flugöryggi í Kasakstan var, í febrúar 2020, hafið formlegt samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan. Í því samhengi fékk flugöryggisnefnd ESB, á fundum sínum í maí og nóvember 2020, yfirlit yfir stöðu öryggiseftirlits í Kasakstan.

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/2214 frá 8. desember 2016 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stj.íð. ESB L 334, 9.12.2016, bls. 6).

- 27) Í kjölfar fundar flugöryggisnefndar ESB í nóvember 2020 hafa framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnunin viðhaldið stöðugu sambandi við flugmálayfirvöld Kasakstans (AAK). Í því samhengi var haldinn myndfundur hinn 26. mars 2021 milli framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunarinnar, aðildarríkjanna og fulltrúa frá bæði Flugmálastjórn Kasakstans (CAC KZ) og flugmálayfirvöldum Kasakstans. Á þessum tæknifundi fjölluðu flugmálayfirvöld Kasakstans ítarlega um þær ráðstafanir sem gripið hefur verið til í því skyni að bæta öryggiseftirlit í Kasakstan, þ.m.t. yfirlit yfir eftirlitsstarfsemi sína, áætlanir um ráðningar og þjálfun tæknimenntaðs starfsfólks og þær framfylgdaraðgerðir sem gripið hefur verið til gagnvart nokkrum flugrekendum sem hafa fengið vottun í Kasakstan. Flugmálayfirvöld Kasakstans lögðu einnig áherslu á skuldbindingu sína um að fylgja frekar eftir stefnu sinni um stöðugar úrbætur, þ.m.t. hið mikilvæga verk við þróun öryggiseftirlits.
- 28) Enn fremur kynntu Flugmálayfirvöld Kasakstans áætlanir sínar fyrir 2021-2025, þ.m.t. samþykkt nýrra laga um loftferðir og afleiddar breytingar á innlendum lagaramma í Kasakstan.
- 29) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga má draga þá ályktun að verulegt átak hafi verið gert til að ráða bót á öryggisástandinu í Kasakstan og að samsvarandi framfarir hafi átt sér stað. Jafnvel þótt framkvæmdastjórnin viðurkenni þær framfarir sem orðið hafa fram til þessa ætti hún samt að halda áfram að vakta og meta hvernig ástandið þróast í framtíðinni. Í þessu samhengi hyggst framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunarinnar og aðildarríkja, skipuleggja matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Kasakstan.
- 30) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að það séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Kasakstan.
- 31) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför allra þeirra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 32) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst 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 Kirgistan

- 33) Í október 2006 voru flugrekendur frá Kirgistan færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 1543/2006 <sup>(9)</sup>.
- 34) Að beiðni yfirvalda í Kirgistan og sem hluti af sívöktunarstarfsemi héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin og fulltrúar Flugmálastjórnar Kirgistans (CAA KG) tæknifund, 25. nóvember 2020, þar sem Flugmálastjórnin lagði fram ítarlega kynningu á skipulagi sínu og starfsemi, þ.m.t. grundvallarreglur sínar varðandi stjórn öryggiseftirlits. Meðal annarra upplýsinga sem Flugmálastjórn Kirgistans lagði fram voru þær áskoranir sem hún stendur frammi fyrir í tengslum við starfsmannahald, yfirlit yfir lagaramma Kirgistans, sem og um skipulega nálgun varðandi tækniþróun í tengslum við uppbyggingu getu á sviði flugöryggis. Flugmálastjórnin lagði einnig fram uppfærslur sem gerðar hafa verið á skránni yfir handhafa flugrekandaskírteina og skráð loftför.
- 35) Sem eftirfylgni við tæknifundinn, 25. nóvember 2020, upplýsti Flugmálastjórn Kirgistans, 14. desember 2020, framkvæmdastjórnina um að flugrekendurnir *Heli Sky* (flugrekandaskírteini nr. 47), *Valor Air* (flugrekandaskírteini nr. 07), *AeroStan* (flugrekandaskírteini nr. 08), *KAP.KG Aircompany* (flugrekandaskírteini nr. 52) og *FlySky Airlines* (flugrekandaskírteini nr. 53) séu virkir handhafar flugrekandaskírteina. Þar eð Flugmálastjórn Kirgistans hefur ekki sýnt fram á að hún hafi fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteina fyrir þessa nýju flugrekendur ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.

<sup>(9)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1543/2006 frá 12. október 2006 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins, sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópupingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 eins og henni var breytt með reglugerð (EB) nr. 910/2006 (Stjúd. ESB L 283, 14.10.2006, bls. 27).

- 36) 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 frá Kirgistan, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendunum *AeroStan*, *FlySky Airlines*, *Heli Sky*, *KAP.KG Aircompany* og *Valor Air* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 37) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Kirgistan, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför allra þeirra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

### Flugrekendur frá Moldóvu

- 38) Í apríl 2019 voru allir flugrekendur frá Moldóvu, að undanskildum flugrekendunum *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotrascargo*, færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/618 <sup>(10)</sup>.
- 39) Í bréfi dagsettu 2. mars 2021 lagði Flugmálastjórn Moldóvu (CAAM) fram upplýsingar og ítarlega uppfærslu á áætlun um aðgerðir til úrbóta þar sem brugðist er við þeim athugasemdum og tilmælum sem komu fram við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í febrúar 2019.
- 40) Eftir að hafa skoðað mótteknar upplýsingar og gögn telur framkvæmdastjórnin að útskýringarnar, sem gefnar voru um áætlunina um aðgerðir til úrbóta, séu vel uppbyggðar og fullnægjandi.
- 41) Að beiðni yfirvalda í Moldóvu og sem hluti af sívöktunarstarfsemi héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin og fulltrúar Flugmálastjórnar Moldóvu tæknifund, 25. mars 2021, þar sem Flugmálastjórn Moldóvu lagði fram ítarlegt yfirlit yfir skipulag sitt og starfsemi, þ.m.t. grundvallarreglur sínar varðandi stjórn öryggiseftirlits. Auk þess lagði Flugmálastjórn Moldóvu fram uppfært yfirlit yfir raunverulega stöðu og þróun mála með hliðsjón af áætlun sinni um aðgerðir til úrbóta þar sem brugðist er við þeim athugasemdum og tilmælum sem komu fram við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í febrúar 2019. Flugmálastjórn Moldóvu lýsti því yfir að mikill meirihluti athugasemda í áætluninni um aðgerðir til úrbóta hafi verið leiddar til lykta og að einungis fjórar séu ófrágengnar.
- 42) Á þessum fundi upplýsti Flugmálastjórn Moldóvu framkvæmdastjórnina um að allir flugrekendur í Moldóvu hafi hlotið endurvottun samkvæmt nýrri reglugerð um flugrekstur sem innleiddi ákvæði reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 <sup>(11)</sup> í löggjöf Moldóvu. Í Moldóvu eru sem stendur 11 handhafar flugrekandaskírteinis. Meirihluti þeirra átta handhafa flugrekandaskírteinis, sem eru ekki handhafar TCO-heimildar, stunda flugrekstur frá bækistöðvum utan Moldóvu. Samkvæmt Flugmálastjórn Moldóvu fer eftirlit með þessum bækistöðvum, sem eru utan landamæra Moldóvu, fram samkvæmt alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 43) Enn fremur upplýsti Flugmálastjórn Moldóvu framkvæmdastjórnina um að nýi flugrekandinn *HiSky* (flugrekandaskírteini nr. MD 025) hefði fengið vottun. Þar eð Flugmálastjórn Moldóvu hefur ekki sýnt fram á að hún hafi fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteinis fyrir þennan nýja flugrekanda ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.
- 44) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga virðist sem Flugmálastjórn Moldóvu hafi gert verulegt átak í framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna. Á þessari stundu liggja þó ekki fyrir fullnægjandi gögn til að réttlæta léttingu rekstrartakmarkana af flugrekendum frá Moldóvu. Sannprófa ætti framlagðar upplýsingar um endurbætur enn frekar með matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Moldóvu.
- 45) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo, að því er varðar flugrekendur frá Moldóvu, að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekandanum *HiSky* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

<sup>(10)</sup> 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 sæta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (Stjtið. ESB L 106, 17.4.2019, bls. 1).

<sup>(11)</sup> 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).

- 46) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför allra þeirra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 47) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst 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 Pakistan

- 48) Í mars 2007 var flugrekandinn *Pakistan International Airlines* færður í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 235/2007<sup>(12)</sup>, og síðar felldur brott í nóvember 2007, með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1400/2007<sup>(13)</sup>.
- 49) Yfirlýsing flugmálaráðherra Pakistans, 24. júní 2020, leiddi í ljós að fjölmörg flugmannsskírteini, sem Flugmálastjórn Pakistans (PCAA) hefur gefið út, voru fengin með sviksamlegum hætti.
- 50) Þessi yfirlýsing og skortur á skilvirku öryggiseftirliti af hálfu Flugmálastjórnar Pakistans hefur leitt til þess að Flugöryggisstofnunin ákvað að fella TCO-heimildir flugrekandans *Pakistan International Airlines* og flugrekandans *Vision Air* tímabundið úr gildi frá og með 1. júlí 2020.
- 51) Hinn 1. júlí 2020 hóf framkvæmdastjórnin samráð við Flugmálastjórn Pakistans, skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006, og fór fram á það við Flugmálastjórn Pakistans að hún legði fram upplýsingar um viðbrögð sín við yfirlýsingu flugmálaráðherrans. Framkvæmdastjórnin fór einkum fram á upplýsingar varðandi eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Pakistan, þ.m.t. öryggisstjórnunarkerfi þeirra, og einnig gögn þess efnis að svipaðar aðstæður séu ekki til staðar á öðrum sviðum sem falla einnig undir öryggiseftirlit Flugmálastjórnar Pakistans, s.s. við vottun öryggis- og þjónustuliða, leyfisveitingu til flugvirkja eða vottun flugrekenda.
- 52) Árið 2020 skipulagði framkvæmdastjórnin tvo tæknifundi með Flugmálastjórn Pakistans, 9. júlí og 25. september.
- 53) Við undirbúning fyrir fund flugöryggisnefndar ESB í maí 2021 og að teknu tilliti til krafna Flugöryggisstofnunarinnar um málsmeðferð í tengslum við tímabundna niðurfellingu TCO-heimilda flugrekandanna *Pakistan International Airlines* og *Vision Air* skipulagði framkvæmdastjórnin tæknifund 15. og 16. mars 2021 til að tryggja samræmingu milli framkvæmdastjórnarinnar og Flugöryggisstofnunarinnar að því er varðar skuldbindingar þeirra. Fulltrúar aðildarríkjanna sóttu þessa fundi.
- 54) Ýmis málefni voru rædd á þessum fundum, einkum veiting flugliðaskírteina, flugrekstur, lofthæfi, tilkynning atvika og viðbrögð Flugmálastjórnar Pakistans við öryggistilmælum og eftirfylgni af þeirra hálfu.
- 55) Flugmálastjórn Pakistans lagði fram viðeigandi gögn og upplýsingar sem framkvæmdastjórnin og sérfræðingar Flugöryggisstofnunarinnar hafa metið. Þó að sýnt hafi verið fram á að Flugmálastjórn Pakistans búi yfir nægilegum fjölda starfsfólks með haldgóða þekkingu hafa nokkur vandamál varðandi skipulag komið í ljós sem vert er að taka til athugunar. Til þeirra má telja skort á gæðastjórnun skjalfestra verklagsreglna, skort á leiðbeiningum til eftirlitsmanna, ferli varðandi menntun og hæfi í tengslum við atvinnuflugmannsskírteini 1. flokks sem uppfyllir ekki kröfur, lítið eða ekkert eftirlit með aðgerðum til úrbóta í kjölfar ágalla sem koma í ljós, auk skorts á getu til viðeigandi greiningar á frumorsök.
- 56) Flugmálastjórn Pakistans gat enn fremur ekki sýnt fram á að Pakistan hafi tilkynnt Alþjóðaflugmálastofnuninni um mikilvægar undanþágur sínar frá gildandi alþjóðlegum öryggiskröfum í 1. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar eins og mælt er fyrir um í þættinum „Leyfisveitingar starfsfólks“.
- 57) Á grundvelli mats á fyrirliggjandi gögnum og upplýsingum viðurkennir framkvæmdastjórnin viðleitni Flugmálastjórnar Pakistans til að samþykka aðgerðir til úrbóta til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem tilgreindir voru. Framkvæmdastjórnin ætti þó að halda áfram að fylgjast með ástandinu í Pakistan, þ.m.t. með matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Pakistan.

<sup>(12)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 235/2007 frá 5. mars 2007 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjtið. ESB L 66, 6.3.2007, bls. 3).

<sup>(13)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1400/2007 frá 28. nóvember 2007 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjtið. ESB L 311, 29.11.2007, bls. 12).

- 58) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að það séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Pakistan.
- 59) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Pakistan, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför allra þeirra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 60) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst 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 Rússlandi

- 61) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin 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 það í forgang að loftför tiltekinna rússneskra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 62) Hinn 14. apríl 2021 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunarinnar og aðildarríkjanna fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA) til að endurskoða öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, á grundvelli skýrslna um skoðanir á hlaði, sem framkvæmdar voru á tímabilinu 15. október 2020 til 14. apríl 2021, og til að greina þau tilvik þar sem Flugmálastjórn Rússlands ætti að styrkja eftirlitsstarfsemi sína.
- 63) 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.
- 64) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsingar sem Flugmálastjórn Rússlands lagði fram á fundinum 14. apríl 2021, telur framkvæmdastjórnin að á þessu stigi hafi Flugmálastjórn Rússlands þá getu og þann vilja sem til þarf til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum þegar þeir koma í ljós. Af þessum ástæðum var ekki talið nauðsynlegt að veita rússneskum flugmálafyrirvöldum eða flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, áheyrn hjá flugöryggisnefnd ESB.
- 65) 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.
- 66) Aðildarríkin ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur í Rússlandi uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að framkvæma skoðanir á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 67) 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 í Rússlandi, og bæta þeim í viðauka A eða viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 68) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 69) Í 5. og 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 er viðurkennt að nauðsynlegt sé að taka ákvarðanir með skjóttum hætti og, eftir því sem við á, eins fljótt og unnt er, miðað við afleiðingarnar sem það getur haft fyrir öryggi. Því er nauðsynlegt, til að vernda viðkvæmar upplýsingar og farþega, að ákvarðanir, sem teknar eru í tengslum við uppfærslu á skránni yfir flugrekendur, sem sæta flugrekstrarbanni eða takmörkunum á flugrekstri innan Sambandsins, séu birtar og að þær öðlist gildi um leið og þær hafa verið samþykktar.
- 70) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndar ESB 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 texti I. viðauka við þessa reglugerð.
- 2) Í stað viðauka B kemur texti 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 1. júní 2021.

*Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,*

*Fyrir hönd forsetans,*

Adina VĂLEAN

*framkvæmdastjóri.*

\_\_\_\_\_



## I. VIÐAUKI

„VIÐAUKI A

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Priggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venesúela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínám
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Íran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Írak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nígería
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.</b>			<b>Afganistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
<b>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.</b>			<b>Angóla</b>
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angóla
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Óskráður	Angóla
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angóla
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Óskráður	Angóla
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Óskráður	Angóla
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Óskráður	Angóla
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angóla
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Armeníu, þ.m.t.</b>			<b>Armenía</b>
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenía
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenía
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenía

(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
<i>ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES</i>	AM AOC 068	AEU	Armenía
<i>FLY ARMENIA AIRWAYS</i>	AM AOC 070	FBB	Armenía
<i>NOVAIR</i>	AM AOC 071	NAI	Armenía
<i>SHIRAK AVIA</i>	AM AOC 072	SHS	Armenía
<i>SKYBALL</i>	AM AOC 073	Á ekki við	Armenía
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kongó (Brazzaville), þ.m.t.</b>			<b>Kongó (Brazzaville)</b>
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	CG-CTA 006	TWC	Kongó (Brazzaville)
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	CG-CTA 002	EKA	Kongó (Brazzaville)
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	Kongó (Brazzaville)
<i>TRANS AIR CONGO</i>	CG-CTA 001	TSG	Kongó (Brazzaville)
<i>SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO</i>	CG-CTA 004	Óskráður	Kongó (Brazzaville)
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.</b>			<b>Lýðstjórnarlýðveldið Kongó</b>
<i>AIR FAST CONGO</i>	AAC/DG/OPS-09/03	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KATANGA</i>	AAC/DG/OPS-09/08	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BUSY BEE CONGO</i>	AAC/DG/OPS-09/04	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	AAC/DG/OPS-09/02	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CONGO AIRWAYS</i>	AAC/DG/OPS-09/01	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KIN AVIA</i>	AAC/DG/OPS-09/10	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MALU AVIATION</i>	AAC/DG/OPS-09/05	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>SERVE AIR CARGO</i>	AAC/DG/OPS-09/07	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SWALA AVIATION</i>	AAC/DG/OPS-09/06	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MWANT JET</i>	AAC/DG/OPS-09/09	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó (RDC)
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t.</b>			<b>Djibútí</b>
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráð	DAO	Djibútí
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.</b>			<b>Miðbaugs-Gínea</b>
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>CRONOS AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.</b>			<b>Eritrea</b>
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgistan, þ.m.t.</b>			<b>Kirgistan</b>
<i>AEROSTAN</i>	08	BSC	Kirgistan
<i>AIR COMPANY AIR KG</i>	50	Óskráður	Kirgistan
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirgistan
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirgistan
<i>FLYSKY AIRLINES</i>	53	FSQ	Kirgistan
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kirgistan
<i>KAP.KG AIRCOMPANY</i>	52	KGS	Kirgistan
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgistan

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>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgistan
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kirgistan
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.</b>			<b>Líbería</b>
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbíu, þ.m.t.</b>			<b>Líbía</b>
<i>AFRIQIYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Líbía
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Líbía
<i>AL MAHA AVIATION</i>	030/18	Óskráður	Líbía
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Líbía
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Líbía
<i>LIBYAN WINGS AIRLINES</i>	029/15	LWA	Líbía
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Líbía
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Moldóvu, að undanskildum flugrekendumum <i>Air Moldova, Fly One og Aerotranscargo</i>, þ.m.t.</b>			<b>Moldóva</b>
<i>ÍM „VALAN ICC“ SRL</i>	MD009	VLN	Moldóva
<i>CA „AIM AIR“ SRL</i>	MD015	AAM	Moldóva
<i>CA „AIR STORK“ SRL</i>	MD018	MSB	Moldóva
<i>CA „HISKY“ SRL</i>	MD025	HYM	Moldóva
<i>ÍM „MEGAVIATION“ SRL</i>	MD019	ARM	Moldóva
<i>CA „PECOTOX-AIR“ SRL</i>	MD020	PXA	Moldóva
<i>CA „TERRA AVIA“ SRL</i>	MD022	TVR	Moldóva
<i>CA „FLY PRO“ SRL</i>	MD023	PVV	Moldóva
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.</b>			<b>Nepal</b>
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Óskráður	Nepal

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>ALTITUDE AIR</i>	085/2016	Óskráður	Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Óskráður	Nepal
<i>SUMMIT AIR</i>	064/2010	Óskráður	Nepal
<i>HELI EVEREST</i>	086/2016	Óskráður	Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	HIM	Nepal
<i>KAILASH HELICOPTER SERVICES</i>	087/2018	Óskráður	Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Nepal
<i>MANANG AIR PVT</i>	082/2014	Óskráður	Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Nepal
<i>PRABHU HELICOPTERS</i>	081/2013	Óskráður	Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Óskráður	Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Óskráður	Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Óskráður	Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Óskráður	Nepal
<i>YETI AIRLINES</i>	037/2004	NYT	Nepal
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.</b>			<b>Saó Tóme og Prinsípe</b>
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Síerra Leóné</b>			<b>Síerra Leóné</b>
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.</b>			<b>Súdan</b>

<b>Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)</b>	<b>Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis</b>	<b>Þriggja stafa ICAO-kóði</b>	<b>Ríki flugrekanda</b>
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Súdan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Súdan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Súdan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Súdan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	GNF	Súdan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Súdan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Súdan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Súdan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Súdan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Súdan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Súdan“.

## II. VIÐAUKI

## „VIÐAUKI B

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	Priggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarmarkri og, ef það er fyrir hendi, framleiðsluraðnúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómorur	Öll loftför, að undanskildum: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildum: D6-CAM (851336).	Kómorur
<i>IRAN AIR</i>	FS100	IRA	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	Íran
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Norður-Kórea	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni TU-204.	Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633.	Norður-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.