

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2017/830****2017/EES/67/86****frá 15. maí 2017****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða sæta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (*)**

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 viðeigandi upplýsingar í tengslum við uppfærslu á þessari skrá. Þriðju lönd og alþjóðastofnanir sendu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þessara 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 skránum í viðauka A og B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin lögðu fram, til að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina og við nefndina sem komið var á fót með reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 ⁽³⁾ („flugöryggisnefndin“).
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og reglugerðar (EB) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Benín, Bólivíu, Indlands, Indónesíu, Líbíu, Mósambík, Nígeríu, Pakistan, Sankti Vinsent og Grenadína, Taílands, Úkraínu og Zimbabve. Framkvæmdastjórnin lagði einnig fyrir flugöryggisnefndina upplýsingar um stöðu flugöryggis í Afganistan, Angóla, Miðbaugs-Gíneu, Georgíu, Kasakstan, Líbanon og Nepal og um samráðsfundi við Rússneska sambandsríkið um tæknimál.
- 6) Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina niðurstöður greiningar á úttektarskýrslum sem Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) framkvæmdi innan ramma úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum (USOAP). Í þessu samhengi voru aðildarríkin hvött til að setja í forgang skoðanir á hlaði hjá þeim flugrekendum sem hafa flugrekstrarleyfi í ríkjum þar sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur greint alvarleg öryggisvandamál eða þar sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur komist að þeirri niðurstöðu að verulegir annmarkar séu á eftirlitskerfi með flugöryggi. Til viðbótar við samráð af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, mun forgangsroðun skoðana á hlaði gera kleift að afla frekari upplýsinga um öryggisframmistöðu flugrekanda sem hafa flugrekstrarleyfi í þessum þriðju löndum.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 124, 17.5.2017, bls. 3. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 184/2017 frá 22. september 2017 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

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

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

(3) Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála (Stjtið. ESB L 373, 31.12.1991, bls. 4).

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

- 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 ⁽¹⁾.
- 8) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina enn fremur um verkefni á sviði tækniástoðar, sem unnin eru í þriðju löndum, sem verða fyrir áhrifum ráðstafana eða vöktunarkrafna sem mælt er fyrir um í reglugerð (EB) nr. 2111/2005. Hún lagði fram upplýsingar um áætlanir og beiðnir um frekari tækniástoð og samvinnu til að auka færni flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs, með tilliti til stjórnsýslu og tækni, í því skyni að ráða bót á því þegar ekki hefur verið farið að gildandi, alþjóðlegum kröfum um almenningsflug. Aðildarríki voru hvött til að bregðast við slíkum beiðnum á tvíhliða grundvelli í samræmi við framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun Evrópu. Í þessu samhengi ítrekaði framkvæmdastjórnin nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan SCAN-gagnagrunns (e. *Safety Collaborative Assistance Network*) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, um tækniástoð 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 um fyrirliggjandi tölfraðilegar 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 eða 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. Bretland upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um aðgerðir sem gripið hefur verið til í tengslum við flugrekandann *Blu Halkin Ltd*.
- 11) Aðildarríkin ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum.

Flugrekendur frá Benín

- 12) Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð fór fram í Benín frá 29.-31. mars 2017. Sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og einu aðildarríki tóku þátt í þessari matsheimsókn. Í þeirri heimsókn sýndi Flugmálastjórn Benín (ANAC Benin) að hún hefði náð mjög miklum árangri á undanförunum árum varðandi framkvæmd krafna og ráðlagðra starfsvenja Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 13) Flugmálastjórn Benín var komið á fót sem flugmálayfirvaldi á sviði almenningsflugs, með sjálfræði á sviði fjármála og starfrækslu, samkvæmt lögum um loftferðir í Benín sem voru samþykkt 2013. Upplýsingar gefa til kynna að Flugmálastjórn Benín hafi getu til að viðhalda og framfylgja áreiðanlegu eftirlitskerfi og svo virðist sem lög og reglur í landinu séu reglulega uppfærð þegar nýjar breytingar eru samþykktar á kröfum og ráðlögðum starfsvenjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Meðan á heimsókninni stóð var þó unnt að staðfesta að þörf er á umbótum á tilteknum sviðum, m.a. að því er varðar þann tíma sem þarf til að ljúka við breytingar á landsbundnum lögum og reglum. Flugmálastjórn Benín hefur lagt fram gögn um að hún hafi innleitt áreiðanlega aðferð við að ráða starfsfólk og þjálfa það. Þar sem viðurkenndir skoðunarmenn eru fleiri en krafist er í ljósi umfangs núverandi starfsemi innan Benín hefur Flugmálastjórn Benín komið á fót skiptiáætlum fyrir skoðunarmenn sína meðal nágrannalandanna sinna.
- 14) Meðan á heimsókninni stóð lagði Flugmálastjórn Benín fram gögn um að vottun flugrekenda færi fram í samræmi við vottunarferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og að öll starfsemi væri mjög vel skráð. Jafnvel þótt upplýsingar sýni að Flugmálastjórn Benín hafi getu til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Benín þá mætti bæta skilvirkni þessa eftirlits enn frekar ef það byggðist meira á niðurstöðum úr nákvæmu öryggisáhættumati.

⁽¹⁾ 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).

- 15) Hinn 26. apríl 2017 lagði Flugmálastjórn Benín fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina aðgerðir til úrbóta sem gerðar hafa verið til að ráða bót á þeim annmörkum sem komu í ljós við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð. Flugmálastjórn Benín tilkynnti einnig um ýmsar ráðstafanir, sem hún gerði, til að bæta enn frekar flugöryggi í Benín. Þessar ráðstafanir fela í sér að styrkja framkvæmd mikilvægra þátta öryggisefirlitsins sem og að komast að samkomulagi um ýmiss konar vinnutilhögun við yfirvöld annarra landa um að leggja til fleiri skoðunarmenn ef umfang starfseminnar myndi krefjast þess.
- 16) Á grundvelli allra upplýsinga, sem liggja fyrir á þessari stundu, þ.m.t. niðurstöður úr heimsókninni í mars 2017, metur framkvæmdastjórnin það svo að Flugmálastjórn Benín hafi gert viðvarandi úrbætur á samfelldu tímabili. Framkvæmdastjórnin viðurkennir einnig að ekki hafi skort vilja af hálfu Flugmálastjórnar Benín til að vinna með henni að staðaldri. Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga er niðurstaðan sú að Flugmálastjórn Benín hafi getuna til að annast skyldustörf sín að því er varðar eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Benín.
- 17) 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 Benín, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 18) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Benín, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 19) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Bólivíu

- 20) Á síðustu árum hafa ekki greinst nein alvarleg öryggisvandamál hjá flugrekendum sem eru skráðir í Bólivíu. Banasýsið sem átti sér stað 29. nóvember 2016 hjá flugrekandanum *LaMia* gaf þó tilefni til efasemda um hvernig yfirvöld í Bólivíu stæðu að öryggisefirliti með flugrekendum sem heyra undir ábyrgð þeirra.
- 21) Hinn 23. mars 2017 var haldinn samráðsfundur um tæknimál með þátttöku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis sem og háttsettra fulltrúa frá Flugmálastjórn Bólivíu (DGAC). Á þeim fundi útskýrði Flugmálastjórn Bólivíu breytingar sem hún hefur gert með tilliti til endurskipulagningar og áætlanir hennar um að koma á fót traustri öryggismenningu, koma á heildstæðu og þverlægu öryggiskerfi, skapa yfirgripsmikið gagnasafn um öryggismál til að leggja áherslu á áhættur sem og að bæta verklagsreglur um eftirlit og þjálfun starfsfólks.
- 22) Hún gerði grein fyrir því að ríkisstjórn Bólivíu hefði, áður en slysið átti sér stað hjá flugrekandanum *LaMia*, þegar samþykkt ákvarðanir um að gera endurbætur á uppbyggingu skipurits Flugmálastjórnar Bólivíu til að styrkja borgaraleg einkenni hennar gagnvart hinum formlegu hernaðarlegu einkennum sem skipulagið hafði einkennt af fram til þessa. Það að auki fjárfestir ríkisstjórnin um þessar mundir í kerfum til að bæta öryggisefirlitið og breyta lagamma ríkisins í því skyni að gera Flugmálastjórn Bólivíu betur kleift, ef nauðsyn krefur, að gera skilvirkari framfylgdarráðstafanir. Þessar ráðstafanir sýna vilja yfirvalda í Bólivíu til að styrkja getu sína til öryggisefirlits, þó mun árangur þeirra vera háður því að þær verði framkvæmdar, og yfirvöld í Bólivíu hafa enn töluvert ráðrúm til að styrkja enn frekar getu Flugmálastjórnar Bólivíu til öryggisefirlits.
- 23) Að beiðni framkvæmdastjórnarinnar og í kjölfar samráðsfundarins um tæknimál lagði Flugmálastjórn Bólivíu fram gagnlegar upplýsingar um leyfisveitingu, vottun og eftirlitsstarfsemi sem og menntun og hæfi og þjálfun starfsfólks sem ber ábyrgð á öryggisefirliti. Flugmálastjórn Bólivíu lagði einnig fram upplýsingar um þau slys og alvarlegu flugatvik sem áttu sér stað 2016 og 2017.
- 24) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsinga sem lagðar voru fram á samráðsfundinum um tæknimál, sem haldinn var 23. mars 2017, og að honum loknum, er það metið svo að Flugmálastjórn Bólivíu skorti, sem stendur, hvorki getuna né viljann til að ráða bót á hvers konar annmörkum í öryggismálum.
- 25) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin því það svo að engar ástæður séu til að breyta skrá yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Bólivíu í skrána.

- 26) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Bólvíu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 27) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Indlandi

- 28) Hinn 28. mars 2017 var haldinn samráðsfundur um tæknimál með þátttöku framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkja og fulltrúa Flugmálastjórnar Indlands (DGCA India). Samráðsfundurinn var haldinn innan ramma fyrra samkomulags við Flugmálastjórn Indlands, skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006, um að halda reglulega samráðsfundi um tæknimál með framkvæmdastjórninni til að ræða skuldbindingar Flugmálastjórnar Indlands að því er varðar vottun og eftirlit með þeim flugrekendum sem hún hefur vottað.
- 29) Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Indlands fram upplýsingar um greiningu sína á frammistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun á Indlandi, innan ramma SAFA-áætlunarinnar, þ.m.t. samanburður á gögnum um frammistöðu frá 2016 og 2017 og sértækar upplýsingar um eftirlit sitt með flugrekandanum *Air India*, sem hefur fengið vottun á Indlandi. Flugmálastjórn Indlands lagði einnig fram upplýsingar um þróun að því er varðar getu sína til eftirlits, þ.m.t. þróun „gagnasafns um skoðanir á hlaði“.
- 30) Á þessum fundi ítrekaði framkvæmdastjórnin nokkra þætti við Flugmálastjórn Indlands að því er varðar vottunar- og eftirlitsskyldur Flugmálastjórnarinnar. Jafnvel þótt framkvæmdastjórnin hafi tekið tillit til þess að Flugmálastjórn Indlands hafi veitt framkvæmdastjórninni öryggistengdar upplýsingar með gagnsæjum hætti lagði hún áherslu á mikilvægi þess að Flugmálastjórn Indlands haldi áfram að þróa getu sína í tengslum við vottun og eftirlit, þ.m.t. ráðning og þjálfun tæknimenntaðs starfsfólks, sem og nauðsyn þess að þróa búnað sem gerir kleift að rekja og vakta öryggiseftirlit með kerfisbundnum hætti.
- 31) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsinga sem Flugmálastjórn Indlands lagði fram á samráðsfundinum um tæknimál, sem haldinn var 28. mars 2017, er það metið svo að Flugmálastjórn Indlands skorti, sem stendur, hvorki getuna né viljann til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum.
- 32) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið 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 Indlandi í skrána.
- 33) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Indlandi, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 34) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Indónesíu

- 35) Samráð milli framkvæmdastjórnarinnar og Flugmálastjórnar Indónesíu (DGCA Indonesia) heldur áfram með það að markmiði að fylgjast með árangri Flugmálastjórnar Indónesíu við að tryggja að kerfi Indónesíu um eftirlit með flugöryggi samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum. Í því sambandi veitti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórninni viðbótarupplýsingar, með bréfi frá 16. mars 2017, ásamt uppfærðu stöðuyfirliti um hvernig öryggiseftirliti með flugi í Indónesíu miðar.
- 36) Flugmálastjórn Indónesíu lagði fram upplýsingar um tímabilið frá nóvember 2016 til mars 2017 um flugrekendur sem hafa fengið vottun í Indónesíu, öryggiseftirlit með þessum flugrekendum, framfylgdaraðgerðir sem Flugmálastjórn Indónesíu hefur gripið til, þróun flugreglugerða í Indónesíu, skrá yfir alvarleg flugatvik sem áttu sér stað á því tímabili sem og tækniaðstoð sem Flugmálastjórn Indónesíu hefur verið veitt.

- 37) Á tímabilinu nóvember 2016 til mars 2017 veitti Flugmálastjórn Indónesíu hvorki nýjum flugrekendum vottun né afturkallaði flugrekandaskírteini. Í bréfi, dagsettu 16. mars 2017, greindi Flugmálastjórn Indónesíu frá því að helsta forgangsverkefni hennar væri að standa að undirbúningi fyrir samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICVM) sem mun fara fram í október 2017. Von er til þess að niðurstöður þessarar fullgildingarúttektar gefi góða vísbendingu um þróun kerfis um eftirlit með flugöryggi í Indónesíu. Flugmálastjórn Indónesíu færði ekki sönnur á að tryggt væri að öryggiseftirlit með þeim flugrekendum sem eru, að svo stöddu, á skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, samrýmist alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 38) 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 Indónesíu í skrána eða fella þá brott úr henni.
- 39) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Líbíu

- 40) Hinn 6. mars 2017 var haldinn samráðsfundur um tæknimál með þátttöku framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkis og Flugmálastjórnar Líbíu (LYCAA).
- 41) Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Líbíu fram upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sína, þ.m.t. áætlanir um ráðningu og þjálfun tæknimantaðs starfsfólks, sem og um skipulega nálgun varðandi tækniþróun í tengslum við uppbyggingu á getu á sviði flugöryggis. Flugmálastjórn Líbíu ítrekaði að hún væri, að því marki sem krefjandi starfsumhverfi leyfir, staðráðin í að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar sínar í tengslum við flugöryggi.
- 42) Framkvæmdastjórnin viðurkennir viðleitni stjórnunarteymis Flugmálastjórnar Líbíu og skuldbindingu hennar til að starfa með framkvæmdastjórninni í því skyni að leggja fram uppfærðar upplýsingar um stöðu eftirlitsskyldna sinna.
- 43) Framkvæmdastjórnin tekur þó tillit til þess að starfsumhverfið í Líbíu er enn krefjandi og afleiðinga þess fyrir Flugmálastjórnina að því er varðar getu hennar til að inna af hendi öryggiseftirlitsskyldur sínar. Á grundvelli allra fyrirbyggjandi upplýsinga metur framkvæmdastjórnin það því svo að Líbía geti ekki, sem stendur, staðið við alþjóðlegar skuldbindingar sínar í tengslum við flugöryggi.
- 44) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skrá Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Líbíu.

Flugrekendur frá Mósambík

- 45) Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð fór fram í Mósambík frá 6.-10. febrúar 2017. Sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum tóku þátt í þessari matsheimsókn. Í þessari heimsókn sýndi Flugmálastjórn Mósambík (IACM) fram á það að hún hefði náð umtalsverðum árangri á undanförunum árum. Flugmálastjórn Mósambík hefur lagt áherslu á framkvæmd krafna og ráðlagðra starfsvenja Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Flugmálastjórn Mósambík fylgir hefðbundinni nálgun, sem byggist á reglufylgni í tengslum við flugöryggi, en hún hóf nýlega innleiðingu og notkun nútímalegra stjórnunaraðferða á sviði flugöryggismála, þ.m.t. flugöryggisáætlun ríkis (e. *State Safety Programme*).
- 46) Frá síðustu matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í apríl 2015 hefur umtalsverður árangur náðst með innleiðingu nýrrar löggjafar á sviði flugmála í Mósambík og nýrra laga um Flugmálastjórn Mósambík. Í kjölfar þess að ný lög á sviði flugmála hafa verið samþykkt hafa margar viðbótarreglur og -kröfur, s.s. handbækur og verklagsreglur, verið uppfærðar til að þær samrýmist nýjum lögum á sviði flugmála og nýjustu breytingum á alþjóðlegum öryggiskröfum. Gerðar hafa verið umbætur á sviði starfsmannamála innan Flugmálastjórnar Mósambík og ráðnir hafa verið fleiri viðurkenndir skoðunarmenn til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í landinu. Fleiri skoðunarmenn fá þjálfun og núverandi starfsmannaáætlun samrýmist umfangi flugstarfsemi í Mósambík. Þar að auki hafa verið gerðar umbætur á aðstöðu Flugmálastjórnar Mósambík. Flugmálastjórninni var komið á fót sem flugmálayfirvaldi á sviði almenningsflugs með sjálfraði á sviði stjórnsýslu, fjármála og starfrækslu.

- 47) Upplýsingar gefa til kynna að Flugmálastjórn Mósambík hafi getuna til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Mósambík og viðhalda traustu reglakerfi og að hún hrindi í framkvæmd og framfylgi gildandi flugreglugerðum til að ráða bót á hvers konar annmörkum í öryggismálum. Kerfi til eftirlits með flugöryggi hefur fest sig í sessi í Mósambík, jafnvel þótt enn sé unnið að því að bæta kerfið enn frekar og tryggja að það samrýmist nýlegum breytingum sem gerðar hafa verið á alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 48) Samkvæmt dæmigerðu úrtaki voru þrír flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Mósambík, teknir til skoðunar við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð, þ.e. tveir umsvifamestu flugrekendurnir í Mósambík og flugrekandi sem starfrækir þyrlur. Í tengslum við heimsóknir til þessara þriggja flugrekenda kom í ljós að þeir hafa þróað gæða- og öryggisstjórnunarkerfi, stýra viðhaldsstarfsemi og áframhaldandi lofthæfi ásamt því að framkvæma aðgerðir í samræmi við gildandi lög í Mósambík. Flugrekendurnir framkvæma alþjóðlegar öryggiskröfur og þeir hafa getuna og viljann til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum.
- 49) Hinn 17. mars 2017 var haldinn samráðsfundur um tæknimál með þátttöku framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og Flugmálastjórnar Mósambík. Flugmálastjórn Mósambík upplýsti framkvæmdastjórnina um þær framfarir sem orðið hafa síðan matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð átti sér stað og samþykkt var að Flugmálastjórn Mósambík myndi leggja fram frekari upplýsingar um aðgerðir til úrbóta, sem gerðar hafa verið í tengslum við athugasemdir sem fram komu í matsheimsókninni. Flugmálastjórn Mósambík greindi frá því að hún hafi notað þessar athugasemdir til að vekja athygli viðkomandi flugrekenda á ágöllum og að hún hafi farið þess á leit við þá að þeir réðu bót á þeim.
- 50) Hinn 21. apríl 2017 lagði Flugmálastjórn Mósambík fram upplýsingar um áætlun sína um aðgerðir til úrbóta og áætlun sína fyrir flugrekendurna þrjá sem voru teknir til skoðunar í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð, þ.m.t. að ráðin hafi verið bót á þeim ágöllum sem Flugmálastjórnin vakti máls á. Áætlunin um aðgerðir til úrbóta tekur með fullnægjandi hætti á þeim annmörkum sem fram komu í matsheimsókninni og í henni koma fram raunhæf tímamörk. Studningsgögn, sem lögð eru fram, eru þýðingarmikil við að ráða bót á ágöllum.
- 51) Hinn 26. apríl 2017 fengu Flugmálastjórn Mósambík og umsvifamesta flugrekandanum, sem skráður er í Mósambík, *Linhas Aéreas de Moçambique*, tækifæri til að flytja mál sitt fyrir framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 52) Við áheyrnina lagði fulltrúi ríkisstjórnar Mósambík ríka áherslu á eindreginn vilja þessarar ríkisstjórnar til að bæta samgönguöryggi í Mósambík almennt séð og einkum til að halda áfram að bæta framkvæmd alþjóðlegra flugöryggiskrafna.
- 53) Við áheyrnina lagði Flugmálastjórn Mósambík fram upplýsingar um fluggeirann í Mósambík og getu sína sem sjálfstætt flugmálayfirvald á sviði almenningsflugs. Um er að ræða nánari upplýsingar um skipulag hennar, fjármögnunarfyrirkomulag, fjölda skoðunarmanna við öryggiseftirlit, þróun löggjafar og reglugerða sem og framtíðaráætlanir varðandi Flugmálastjórn Mósambík.
- 54) Við áheyrnina lagði flugrekandinn *Linhas Aéreas de Moçambique* fram upplýsingar um núverandi flota sinn og markmið hans fyrir komandi ár. Flugrekandinn greindi frá því að hann legði áherslu á að fjölga flugleiðum sínum á innanlandsmarkaði og svæðisbundnum markaði. Flugrekandinn *Linhas Aéreas de Moçambique* lagði einnig fram upplýsingar um öryggisstjórnunarkerfi sitt.
- 55) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstaða matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð, og upplýsinga, sem lagðar voru fram við áheyrn 26. apríl 2017, er talið að Flugmálastjórn Mósambík hafi gert viðvarandi úrbætur á samfelldu tímabili. Einnig er viðurkennt að Flugmálastjórn Mósambík hafi verið viljug til að starfa að staðaldri með framkvæmdastjórninni. Það er metið svo að Flugmálastjórn Mósambík hafi getuna til að annast skyldustörf sín að því er varðar eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Mósambík. Flugöryggisstjórnin skuldbatt sig við áheyrnina til að taka fullan þátt í áframhaldandi viðræðum við framkvæmdastjórnina um öryggismál, þ.m.t. með því að boða til aukafunda, ef og þegar framkvæmdastjórnin teldi þörf á því.
- 56) 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 Mósambík, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 57) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Mósambík, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

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

Flugrekendur frá Nígeríu

- 59) Hinn 25. nóvember 2015 lagði flugrekandinn *Med-View Airline*, sem hefur fengið vottun í Nígeríu, inn umsókn hjá Flugöryggisstofnun Evrópu um heimild fyrir flugrekanda frá þriðja landi (TCO-heimild). Flugöryggisstofnun Evrópu lagði mat á umsóknina, í samræmi við kröfurnar sem mælt er fyrir um í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014, og lét í ljós miklar áhyggjur af því að flugrekandinn *Med-View Airline* hafi ekki getað sýnt fram á að hann færi að kröfunum sem mælt er fyrir um í 3. gr. reglugerðar (ESB) nr. 452/2014. Flugöryggisstofnun Evrópu komst því að þeirri niðurstöðu að frekara mat myndi ekki leiða til útgáfu TCO-heimildar fyrir flugrekandann *Med-View Airline* þar eð hann uppfyllti ekki þær kröfur. Hinn 17. nóvember 2016 synjaði Flugöryggisstofnun Evrópu því TCO-umsókninni af ástæðum er varða öryggi.
- 60) Hinn 24. febrúar 2017 óskaði framkvæmdastjórnin eftir upplýsingum frá Flugmálastjórn Nígeríu (NCAA) um þær ráðstafanir sem gerðar voru í kjölfar synjunar Flugöryggisstofnunar Evrópu á umsókninni um TCO-heimild, sem flugrekandinn *Med-View Airline* lagði fram. Í bréfi sínu til framkvæmdastjórnarinnar frá 22. mars 2017 lagði Flugmálastjórn Nígeríu ekki fram nauðsynlegar upplýsingar til að tryggja að tilskildar aðgerðir væru hentugar til að leysa þau vandamál sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti athygli á þegar hún lagði mat á TCO-heimild flugrekandans *Med-View Airline*.
- 61) Hinn 10. og 24. apríl 2017 lét flugrekandinn *Med-View Airline* framkvæmdastjórninni í té upplýsingar um ráðstafanir til úrbóta sem gerðar höfðu verið til að leysa þau vandamál sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á.
- 62) Hinn 25. apríl 2017 fengu Flugmálastjórn Nígeríu og flugrekandinn *Med-View Airline* tækifæri til að flytja mál sitt fyrir framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 63) Við áheyrnina lagði Flugmálastjórn Nígeríu einungis fram takmarkaðar upplýsingar um tiltekna þætti, s.s. hvenær Flugmálastjórninni var komið á fót, niðurstöður úr úttektum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar frá 2006 og mars 2016, stöðu hennar samkvæmt alþjóðlegu flugöryggismati Flugmálastjórnar Bandaríkjanna, fjölda skoðunarmanna í tengslum við flugrekstur og lofthæfi og fjölda handhafa flugrekandaskírteina í Nígeríu. Svör Flugmálastjórnar Nígeríu við spurningum um getu hennar til að greina og vakta annmarka í öryggismálum sýndi að getan var ófullnægjandi. Það er metið svo að Flugmálastjórn Nígeríu þurfi að gera ráðstafanir til að bæta tilskilin gæði öryggiseftirlits með flugrekendum sem hún er ábyrg fyrir.
- 64) Við áheyrnina fjallaði flugrekandinn *Med-View Airline* nánar um þegar framlagðar upplýsingar sínar og upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær ráðstafanir til úrbóta sem gerðar voru til að leysa þau alvarlegu vandamál sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á við öryggismat sitt í tengslum við TCO-heimild, t.d. flugrekstur sem fellur utan gildissviðs samþykks flugrekandaskírteinis sem og tilheyrandi rekstrarforskriftir, eftirlit með lofthæfi og viðhaldi og framkvæmd og vöktun lofthæfifyrirmæla ásamt starfsemi öryggis- og gæðastjórnunarkerfisins. Flugrekandinn *Med-View Airline* sýndi hins vegar glögg andvaraleysi gagnvart alvarleika öryggisvandamála, sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á, og sýndi engan skilning á þeim. Enn fremur sýndu ráðstafanirnar, sem flugrekandinn *Med-View Airline* hafði gert, skort á almennilegri greiningu á frumorsök og viðeigandi áætlun um aðgerð til úrbóta til að koma í veg fyrir að sömu eða svipaðar vanefndir, sem leiddu til þessara vandamála, endurtaki sig.
- 65) Upplýsingar sem liggja fyrir að svo stöddu, sem byggjast á öryggismati Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við TCO-heimild, ásamt upplýsingum, sem Flugmálastjórn Nígeríu og flugrekandinn *Med-View Airline* lögðu fram, sýna að vísbendingar liggja fyrir um alvarlega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans *Med-View Airline*. Þessar upplýsingar gefa einnig til kynna að flugrekandinn *Med-View Airline* geti ekki ráðið bót á þessum annmörkum, eins og sést, m.a., af óheppilegri og ófullnægjandi áætlun um aðgerð til úrbóta sem hann lagði fram sem svar við ágöllumum sem komu í ljós við öryggismatið í tengslum við TCO-heimildina.
- 66) 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 bæta flugrekandanum *Med-View Airline* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 67) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Nígeríu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

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

Flugrekendur frá Pakistan

- 69) Í bréfi, dagsettu 23. janúar 2017, fór framkvæmdastjórnin fram á það við Flugmálastjórn Pakistan (PCAA) að hún legði fram upplýsingar um þær framhaldsaðgerðir sem hún hefur gripið til varðandi slysið, sem átti sér stað 7. desember 2016, með ATR-loftfari flugrekandans *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*, sem hefur fengið vottun í Pakistan. Í því bréfi minnti framkvæmdastjórnin einnig á það að 13. janúar 2016 hafi Flugöryggisstofnun Evrópu, af ástæðum er varða öryggi, synjað TCO-umsókn flugrekandans *AHS International (Pvt) Ltd*, sem hefur einnig fengið vottun í Pakistan. Þar að auki gaf framkvæmdastjórnin til kynna í því bréfi að hún hyggðist hefja formlegt samráð við Flugmálastjórn Pakistan samkvæmt þeim ákvæðum sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 70) Hinn 18. apríl 2017 var haldinn samráðsfundur um tæknimál með þátttöku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis sem og með fulltrúum Flugmálastjórnar Pakistan (PCAA). Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Pakistan fram upplýsingar, þ.m.t. yfirlit yfir vottunar- og eftirlitsskyldur sínar og samantekt gagna um skoðanir á tímabilinu 2011–2016. Á þeim fundi var einkum rætt um ábyrgð Flugmálastjórnar Pakistan varðandi öryggiseftirlit með flugrekandanum *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.
- 71) Á þessum fundi upplýsti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Pakistan um ýmsa þætti varðandi vottunar- og eftirlitsskyldur hennar. Jafnvel þótt höfð sé hliðsjón af því að Flugmálastjórn Pakistan hafi veitt framkvæmdastjórninni öryggistengdar upplýsingar með gagnsæjum hætti lagði framkvæmdastjórnin áherslu á að Flugmálastjórnin þyrfti að taka tilhlýðilegt tillit til samfelldra umbóta á öryggiskerfi sínu. Þar að auki upplýsti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Pakistan um að gert væri ráð fyrir að henni væri fullkunnugt um kröfur reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 og tilheyrandi afleiðingar fyrir flugrekendur sem hafa fengið vottun í Pakistan.
- 72) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsinga sem Flugmálastjórn Pakistan lagði fram á samráðsfundinum um tæknimál, sem haldinn var 18. apríl 2017, er það metið svo að Flugmálastjórn Pakistan skorti, sem stendur, hvorki getuna né viljann til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum.
- 73) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að engar ástæður séu til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Pakistan í skrána.
- 74) Aðildarríki eiga að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Pakistan, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 75) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Rússlandi

- 76) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og lögbær yfirvöld aðildarríkjanna hafa, á undangengnu sex mánaða tímabili, 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 tiltekinnna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 77) Hinn 17. mars 2017 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA). Tilgangur fundarins var að endurskoða öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, á grundvelli skýrslna úr SAFA-skoðunum á hlaði á tímabilinu 11. mars 2016 til 10. mars 2017 og greina tilvik þar sem styrkja þarf eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnar Rússlands.

- 78) Á þeim fundi fór framkvæmdastjórnin betur yfir niðurstöður úr SAFA-skoðunum á hlaði hjá sex flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi. Jafnvel þótt engin öryggisvandamál hafi greinst upplýsti Flugmálastjórn Rússlands framkvæmdastjórnina um að sökum þess að sumir flugrekendur hefðu gengist undir takmarkaðan fjölda skoðana yrðu framkvæmdar viðbótarskoðanir hjá tveimur af þessum flugrekendum á næsta ársfjórðungi.
- 79) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsinga sem Flugmálastjórn Rússlands lagði fram á samráðsfundinum um tæknimál, sem haldinn var 17. mars 2017, er það metið svo að Flugmálastjórn Rússlands skorti, sem stendur, hvorki getuna né viljann til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum. Af þessum ástæðum var niðurstaðan sú að hvorki væri þörf á að veita rússneskum flugmálayfirvöldum né flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni.
- 80) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin því það svo að engar ástæður séu til að breyta skrá Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Rússlandi í skrána.
- 81) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 82) Ef þessar skoðanir gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að viðeigandi öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til aðgerða gegn flugrekendum frá Rússlandi í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Sankti Vinsent og Grenadínum

- 83) Hinn 16. apríl 2015 sótti flugrekandinn *Mustique Airways*, sem er skráður á Sankti Vinsent og Grenadínum, um TCO-heimild hjá Flugöryggisstofnun Evrópu. Flugöryggisstofnun Evrópu mat umsóknina í samræmi við kröfurnar, sem mælt er fyrir um í reglugerð (ESB) nr. 452/2014, og lét í ljós miklar áhyggjur af því að flugrekandinn *Mustique Airways* hafi ekki getað sýnt fram á að viðeigandi kröfur, sem mælt er fyrir um í 3. gr. reglugerðar (ESB) nr. 452/2014, séu uppfylltar. Flugöryggisstofnun Evrópu komst því að þeirri niðurstöðu að frekara mat myndi ekki leiða til útgáfu TCO-heimildar fyrir flugrekandann *Mustique Airways* þar eð hann uppfyllti ekki þær kröfur. Hinn 4. október 2016 synjaði Flugöryggisstofnun Evrópu því TCO-umsókninni af ástæðum er varða öryggi.
- 84) Hinn 30. janúar 2017 óskaði framkvæmdastjórnin eftir upplýsingum frá lögbærum yfirvöldum Sankti Vinsent og Grenadína, Flugmálastjórn ríkja í Austur-Karíbahafi (ECCAA), um þær ráðstafanir sem gerðar voru í kjölfar synjunar Flugöryggisstofnunar Evrópu á umsókn um TCO-heimild sem flugrekandinn *Mustique Airways* lagði fram. Hinn 24. febrúar 2017 upplýsti Flugmálastjórn ríkja í Austur-Karíbahafi framkvæmdastjórnina um að flugrekandinn *Mustique Airways* hefði lagt inn nýja umsókn um TCO-heimild hjá Flugöryggisstofnun Evrópu, 2. febrúar 2017, af þeim ástæðum að, samkvæmt flugrekandanum, hefði verið fundin viðunandi lausn á þeim öryggisvandamálum sem leiddu til synjunar Flugöryggisstofnunar Evrópu.
- 85) Þar eð hvorki flugrekandinn *Mustique Airways* né Flugmálastjórn ríkja í Austur-Karíbahafi lögðu fram gögn um að fundin hefði verið lausn á öryggisvandamálunum, sem greindust við öryggismat Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við umsókn um TCO-heimild, fengu bæði Flugmálastjórn ríkja í Austur-Karíbahafi og flugrekandinn *Mustique Airways* kost á áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni 26. apríl 2017 í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 86) Yfirvaldið brást ekki við boðinu um áheyrn og tók ekki þátt í áheyrninni. Að sama skapi lagði Flugmálastjórn ríkja í Austur-Karíbahafi hvorki fram upplýsingar um ráðstafanir sem gerðar voru til að ráða bót á ágöllum, sem komu í ljós í tengslum við umsókn flugrekandans *Mustique Airways* um TCO-heimild, né heldur um eftirlitsstarfsemi sína.
- 87) Hinn 24. apríl 2017 hélt Flugöryggisstofnun Evrópu tæknifund með flugrekandanum *Mustique Airways* til að ræða endurnýjun umsóknar hans. Í ljósi þess skamma tíma sem líður á milli þessa fundar og áheyrnarinnar var ekki mögulegt fyrir Flugöryggisstofnun Evrópu að meta nýju umsóknina að fullu. Flugöryggisstofnun Evrópu var þó í aðstöðu til að staðfesta við framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina að grunnorsakirnar fyrir þeim alvarlegu og sífendurteknu annmörkum í öryggismálum, sem greindust við fyrsta mat hennar í tengslum við TCO-umsókn, væru enn til staðar.

- 88) Við áheyrnina, 26. apríl 2017, lagði flugrekandinn *Mustique Airways* fram upplýsingar um starfsemi og aðstöðu fyrirtækisins og kom einungis að takmörkuðu leyti inn á öryggistengda þætti. Upplýsingarnar, sem flugrekandinn *Mustique Airways* lagði fram um framfarir sem orðið hafa innan fyrirtækisins í tengslum við þróun öryggis- og gæðastjórnunarkerfa þess, gáfu til kynna að kerfin væru ekki nægilega vel þróuð. Á sama tíma og því var fagnað að flugrekandinn *Mustique Airways* væri reiðubúinn í skilvirkari viðræður við Flugöryggisstofnun Evrópu um endurnýjun umsóknar sinnar um TCO-heimild var staðfest að mikilvægir öryggisþættir væru ekki til staðar, t.d. grunnöryggisstjórnunarkerfi. Flugrekandinn *Mustique Airways* sýndi auk þess skort á vitund og skilningi gagnvart alvarleika ágallanna, sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á. Loks kom glögg í ljós að öryggismenningin hjá flugrekandanum er í eðli sínu viðbragðstengd fremur en forvarnatengd.
- 89) Á grundvelli upplýsinganna, sem liggja fyrir að svo stöddu, þ.m.t. upplýsingar sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur lagt fram innan ramma synjunar TCO-umsóknar flugrekandans *Mustique Airways* og innan ramma endurnýjunar umsóknar um TCO-heimild, sem og allar upplýsingar, sem flugrekandinn *Mustique Airways* hefur lagt fram, er ljóst að um er að ræða alvarlega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans *Mustique Airways*. Eins og sakir standa hefur flugrekandinn *Mustique Airways* ekki nægilega getu til að ráða bót á annmörkum sínum í öryggismálum. Reyndar eru langflestar þeirra aðgerða í öryggismálum sem standa yfir á vegum flugrekandans *Mustique Airways* á þróunarstigi og áætlun hans um aðgerðir til úrbóta, sem lögð var fram til að bregðast við þeim ágöllum sem greindust við öryggismatið í tengslum við TCO-heimildina, er ekki nógu traust, einkum með tilliti til nauðsynlegrar greiningar á frumorsökum.
- 90) 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 bæta flugrekandanum *Mustique Airways* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 91) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun á Sankti Vinsent og Grenadínum, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 92) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Taílandi

- 93) Hinn 17. mars 2017 var haldinn samráðsfundur um tæknimál með þátttöku framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og Flugmálastjórnar Taílands (CAAT). Á þessum fundi veitti Flugmálastjórn Taílands framkvæmdastjórninni uppfærðar upplýsingar um framfarir sem orðið hafa síðan september 2016, einkum að því er varðar flugsamgöngukerfi í Taílandi, vegvísi Flugmálastjórnar Taílands varðandi reglufylgni og núverandi stöðu á framkvæmd áætlunar hennar um aðgerðir til úrbóta.
- 94) Framfarirnar varða fyrst og fremst ný lög í Taílandi um almenningsflug sem búist er við að öðlist gildi á síðasta ársfjórðungi 2017, breytingar á reglum Flugmálastjórnar Taílands, skipulag hennar sem fært hefur verið til nútímalegs horfs, sjálfbærar fjármögnunaraðferðir og úrbætur á ráðningar- og þjálfunaráætlun fyrir skoðunarmenn hennar. Gerðar hafa verið endurbætur á skoðunarferlum Flugmálastjórnar Taílands sem og handbókum hennar og tækjum, þ.m.t. upplýsingatæknikerfið, og hefur öryggiseftirlitskerfið verið fært til nútímalegs horfs til að tryggja fullt og samfellt eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Taílandi. Flugmálastjórn Taílands hefur einnig komið á fót gæðatryggingardeild sem hefur það hlutverk að vakta hvort hún fari að alþjóðlegum og innlendum flugöryggiskröfum.
- 95) Flugmálastjórn Taílands lagði einnig fram upplýsingar um þróun flugöryggisáætlunar ríkisins og stöðuna að því er varðar ágallana, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti máls á í úttekt sinni í janúar 2015, þ.m.t. alvarlega öryggisvandamálið varðandi vottun flugrekenda sem byggðist á þessum ágöllum. Þar að auki lagði Flugmálastjórnin fram upplýsingar um þær framfarir sem orðið hafa hjá henni á sviði sjálfbærniáætlunar og alþjóðlegrar samvinnu sem hún tekur þátt í.
- 96) Mikilvægur þáttur í áætlun Flugmálastjórnarinnar um aðgerðir til úrbóta er endurvottun flugrekenda í Taílandi þar sem farið er eftir skipulegu fimm áfanga ferli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um vottun flugrekenda. Í febrúar 2017 var sá fyrsti af þessum flugrekendum, sem starfrækir millilandaflug, endurvottaður og fram til loka júní 2017 býst Flugmálastjórn Taílands við að endurvotta 12 flugrekendur til viðbótar, sem annast millilandaflutninga í lofti. Í tengslum við endurvottunarferlið hefur Flugmálastjórn Taílands gripið til framfylgdarráðstafana varðandi tiltekna flugrekendur sem hafa sótt um endurvottun.

- 97) Ríkisstjórn Taílands og Flugmálastjórn landsins sýndu fram á skýra skuldbindingu til að gera endurbætur á öryggiseftirlitskerfi Taílands. Flugmálastjórn Taílands hefur lagt fram gögn sem sýna að framfarir hafa orðið í landinu hvað þetta varðar á síðustu sex mánuðum. Fyrirliggjandi upplýsingar um öryggismál, að því er varðar flugrekendur sem hafa fengið vottun í Taílandi, styðja ekki þá ákvörðun að þeir sæti flugrekstrarbanni eða rekstrartakmörkunum. Í því skyni að fylgjast náið með stöðunni á samráð við taílensk yfirvöld að halda áfram í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 98) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Taílandi.
- 99) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Taílandi, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 100) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Úkraínu

- 101) Hinn 29. ágúst 2014 lagði flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'*, sem hefur fengið vottun í Úkraínu, inn umsókn hjá Flugöryggisstofnun Evrópu um TCO-heimild. Flugöryggisstofnun Evrópu mat á umsóknina í samræmi við kröfurnar, sem mælt er fyrir um í reglugerð (ESB) nr. 452/2014, og lét í ljós miklar áhyggjur af því að flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'* hafi ekki getað sýnt fram á að viðeigandi kröfur, sem mælt er fyrir um í 3. gr. reglugerðar (ESB) nr. 452/2014, séu uppfylltar. Flugöryggisstofnun Evrópu komst því að þeirri niðurstöðu að frekara mat myndi ekki leiða til útgáfu TCO-heimildar fyrir flugrekandann *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'* þar eð hann uppfyllti ekki þær kröfur. Hinn 15. september 2016 synjaði Flugöryggisstofnun Evrópu því TCO-umsókninni af ástæðum er varða öryggi.
- 102) Hinn 15. febrúar 2016 lagði flugrekandinn *Air Company 'Black Sea Airlines' LLC*, sem er skráð í Úkraínu, inn umsókn hjá Flugöryggisstofnun Evrópu um TCO-heimild. Flugöryggisstofnun Evrópu mat á umsóknina í samræmi við kröfurnar, sem mælt er fyrir um í reglugerð (ESB) nr. 452/2014, og lét í ljós miklar áhyggjur af því að flugrekandinn *Air Company 'Black Sea Airlines' LLC* hafi ekki getað sýnt fram á að viðeigandi kröfur, sem mælt er fyrir um í 3. gr. reglugerðar (ESB) nr. 452/2014, séu uppfylltar. Flugöryggisstofnun Evrópu komst því að þeirri niðurstöðu að frekara mat myndi ekki leiða til útgáfu TCO-heimildar fyrir flugrekandann *Air Company 'Black Sea Airlines' LLC* þar eð hann uppfyllti ekki þær kröfur. Hinn 13. október 2016 synjaði Flugöryggisstofnun Evrópu því TCO-umsókninni af ástæðum er varða öryggi.
- 103) Hinn 6. mars 2017 fór framkvæmdastjórnin fram á það við Flugmálastjórn Úkraínu (SAAU) að hún legði fram upplýsingar um ráðstafanir sem hún hefði gert í kjölfar synjunar Flugöryggisstofnun Evrópu á TCO-umsóknum flugrekendanna *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'* og *Air Company 'Black Sea Airlines' LLC*. Með þessu bréfi hófst formlegt samráð við Flugmálastjórn Úkraínu samkvæmt þeim ákvæðum sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006. Þar eð ekki hefur tekist að leysa öryggisvandamálin sem komu í ljós við öryggismat Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við TCO-heimild fengu Flugmálastjórn Úkraínu og flugrekendurnir *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'* og *Air Company 'Black Sea Airlines' LLC* tækifæri til að flytja mál sitt fyrir framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni 25. apríl 2017 í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 104) Hinn 3. apríl 2017 afturkallaði Flugmálastjórn Úkraínu flugrekandaskírteini flugrekandans *Air Company 'Black Sea Airlines' LLC*. Með þeirri ákvörðun lauk formlegu samráði við þann flugrekanda sem hófst 6. mars 2017.
- 105) Hinn 25. apríl 2017 hlutu Flugmálastjórn Úkraínu og flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'* áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni. Flugmálastjórn Úkraína upplýsti m.a. að eftirlitsstarfsemi með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Úkraínu, sé aðlöguð með hliðsjón af niðurstöðum úr SAFA-skoðunum sem og hvers konar upplýsingum sem leiða af TCO-heimildarferlinu. Flugmálastjórn Úkraínu lagði einnig fram upplýsingar um samþykkt mögulegra aðgerða til skamms tíma, t.d. tímabundna niðurfellingu, takmörkun eða afturköllun flugrekandaskírteina flugrekenda sem svar við synjun Flugöryggisstofnunar Evrópu á TCO-umsókn. Þar að auki lagði Flugmálastjórn Úkraínu fram upplýsingar um aðgerðir til langs tíma sem miða að því að bæta innri ferli varðandi vottun og eftirlitsstarfsemi sína í tengslum við flugrekendur sem hafa fengið vottun í Úkraínu.

- 106) Við áheyrnina fjallaði flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'* nánar um þegar framlagðar upplýsingar sínar, lagði fram viðbótarupplýsingar um ráðstafanir til úrbóta, sem hann hafði gert til að leysa þau alvarlegu vandamál sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á sem hluta af öryggismati sínu í tengslum við TCO-heimild, t.d. stjórnun á áframhaldandi lofthæfi og framkvæmd viðhaldsaðgerða. Flugrekandinn upplýsti einnig um viðbótarúttekt, sem einkarekin eining framkvæmdi í mars 2017, til að ákvarða núverandi stöðu á reglufylgni hans við alþjóðlegar flugöryggiskröfur. Í þessari úttekt voru staðfestir kerfislægir annmarkar í núverandi skráningarkerfi flugrekandans, sem Flugöryggisstofnun Evrópu hafði áður greint.
- 107) Við áheyrnina greindi flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'* einnig frá því að hann hefði sótt aftur um TCO-heimild 19. apríl 2017. Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin veittu þessu athygli og fögnuðu staðfestingu frá bæði flugrekandanum og Flugöryggisstofnun Evrópu um að þessi nýja TCO-umsókn yrði meðhöndluð með tilhlýðilegum hætti innan ramma reglugerðar (ESB) nr. 452/2014.
- 108) Upplýsingarnar sem liggja fyrir að svo stöddu, sem byggjast á öryggismati Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við TCO-umsókn flugrekandans *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'*, ásamt upplýsingum sem Flugmálastjórn Úkraínu og flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'* lögðu fram, sýna að framkvæmd aðgerða til úrbóta til að leysa öryggisvandamálin, sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á, hefur ekki verið lokið á fullnægjandi hátt. Þessar upplýsingar sýna enn fremur að flugrekandinn er, sem stendur, ekki fær um sjálfur að greina skort á reglufylgni sinni að því er varðar alla ferla og aðgerðir sínar.
- 109) 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 bæta flugrekandanum *International Joint-Stock Aviation Company 'URGA'*, í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 110) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Úkraínu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 111) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Zimbabwe

- 112) Hinn 12. apríl 2016 lagði flugrekandinn *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, sem er skráð í Zimbabwe, inn umsókn hjá Flugöryggisstofnun Evrópu um TCO-heimild. Flugöryggisstofnun Evrópu mat umsóknina í samræmi við kröfurnar, sem mælt er fyrir um í reglugerð (ESB) nr. 452/2014, og lét í ljós miklar áhyggjur af því að flugrekandinn *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* hafi ekki getað sýnt fram á að viðeigandi kröfur, sem mælt er fyrir um í 3. gr. reglugerðar (ESB) nr. 452/2014, séu uppfylltar. Flugöryggisstofnun Evrópu komst því að þeirri niðurstöðu að frekara mat myndi ekki leiða til útgáfu TCO-heimildar fyrir flugrekandann *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* þar eð hann uppfyllti ekki þær kröfur. Hinn 7. nóvember 2016 synjaði Flugöryggisstofnun Evrópu því TCO-umsókninni af ástæðum er varða öryggi.
- 113) Hinn 3. mars 2017 óskaði framkvæmdastjórnin eftir upplýsingum frá Flugmálastjórn Zimbabwe (CAAZ) um þær ráðstafanir sem hún hefði gert í kjölfar synjunar Flugöryggisstofnunar Evrópu á TCO-umsókn flugrekandans *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Með þessu bréfi hófst formlegt samráð við Flugmálastjórn Zimbabwe samkvæmt þeim ákvæðum sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006. Þar eð ekki hefur tekist að leysa öryggisvandamálin sem komu í ljós við öryggismat Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við TCO-umsókn flugrekandans *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* fengu bæði Flugmálastjórn Zimbabwe og flugrekandinn *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* tækifæri til að flytja mál sitt fyrir framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni, 26. apríl 2017, í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 114) Við áheyrnina lagði Flugmálastjórn Zimbabwe m.a. fram upplýsingar um verkefni sín á sviði eftirlitsábyrgðar að því er varðar flugrekandann *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Flugmálastjórn Zimbabwe lagði fram samantekt á aðgerðum sem hún hefur gripið til í tengslum við synjun Flugöryggisstofnunar Evrópu á umsókn flugrekandans *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* um TCO-heimild, af ástæðum sem varða öryggi. Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram upplýsingar um alvarlegu öryggisvandamálin sem lágu til grundvallar synjunar hennar varðandi TCO-umsóknina.

- 115) Við áheyrnina lagði flugrekandinn *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* fram upplýsingar um aðgerðir til úrbóta sem voru innleiddar og hafa staðið yfir síðan Flugöryggisstofnun Evrópu synjaði TCO-umsókn þessa flugrekanda. Upplýsingarnar, sem flugrekandinn *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* lagði fram, þ. á m. varðandi takmarkaðar framfarir sem orðið hafa innan fyrirtækisins í tengslum við þróun öryggis- og gæðastjórnunarkerfa, voru þó ófullnægjandi til að eyða efasemdum þar að lútandi.
- 116) Upplýsingarnar, sem liggja fyrir að svo stöddu, þ.m.t. upplýsingar varðandi öryggismat Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við TCO-umsókn flugrekandans *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, ásamt upplýsingum, sem Flugmálastjórn Zimbabwe og flugrekandinn *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* lögðu fram, sýna glögg alvarlega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Það er metið svo að flugrekandinn *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* sé, sem stendur, ekki fær um að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum. Reyndar eru langflestar þeirra aðgerða í öryggismálum sem standa yfir á vegum flugrekandans *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* á þróunarstigi og áætlun hans um aðgerðir til úrbóta, sem lögð var fram til að bregðast við þeim ágöllum sem greindust við öryggismatið í tengslum við TCO-heimildina, er ekki nógu traust, einkum með tilliti til nauðsynlegrar greiningar á frumorsökum.
- 117) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, telur framkvæmdastjórnin því að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekandanum *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 118) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Zimbabwe, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 119) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 120) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 121) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

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

- 1) Í stað viðauka A komi textinn í I. viðauka við þessa reglugerð.
- 2) Í stað viðauka B komi textinn í II. viðauki 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 15. maí 2017.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Violeta BULC

Fyrir hönd forsetans,

framkvæmdastjóri

VIÐAUKA

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
<i>IRAN ASEMAN AIRLINES</i>	FS-102	IRC	Íslamska lýðveldið Íran
<i>IRAQI AIRWAYS</i>	001	IAW	Írak
<i>MED-VIEW AIRLINES</i>	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nígería
<i>MUSTIQUE AIRWAYS</i>	2A/12/003K	MAW	Sankti Vinsent og Grenadínur
<i>INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY 'URGA'</i>	UK 012	URG	Úkraína
<i>AIR ZIMBABWE (PVT) LTD</i>	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
<i>AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES</i>	AOC 008	AJA	Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>EAST HORIZON AIRLINES</i>	AOC 1013	EHN	Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>SAFI AIRWAYS</i>	AOC 181	SFW	Íslamska lýðveldið Afganistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekandanum <i>TAAG Angola Airlines</i> sem skráður er í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Angóla
<i>AEROJET</i>	AO 008-01/11	TEJ	Lýðveldið Angóla
<i>AIR GICANGO</i>	009	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>AIR JET</i>	AO 006-01/11-MBC	MBC	Lýðveldið Angóla

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>AIR NAVE</i>	017	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>AIR26</i>	AO 003-01/11-DCD	DCD	Lýðveldið Angóla
<i>ANGOLA AIR SERVICES</i>	006	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>DIEXIM</i>	007	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>FLY540</i>	AO 004-01 FLYA	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>GIRA GLOBO</i>	008	GGL	Lýðveldið Angóla
<i>HELIANG</i>	010	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>HELIMALONGO</i>	AO 005-01/11	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>MAVEWA</i>	016	Óskráður	Lýðveldið Angóla
<i>SONAIR</i>	AO 002-01/10-SOR	SOR	Lýðveldið Angóla
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirlitum, 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 yfirlitum, 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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<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
<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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
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
<i>PUNTO AZUL</i>	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<i>TANGO AIRWAYS</i>	Óskráð	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.			Eritrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendunum <i>Afrijet</i> og <i>SN2AG</i>, sem eru skráðir í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Lýðveldið Gabon
<i>ALLEGIANCE AIR TOURIST</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Lýðveldið Gabon
<i>NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Lýðveldið Gabon
<i>SKY GABON</i>	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Lýðveldið Gabon
<i>SOLENTA AVIATION GABON</i>	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Lýðveldið Gabon
<i>TROPICAL AIR-GABON</i>	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Óskráður	Lýðveldið Gabon

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendunum Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air og Batik Air, þ.m.t.			Lýðveldið Indónesía
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ALDA TRANS PAPUA</i>	135-056	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ALFA TRANS DIRGANTATA</i>	135-012	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>AMA</i>	135-054	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ANGKASA SUPER SERVICE</i>	135-050	LBZ	Lýðveldið Indónesía
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Lýðveldið Indónesía
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Lýðveldið Indónesía
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Lýðveldið Indónesía
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Lýðveldið Indónesía
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Lýðveldið Indónesía
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Lýðveldið Indónesía
<i>HEVILIFT AVIATION</i>	135-042	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Lýðveldið Indónesía
<i>INDO STAR AVIATION</i>	135-057	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Lýðveldið Indónesía
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>KAL STAR AVIATION</i>	121-037	KLS	Lýðveldið Indónesía
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Lýðveldið Indónesía
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Lýðveldið Indónesía
<i>MARTA BUANA ABADI</i>	135-049	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MATTHEW AIR NUSANTARA</i>	135-048	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MIMIKA AIR</i>	135-007	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>MY INDO AIRLINES</i>	121-042	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NAM AIR</i>	121-058	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NATIONAL UTILITY HELICOPTER</i>	135-011	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>NUSANTARA AIR CHARTER</i>	121-022	SJK	Lýðveldið Indónesía
<i>PEGASUS AIR SERVICES</i>	135-036	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>PELITA AIR SERVICE</i>	121-008	PAS	Lýðveldið Indónesía
<i>PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA</i>	135-026	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>PURA WISATA BARUNA</i>	135-025	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>RIAU AIRLINES</i>	121-016	RIU	Lýðveldið Indónesía
<i>SAYAP GARUDA INDAH</i>	135-004	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>SMAC</i>	135-015	SMC	Lýðveldið Indónesía
<i>SPIRIT AVIATION SENTOSA</i>	135-058	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>SRIWIJAYA AIR</i>	121-035	SJY	Lýðveldið Indónesía
<i>SURYA AIR</i>	135-046	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>TRANSNUSA AVIATION MANDIRI</i>	121-048	TNU	Lýðveldið Indónesía
<i>TRANSWISATA PRIMA AVIATION</i>	135-021	TWT	Lýðveldið Indónesía
<i>TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE</i>	121-038	XAR	Lýðveldið Indónesía
<i>TRAVIRA UTAMA</i>	135-009	TVV	Lýðveldið Indónesía
<i>TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES</i>	121-018	TMG	Lýðveldið Indónesía
<i>TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES</i>	135-037	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>TRIGANA AIR SERVICE</i>	121-006	TGN	Lýðveldið Indónesía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>UNINDO</i>	135-040	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>WESTSTAR AVIATION INDONESIA</i>	135-059	Óskráður	Lýðveldið Indónesía
<i>WING ABADI AIRLINES</i>	121-012	WON	Lýðveldið Indónesía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgiska lýðveldinu, þ.m.t.			Kirgiska lýðveldið
<i>AIR BISHKEK (áður EASTOK AVIA)</i>	15	EAA	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirgiska lýðveldið
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirgiska lýðveldið
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Kirgiska lýðveldið
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kirgiska lýðveldið
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kirgiska lýðveldið
S GROUP INTERNATIONAL (áður S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kirgiska lýðveldið
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgiska lýðveldið
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kirgiska lýðveldið
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.			Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbíu, þ.m.t.			Líbía
<i>AFRIQYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Líbía
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Líbía
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Líbía
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Líbía
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Líbía
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Líbía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.			Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.			Saó Tóme og Prinsípe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Saó Tóme og Prinsípe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Saó Tóme og Prinsípe
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Síerra Leóne, þ.m.t.			Síerra Leóne
<i>AIR RUM, LTD</i>	ÓSKRÁÐ	RUM	Síerra Leóne
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	ÓSKRÁÐ	DTY	Síerra Leóne
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	ÓSKRÁÐ	Óskráður	Síerra Leóne
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	ÓSKRÁÐ	ORJ	Síerra Leóne
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	ÓSKRÁÐ	PRR	Síerra Leóne
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	ÓSKRÁÐ	SVT	Síerra Leóne
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	ÓSKRÁÐ	Óskráður	Síerra Leóne
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.			Lýðveldið Súdan
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Lýðveldið Súdan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Lýðveldið Súdan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Lýðveldið Súdan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Lýðveldið Súdan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Óskráður	Lýðveldið Súdan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Lýðveldið Súdan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Lýðveldið Súdan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Lýðveldið Súdan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Lýðveldið Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Lýðveldið Súdan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Lýðveldið Súdan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Lýðveldið Súdan

VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN SAMBANDSINS ⁽¹⁾

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

⁽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.

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	ICAO-kóði flugrekanda	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarmerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<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) Flugrekandanum *Afrijet* er einungis heimilt að nota þau loftför sem eru tilgreind fyrir núverandi starfrækslustig hans innan Sambandsins.