

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2017/2215****2018/EES/33/25****frá 30. nóvember 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 sem um getur í II. kafla reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.
- 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 ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Sambandsins, eða ákvörðun um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er í skránni.
- 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. 3922/91 ⁽³⁾ („flugöryggisnefndin“).
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 ⁽⁴⁾, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Miðbaugs-Gíneu, Nepal, Nígeríu, Sankti Vinsent og Grenadína,

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 318, 2.12.2017, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 97/2018 frá 27. apríl 2018 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar)

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

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

(3) Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála (Stjtið. EB 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).

Taílands, Úkraínu og Venesúela. Framkvæmdastjórnin lagði einnig fyrir flugöryggisnefndina upplýsingar um stöðu flugöryggis í Afganistan, Bólivíu, Indlandi, Indónesíu, Írak, Kasakstan, Líbíu, Moldóvu, Mósambík og Zambíu 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 fengið vottun í þriðju löndum þar sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur greint alvarleg öryggisvandamál (SSC) 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, samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005, mun forgangsroðun skoðana á hlaði gera kleift að afla frekari upplýsinga um öryggisframmistöðu flugrekenda sem hafa fengið vottun í þessum þriðju löndum.
- 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 vöktunar samkvæmt 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-viðvörðunarkerfisins sem og fyrirbyggjandi tölfræðilegar upplýsingar um viðvörðunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 10) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda í Sambandinu og úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem og úr sérstökum skoðunum og úttektum, sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa mörg aðildarríki gert tiltekna ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær.
- 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 Miðbaugs-Gíneu

- 12) Hinn 7. júní 2017 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar og Flugöryggisstofnunar Evrópu fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu („AAGE“). Tilgangur fundarins var að halda samráði áfram frá síðasta fundi árið 2013. Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu upplýsti framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun Evrópu um aðgerðir sem teknar hafa verið til að bæta reglufylgni við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar varðandi kerfi um eftirlit með flugöryggi og lagði einnig áherslu á stjórn málaegar aðgerðir til að hringja umbótum í framkvæmd.
- 13) Á fundinum hinn 7. júní 2017 viðurkenndi Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu að flugrekendur frá Miðbaugs-Gíneu hefðu hingað til ekki verið vottaðir í samræmi við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Af þessum sökum afturkallaði Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu skírteini fjölda flugrekenda, sem höfðu fengið vottun í þessu landi, og innleiddi nýtt fimm áfanga vottunarferli fyrir þá flugrekendur sem eftir eru. Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu veitti einnig upplýsingar um starfsmannaskipulag sitt og -ráðningar, loftfaraskrá, áætlun um endurvottun flugrekenda og öryggiseftirlitsáætlun.

⁽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 (Stjtt. ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1).

- 14) Eins og sannreynt var í tengslum við úttekt Alþjóðflugmálastofnunarinnar í febrúar 2017, uppfyllir Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu nú 62,5% af alþjóðlegum flugöryggiskröfum, samanborið við u.þ.b. 10% áður.
- 15) Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð fór fram í Miðbaugs-Gíneu frá 16.-20. október 2017. Sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum tóku þátt í þessari matsheimsókn. Meðan á þessari heimsókn stóð var lagt mat á störf Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu, sem var sannreynt með heimsóknum til þeirra tveggja starfandi flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu. Í ljós kom að stjórnskipulag Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu, sem nýlega var komið á fót sem óháðu og sjálfstæðu flugmálayfirvaldi á sviði almenningsflugs og sem hóf öryggisefirlit árið 2012, samrýmist umfangi flugstarfsemi í Miðbaugs-Gíneu. Einnig kom í ljós að öll svið almenningsflugs falla undir Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu og að hún hefur sín eigin fjárlög og tekjur. Þó var vakið máls á því að Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu vantar viðurkennda skoðunarmenn, sérstaklega á sviði flugreksturs, þ.m.t. á sviði flutningaflugs, í þeim tilgangi að framkvæma viðeigandi og skilvirkt öryggisefirlit með flugrekendum í Miðbaugs-Gíneu.
- 16) Heimsóknin sýndi að komið hefur verið á heildstæðu reglakerfi í Miðbaugs-Gíneu. Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu vinnur nú að því að uppfæra reglurnar þannig að þær haldist í samræmi við nýjustu þróun á sviði alþjóðlegra flugöryggiskrafa. Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu reiðir sig þó að miklu leyti á vottorð, skírteini og heimildir sem önnur yfirvöld og stofnanir hafa gefið út, og gerir engar sannprófanir sjálf, þó svo framkvæmd eigin sannprófunar sé mikilvægur hluti af þeim öryggisefirlitsverkefnum sem Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu á að annast. Til samræmis við það ætti þetta sannprófunarferli vera hluti af verklagsreglum Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu og vera framkvæmt á tilhlýðilegan hátt.
- 17) Í heimsókninni greindi Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu frá því að sem stendur séu aðeins tveir flugrekendur sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu, þ.e. flugrekendurnir *CEIBA Intercontinental* og *Cronos Airlines*. Flugrekendaskírteini flugrekendanna *Punto Azul* og *Tango Airways* hafa verið afturkölluð.
- 18) Í heimsókn til flugrekandans *CEIBA Intercontinental*, innan ramma matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð, kom í ljós að flugrekandinn starfar enn undir gömlu flugrekendaskírteini og hefur aðeins náð öðrum áfanga af núverandi fimm áfanga vottunarferli fyrir flugrekendur. Flugrekandinn *CEIBA Intercontinental* undirgengst sem stendur margskonar breytingar sem hefur í för með sér að mikilvægar handbækur og önnur skjöl á sviði flugreksturs og viðhalds hafa ekki verið uppfærð og samþykkt. Enn fremur hafa þessar handbækur og þessi skjöl ekki enn verið sniðin að starfsemi og loftförum flugrekandans. Enn er verið að þróa öryggisstjórnunarkerfi flugrekandans og á hann enn eftir að innleiða marktæka áhættugreiningu. Lokið hefur verið við að semja og marka öryggisstefnu en hún hefur þó ekki verið kynnt með skýrum og greinilegum hætti innan fyrirtækisins. Gæðakerfið þarfnast einnig frekari þróunar.
- 19) Heimsóknin til flugrekandans *Cronos Airlines* leiddi í ljós að honum er kunnugt um gildandi reglugerðir í Miðbaugs-Gíneu og að hann sýnir viðleitni til að hrinda þessum flugkröfum í framkvæmd. Hann hefur lokið núverandi fimm áfanga vottunarferli fyrir flugrekendur með fullnægjandi árangri. Flugrekendaskírteini hans var endurnýjað í janúar 2017. Það kom þó í ljós að nokkrar handbækur höfðu ekki verið aðlagðar að núverandi starfsemi hans og að gæðakerfi hans er ekki að fullu þróað. Enn fremur kom í ljós að öryggisstjórnunarkerfi flugrekandans *Cronos Airlines* er enn í þróun og er nú í öðrum áfanga af fjórum til framkvæmdar á slíku kerfi. Lokið hefur verið við að semja og marka öryggisstefnu sem hefur verið kynnt með skýrum og greinilegum hætti innan fyrirtækisins. Flugrekandinn hefur sjálfviljugur skráð loftför sín í áætlun fyrir eftirlit með flugritagögnum.
- 20) Hinn 14. nóvember 2017 hlutu Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu, flugrekendurnir *CEIBA Intercontinental* og *Cronos Airlines* áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005. Við áheyrnina lagði fulltrúi ríkisstjórnar Miðbaugs-Gíneu ríka áherslu á eindreginn vilja ríkisstjórnarinnar til að bæta enn frekar samgönguöryggi í Miðbaugs-Gíneu í þeim tilgangi að tryggja góða tengingu innanlands og svæðisbundið. Við áheyrnina veitti Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu upplýsingar um aðgerðir til úrbóta sem komið hefur verið á til að bregðast við þeim athugasemdum sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð. Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu áætlað tímaramminn eitt ár til að framkvæma þessar aðgerðir til úrbóta.
- 21) Í þeim upplýsingum sem flugrekandinn *CEIBA Intercontinental* veitti við áheyrnina varðandi áætlunina um aðgerðir til úrbóta til að bregðast við þeim athugasemdum sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð, kom ekki fram að flugrekandinn hefði framkvæmt greiningu á frumorsök og bentu þær til þess að flugrekandinn hefði aðeins hrint tafarlausum aðgerðum til úrbóta í framkvæmd en ekki gert forvarnaráðstafanir til langs tíma.

- 22) Við áheyrnina veitti flugrekandinn *Cronos Airlines* upplýsingar um þær aðgerðir til úrbóta sem gripið var til í því skyni að bregðast við þeim athugasemdum sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð, og bentu upplýsingarnar til þess að hann hefði framkvæmt greiningu á frumorsök og tekið bæði til tafarlausra aðgerða til úrbóta sem og til aðgerða til að koma í veg fyrir að tilgreind vandamál komi upp aftur.
- 23) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstaða matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð, og upplýsinga, sem lagðar voru fram við áheyrn 14. nóvember 2017, er talið að þó Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu hafi gert umtalsverðar úrbætur á eftirlitskerfi með flugöryggi í Miðbaugs-Gíneu þá séu enn verulegir annmarkar á eftirlitskerfinu. Það er metið svo að Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu hafi ekki enn getuna til að annast skyldustörf sín að fullu að því er varðar eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu. Þetta sýnir sig í því að flugrekendur eru vottaðir og öryggiseftirlit er framkvæmt án nærveru nauðsynlegra, viðurkenndra skoðunarmanna sem og að við vottunar- og eftirlitsstörf sín hafði Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu ekki greint fjölmargar þær athugasemdir sem vakið var máls á við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð. Það liggja því ekki fyrir nú fullnægjandi gögn sem styðja ákvörðun um að ógilda eða breyta flugrekstrarbanni allra þeirra flugrekenda sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu. Í ljósi þess að flugrekandaskírteini þeirra hafa verið afturkölluð, skal þó fella flugrekendurna *Punto Azul* og *Tango Airways* brott úr skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur.
- 24) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurna *Punto Azul* og *Tango Airways* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Nepal

- 25) Flugmálastjórn Nepal („CAAN“) sendi framkvæmdastjórninni bréf 5. mars 2017 sem innihélt upplýsingar um núverandi stöðu kerfis um eftirlit með flugöryggi í Nepal. Í kjölfar endurvottunar allra flugrekenda í Nepal árið 2015 endurtók Flugmálastjórn Nepal þetta ferli árið 2016 með aðstoð Alþjóðflugmálastofnunarinnar til þess að framlengja gildistíma flugrekandaskírteinanna einu sinni enn.
- 26) Hinn 13. mars 2017 lagði utanríkisráðuneytið í Nepal viðbótargögn fyrir sendinefnd Sambandsins í Kathmandu, Nepal, sem undirstrikuðu framfarirnar og innihéldu úrdrátt úr skýrslu sameiginlegrar aðgerðarsendinefndar Alþjóðflugmálastofnunarinnar um sendiförina til Nepal. Sameiginlega aðgerðarsendinefnd Alþjóðflugmálastofnunarinnar gerði fjölda athugasemda á sviði starfrækslu og lofthæfis. Þessar athugasemdir voru endurtekning á athugasemdum sem gerðar voru í fyrri heimsóknum, þ.m.t. við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í febrúar 2014 og við heimsókn Sambandsins til að veita tækniástoð í október 2015. Í ljósi þessara upplýsinga óskaði framkvæmdastjórnin eftir viðbótarupplýsingum frá Flugmálastjórn Nepal 4. júlí 2017.
- 27) Alþjóðflugmálastofnunin framkvæmdi samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðflugmálastofnunarinnar í Nepal frá 4.-11. júlí 2017. Á grundvelli niðurstaðna úr þeirri heimsókn tilkynnti Alþjóðflugmálastofnunin 27. júlí 2017 að lögbær yfirvöld í Nepal væru búin að leysa hið alvarlega öryggisvandamál varðandi vottun flugrekenda.
- 28) Hinn 3. ágúst 2017 lagði Flugmálastjórn Nepal fram þær upplýsingar sem framkvæmdastjórnin óskaði eftir. Flugmálastjórnin lagði m.a. fram upplýsingar um handhafa flugrekandaskírteina, niðurstöður úr öryggiseftirliti, loftför sem skráð eru í Nepal, slys og alvarleg flugatvik, framfylgdaraðgerðir sem og um skipulag, reglur og tækniástoð í Nepal. Flugmálastjórn Nepal lagði þó ekki fram neinar upplýsingar um eftirfylgni tilmæla úr birtum rannsóknarskýrslum um slys.
- 29) Hinn 7. nóvember 2017 lagði Flugmálastjórn Nepal fram lokaskýrslu úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðflugmálastofnunarinnar, sem fór fram 4.-11. júlí 2017, þar sem fram kom að hlutfall skilvirkrar framkvæmdar á alþjóðlegum flugöryggiskröfum fór upp í 66%. Sú skýrsla sýnir þó einnig að þörf er á frekari úrbótum að því er varðar hæft tæknimenntað starfsfólk og úrlausn öryggisvanda. Alþjóðflugmálastofnunin fór ekki yfir veitingu flugliðaskírteina þó svo það svið hafi verið eitt af áhyggjuefnum eftir matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í febrúar 2014.

- 30) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga lítur út fyrir að þrátt fyrir að Flugmálastjórn Nepal hafi sýnt ákveðnar framfarir, að því er varðar framkvæmd alþjóðlegra flugöryggiskrafa, er kerfi Nepal um eftirlit með flugöryggi enn ófullnægjandi, sem sýnir sig í því að það vantar skilvirkar aðgerðir í tengslum við eftirfylgni við slys, þ.m.t. banaslys sem áttu sér stað undanfarin ár, til að koma í veg fyrir að þau endurtaki sig.
- 31) 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, að því er varðar flugrekendur frá Nepal.

Flugrekendur frá Nígeríu

- 32) Með stuðningi Flugöryggisstofnunar Evrópu mun framkvæmdastjórnin áfram fylgjast náið með öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Nígeríu. Í bréfum sínum frá 15. maí og 20. júní 2017 undirstrikaði framkvæmdastjórnin að nauðsynlegt væri fyrir Flugmálastjórn Nígeríu (NCAA) að fylgjast náið með öllum umsóknum sem flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Nígeríu, senda Flugöryggisstofnun Evrópu um heimild fyrir flugrekanda frá þriðja landi (TCO-heimild).
- 33) Í bréfi, dagsettu 30. maí 2017, upplýsti Flugmálastjórn Nígeríu framkvæmdastjórnina um áform sín til að gera víðtæka úttekt á starfsemi flugrekandans *Med-View Airline*, sem skráður er í Nígeríu, sem og á þeim aðgerðum sem Flugmálastjórn Nígeríu samþykkti með tilliti til annarra flugrekenda frá Nígeríu.
- 34) Í bréfi, dagsettu 10. október 2017, undirstrikaði framkvæmdastjórnin að þessar aðgerðir eru ófullnægjandi með tilliti til gildandi krafna og áætlaðrar aukningar á flugstarfsemi í Nígeríu. Hún upplýsti Flugmálastjórn Nígeríu að samráð verði hafið skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 35) Hinn 30. október 2017 var haldinn samráðsfundur um tæknimál með þátttöku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar og Flugöryggisstofnunar Evrópu og háttsettra fulltrúa Flugmálastjórnar Nígeríu. Tilgangur þessa fundar var að gefa Flugmálastjórn Nígeríu færi á að útskýra þær ráðstafanir til úrbóta og forvarnarráðstafanir sem hún hefur gert með tilliti til flugrekandans *Med-View Airline* og annarra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Nígeríu. Kynning Flugmálastjórnar Nígeríu á þessum fundi var studd sönnunargögnum sem sýndu ákveðnar framfarir í öryggiseftirliti með þeim flugrekendum, sem yfirvöld í Nígeríu eru ábyrg fyrir samkvæmt gildandi alþjóðareglum.
- 36) Á fundinum upplýsti Flugmálastjórn Nígeríu framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun Evrópu um aðgerðir, sem gerðar hafa verið til að bæta reglufylgni við kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um kerfi um eftirlit með flugöryggi. Hún veitti einnig upplýsingar um úttektina sem gerð var hjá flugrekandanum *Med-View Airline* og öðrum flugrekendum, sem skráðir eru í Nígeríu, þ.e. hjá flugrekendum *Arik Air*, *Air Peace* og *Kabo Air*, sem og um fjölda starfsfólks hjá Flugmálastjórninni, þjálfun skoðunarmanna hennar og menntun þeirra og hæfi og öryggiseftirlitsáætlun hennar. Flugmálastjórn Nígeríu hefur komið á fót og er að hrinda í framkvæmd eftirlitsáætlun um flugrekstur og lofthæfi til að tryggja að reglunum sé áfram fylgt. Nígería vinnur nú að því að hrinda í framkvæmd flugöryggisáætlun ríkisins (SSP) og áætla að hafa náð fullri framkvæmd fyrir lok 2018.
- 37) Fyrirliggjandi upplýsingar, þ.m.t. þær upplýsingar sem Flugmálastjórn Nígeríu lagði fram á fundinum 30. október 2017, gefa til kynna að unnið sé að úrbótum á kerfinu um eftirlit með flugöryggi í Nígeríu. Það liggur sannarlega ljóst fyrir að slíkar úrbætur skipta höfuðmáli. Þetta á sér í lagi við hvað varðar þekkingu Flugmálastjórnar Nígeríu á fyrirhugaðri starfsemi flugrekenda sem hún hefur eftirlit með sem og hvað varðar raunverulega og skilvirka framkvæmd öryggiseftirlitsáætlunar hennar, þ.m.t. meðhöndlun ágalla. Hinn 1. nóvember 2017 óskaði framkvæmdastjórnin eftir viðbótarupplýsingum hvað þetta varðar. Auk þess hvatti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Nígeríu til að letja nígeríska flugrekendur til að sækja um TCO-heimild til Flugöryggisstofnunar Evrópu þar til að hún er algjörlega fullviss um að þessir flugrekendur fari að gildandi alþjóðlegum flugöryggiskröfum.
- 38) 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, að því er varðar flugrekendur frá Nígeríu.
- 39) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum flugöryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Rússlandi

- 40) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og lögbær yfirvöld aðildarríkjanna vakta áfram náði öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússlandi og starfrækja flug í Sambandinu, þ.m.t. með því að setja í forgang að skoðanir á hlaði séu framkvæmdar á loftförum tiltekinna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 41) Hinn 20. október 2017 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar og Flugöryggisstofnunar Evrópu 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 6. október 2016 til 5. október 2017 og greina tilvik þar sem styrkja mætti eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnar Rússlands.
- 42) Á þeim fundi fór framkvæmdastjórnin betur yfir niðurstöður úr SAFA-skoðunum á hlaði hjá fjórum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi. Jafnvel þótt engin öryggisvandamál hafi greinst upplýsti Flugmálastjórn Rússlands framkvæmdastjórnina um öryggisefirlit hennar með þessum flugrekendum.
- 43) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsinga sem Flugmálastjórn Rússlands lagði fram á samráðsfundinum um tæknimál, sem haldinn var 20. október 2017, er talið að Flugmálastjórn Rússlands skorti hvorki getuna né viljann til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum hjá flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi. Af þessum ástæðum var niðurstaða framkvæmdastjórnarinnar sú að hvorki væri þörf á að veita rússneskum flugmálafyrirvöldum né flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni.
- 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 skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Rússlandi í skrána.
- 45) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur í Rússlandi uppfylli alþjóðlegar flugöryggiskröfur á skilvirknan hátt með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 46) 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

- 47) Hinn 2. febrúar 2017 sótti flugrekandinn *Mustique Airways*, sem hefur fengið vottun á Sankti Vinsent og Grenadínum, aftur um TCO-heimild hjá Flugöryggisstofnun Evrópu. Þessi endurnýjun umsóknar kom í kjölfar fyrri umsóknar um TCO-heimild sem Flugöryggisstofnun Evrópu hafði synjað af ástæðum er varða öryggi. Flugöryggisstofnun Evrópu hefur metið svo að þessi nýja umsókn samrýmist kröfum reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 ⁽¹⁾.
- 48) Flugöryggisstofnun Evrópu taldi áætlanir flugrekandans *Mustique Airways* um aðgerðir til að ráða bót á þeim ágöllum, sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á í tengslum við umsókn hans um TCO-heimild, fullnægjandi og ákvað að halda áfram mati á umsókninni þar til allir ágallar hafa verið leiddir til lykta. Hinn 11. september 2017 upplýsti Flugöryggisstofnun Evrópu framkvæmdastjórnina um að lokið væri við að ráða bót á síðasta ágallanum og að hún ætti þar af leiðandi að geta gefið út heimildina ef flugrekandinn yrði felldur brott úr skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 49) Í ljósi þessara upplýsinga bauð framkvæmdastjórnin flugrekandanum *Mustique Airways* áheyrn til að gefa honum færi á að kynna þær aðgerðir til úrbóta sem gerðar hafa verið og veita upplýsingar um þær ráðstafanir sem flugrekandinn hefur gert til þess að koma í veg fyrir endurtekningu á þeim annmörkum í öryggismálum, sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á við mat sitt á TCO-heimild. Hinn 14. nóvember 2017 lagði flugrekandinn *Mustique Airways* þessar aðgerðir til úrbóta fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina. Þær samanstanda af umtalsverðum breytingum á skipulagi og framkvæmd öryggisstjórnunarkerfis, með stuðningi frá nýju veflægu tóli og nýrri öryggisstefnu, svo að flugrekandinn *Mustique Airways* geti skoðað frumorsakir annmarkanna og komið í veg fyrir að þeir endurtaki sig.

⁽¹⁾ 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 (Stjúd. ESB L 133, 6.5.2014, bls. 12).

- 50) Við áheyrnina lagði flugrekandinn *Mustique Airways* einnig fram upplýsingar um fjölda ráðstafana sem hann gerði til að koma á fót flugöryggismenningu innan fyrirtækisins. Þessar ráðstafanir fela í sér reglulega öryggisfundi, bæði á stjórnunar- og starfsmannastigi, til að flugrekandinn *Mustique Airways* geti aukið öryggisvitund hjá starfsfólki sínu og bætt skýrslugjöf um öryggisatvik.
- 51) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. mati Flugöryggisstofnunar Evrópu og upplýsinga sem lagðar voru fram við áheyrnina, ætti niðurstaðan að vera sú að flugrekandinn *Mustique Airways* hafi ráðið bót á þeim annmörkum í öryggismálum, sem tilgreindir voru, og er fær um ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem gætu komið upp.
- 52) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins með því að fella flugrekandann *Mustique Airways* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 53) 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.
- 54) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum flugöryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Taílandi

- 55) Frá 20.-27. september 2017 framkvæmdi Alþjóðaflugmálastofnunin samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í Taílandi í þeim tilgangi að endurskoða þær spurningar um samskiptareglur, sem voru grundvöllur fyrir alvarlegu öryggisvandamáli í Taílandi. Þær aðgerðir til úrbóta sem Flugmálastjórn Taílands („CAAT“) greip til voru álitnar fullnægjandi til að ráða bót á hinu alvarlega öryggisvandamáli og hlutfall skilvirkar framkvæmdar á alþjóðlegum flugöryggiskröfum fór upp í u.þ.b. 41%. Hins vegar er áfram unnið að því að auka enn frekar hlutfall skilvirkar framkvæmdar og gerir Flugmálastjórn Taílands ráð fyrir samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar árið 2018, sem tekur til allra sviða öryggiseftirlitskerfis í almenningsflugi.
- 56) Flugmálastjórn Taílands var boðið að vera við áheyrn 13. nóvember 2017 í þeim tilgangi að veita framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni uppfærðar upplýsingar um þær aðgerðir til úrbóta, sem gripið hefur verið til í því skyni að bæta stöðu flugöryggis í Taílandi.
- 57) Við þá áheyrn lagði Flugmálastjórn Taílands fram upplýsingar um umfang og starfsemi flugmálaiðnaðarinnar í Taílandi og um niðurstöðurnar úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem hefur leitt til þess að ráðin var bót á alvarlega öryggisvandamálinu. Flugmálastjórn Taílands greindi einnig frá þeim framförum sem yfirvaldið hefur náð í tengslum við framkvæmd sjálfbærniáætlunarinnar, sem felur í sér vinnu að stefnuáætlun fyrir nánustu framtíð, uppfærslu löggjafar og reglugerða, skipulag og mönnun yfirvaldsins, fjármögnun á starfsemi yfirvaldsins og þeim upplýsingateknikerfum sem Flugmálastjórn Taílands mun nota til að styðja starfsemi sína. Einnig veitti hún upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sína að því er varðar flugrekendur sem hafa fengið vottun í Taílandi. Framkvæmdastjórnin hvatti Flugmálastjórn Taílands til að halda áfram með þá vinnu sína að tryggja að úrbætur, sem gerðar eru á sviði flugöryggis í Taílandi, séu varanlegar.
- 58) Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum hefur eftirlitskerfi með flugöryggi í Taílandi batnað. Einkum hefur Flugmálastjórn Taílands lagt fram gögn sem sýna að framfarir hafa orðið síðastliðið ár. Fyrirliggjandi upplýsingar, að því er varðar flugrekendur sem hafa fengið vottun í Taílandi, styðja ekki þá ákvörðun að þessir flugrekendur sæti flugrekstrarbanni eða ákveðnum rekstrartakmörkunum.
- 59) Í því skyni að fylgjast náið með stöðunni á samráð við taíensk yfirvöld að halda áfram í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 60) 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, að því er varðar flugrekendur frá Taílandi.
- 61) 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.

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

Flugrekendur frá Úkraínu

- 63) Hinn 19. apríl 2017 lagði flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“*, sem hefur fengið vottun í Úkraínu, aftur inn umsókn hjá Flugöryggisstofnun Evrópu um TCO-heimild. Eftir að Flugöryggisstofnun Evrópu synjaði fyrstu umsókn flugrekandans um TCO-heimild, af ástæðum er varða öryggi, mat Flugöryggisstofnun Evrópu þessa nýju umsókn í samræmi við kröfur reglugerðar (ESB) nr. 452/2014.
- 64) Í þessu samhengi gerði Flugöryggisstofnun Evrópu úttekt á höfuðstöðvum flugrekandans *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* frá 28.-29. júní 2017. Þessi úttekt gerði kleift að ráða bót á öllum þeim ágöllum sem vakið var máls á við matið á fyrstu umsókninni en hins vegar komu fimm nýir ágallar í ljós, einkum að því er varðar lofthæfi. Í kjölfarið lagði flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* fyrir Flugöryggisstofnun Evrópu áætlun um aðgerð til úrbóta til að bregðast við þessum ágöllum. Á grundvelli þessarar áætlunar um aðgerðir til úrbóta var hægt að ráða bót á öllum ágöllum 4. október 2017 með fullnægjandi hætti, að mati Flugöryggisstofnunar Evrópu. Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina um þetta og að hún ætti þar af leiðandi að geta gefið út heimildina ef flugrekandinn yrði felldur brott úr skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 65) Á þeim grundvelli bauð framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin flugrekandanum *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* áheyrn sem átti sér stað 13. nóvember 2017. Við áheyrnina veitti flugrekandinn ítarlegar upplýsingar um framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem var samin til að bregðast við þeim ágöllum sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á við úttekt sína í júní 2017. Flugrekandinn útskýrði einnig að meiriháttar breytingar á skipulagi og málsmeðferðarreglum hafi verið innleiddar í fyrirtækinu til þess að styrkja getu þess til að fara að alþjóðlegum flugöryggiskröfum. Til að tryggja varanleika þessara ráðstafana og til að gera skilvirkt eftirlit með starfsemi hans mögulegt, endurskipulagði flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* einnig innra gæðakerfi sitt.
- 66) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. mat Flugöryggisstofnunar Evrópu og upplýsingar sem lagðar voru fram við áheyrnina, ætti niðurstaðan að vera sú að flugrekandinn *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* hafi ráðið bót á þeim annmörkum í öryggismálum, sem tilgreindir voru, og er fær um að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem gætu komið upp.
- 67) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það metið svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekandann *International Joint-Stock Aviation Company „URGA“* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 68) 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.
- 69) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum flugöryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Venesúela

- 70) Hinn 6. mars 2017 sótti flugrekandinn *Avior Airlines*, sem hefur fengið vottun í Venesúela, um TCO-heimild hjá Flugöryggisstofnun Evrópu. Flugöryggisstofnun Evrópu mat þessa umsókn í samræmi við kröfur reglugerðar (ESB) nr. 452/2014.
- 71) Þegar Flugöryggisstofnun Evrópu framkvæmdi öryggismat sitt í tengslum við TCO-heimild flugrekandans *Avior Airlines* lét hún í ljós áhyggjur af því að flugrekandinn hafi ekki getað sýnt fram á að hann uppfylli viðeigandi kröfur. Flugöryggisstofnun Evrópu komst því að þeirri niðurstöðu að frekara mat myndi ekki leiða til útgáfu TCO-heimildar fyrir flugrekandann *Avior Airlines* og að hann uppfylli ekki viðeigandi kröfur reglugerðar (ESB) nr. 452/2014. Flugöryggisstofnun Evrópu synjaði því TCO-umsókn flugrekandans *Avior Airlines* 4. október 2017, af ástæðum er varða öryggi.

- 72) Hinn 10. október 2017 óskaði framkvæmdastjórnin eftir upplýsingum frá Flugmálastjórn Venesúela (INAC) um þær ráðstafanir sem hún hefði gert í kjölfar synjunar Flugöryggisstofnunar Evrópu á TCO-umsókn flugrekandans *Avior Airlines*. Með bréfinu hófst samráð við þau yfirvöld sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Venesúela, í samræmi við þær viðmiðanir 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 *Avior Airlines* fengu bæði Flugmálastjórn Venesúela og flugrekandinn *Avior Airlines* tækifæri til að flytja mál sitt fyrir framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 73) Hinn 13. nóvember 2017 veitti Flugmálastjórn Venesúela framkvæmdastjórninni upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sem framkvæmd er að því er varðar flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Venesúela síðastliðin ár, sem og lýsingu á því eftirliti sem fer fram að því er varðar flugrekandann *Avior Airlines*.
- 74) Við áheyrnina 14. nóvember 2017 veitti Flugmálastjórn Venesúela framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni upplýsingar um skipulag, hlutverk, valdsvið og úrræði hennar, fjölda flugatvika og -slysa, skilvirka framkvæmd alþjóðlegs flugöryggismats, stöðu hennar samkvæmt alþjóðlegu flugöryggismati Flugmálastjórnar Bandaríkjanna sem og um fjölda og tegund stofnana undir umsjá hennar. Flugmálastjórnin útskýrði einnig eftirlitsferli sitt og lagði fram niðurstöðurnar úr öryggisefirliti hennar undanfarin ár að því er varðar flugrekandann *Avior Airlines*. Flugmálastjórn Venesúela tilgreindi að hún hefði aukið fjölda skoðana hjá flugrekandanum *Avior Airlines*, þar eð þessi flugrekandi hefur stækkað flugflota sinn. Þetta leiddi til þess að umtalsverður fjöldi annmarka í öryggismálum komu í ljós hjá flugrekandanum *Avior Airlines*, einkum að því er varðar þjálfun starfsfólks, breytingastjórnun og skjalastjórnunarkerfi.
- 75) Flugmálastjórn Venesúela benti á að henni hafi ekki verið kunnugt um þá ágalla sem vakið var máls á við skoðanir aðildarríkjanna á hlaði með tilliti til flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Venesúela, og lét í ljós fyrirætlan sína um að starfa með Flugöryggisstofnun Evrópu þannig að Flugmálastjórn Venesúela geti tryggt að þessum ágöllum sé fylgt nægilega vel eftir.
- 76) Í þeim upplýsingum sem liggja fyrir kemur fram að Flugmálastjórn Venesúela ætti að þróa áfram getu sína í tengslum við skoðanir að því er varðar þá flugrekendur sem hún ber ábyrgð á.
- 77) Við áheyrnina upplýsti flugrekandinn *Avior Airlines* 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. í tengslum við eftirlit með lofthæfi og viðhaldi, framkvæmd og vöktun lofthæfifyrirmæla ásamt starfsemi öryggis- og gæðastjórnunarkerfisins. Flugrekandinn *Avior Airlines* sýndi hins vegar glögg andvaraleysi gagnvart alvarleika öryggisvandamálanna, sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á og aðildarríkin greindi við skoðanir á hlaði, og sýndi engan skilning á þeim. Enn fremur sýndu ráðstafanirnar, sem flugrekandinn *Avior Airlines* 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.
- 78) Fyrirliggjandi upplýsingar, sem byggjast á mati Flugöryggisstofnunar Evrópu í tengslum við TCO-heimild, skoðunum á hlaði sem aðildarríkin framkvæma og þeim upplýsingum, sem Flugmálastjórn Venesúela og flugrekandinn *Avior Airlines* hafa lagt fram, sýna að vísbendingar liggja fyrir um alvarlega annmarka í öryggismálum af hálfu flugrekandans *Avior Airlines*. Þessar upplýsingar sýna einnig að flugrekandinn *Avior Airlines* getur ekki ráðið bót á þessum annmörkum, sem sést m.a. á því að hann lagði fram óheppilega og ófullnægjandi áætlun um aðgerð til úrbóta til að bregðast við ágöllum sem Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á og brást ekki við þeim ágöllum sem vakið var máls á við skoðanir aðildarríkjanna á hlaði.
- 79) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins með því að bæta flugrekandanum *Avior Airlines* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 80) 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 Venesúela, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 81) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum flugöryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 82) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.

83) 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 30. nóvember 2017.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Violeta BULC

framkvæmdastjóri.

I. VIÐAUKI

„VIÐAUKI A

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

| Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað) | Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis | Þriggja stafa ICAO-kóði | Ríki flugrekanda |
|---|--|-------------------------|--------------------------------------|
| AVIOR AIRLINES | ROI-RNR-011 | ROI | Venesúela |
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Súrínám |
| IRAN ASEMAN AIRLINES | FS-102 | IRC | Íslamska Lýðveldið Íran |
| IRAQI AIRWAYS | 001 | IAW | Írak |
| MED-VIEW AIRLINES | MVA/AOC/10-12/05 | MEV | Nígería |
| AIR ZIMBABWE (PVT) LTD | 177/04 | AZW | Zimbabwe |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t. | | | Íslamska Lýðveldið Afganistan |
| AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES | AOC 008 | AJA | Íslamska Lýðveldið Afganistan |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | AOC 009 | AFG | Íslamska Lýðveldið Afganistan |
| EAST HORIZON AIRLINES | AOC 1013 | EHN | Íslamska Lýðveldið Afganistan |
| KAM AIR | AOC 001 | KMF | Íslamska Lýðveldið Afganistan |
| SAFI AIRWAYS | 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 TAAG Angola Airlines sem skráður er í viðauka B, þ.m.t. | | | Lýðveldið Angóla |
| AEROJET | AO 008-01/11 | TEJ | Lýðveldið Angóla |
| AIR GICANGO | 009 | Óskráður | Lýðveldið Angóla |
| AIR JET | AO 006-01/11-MBC | MBC | Lýðveldið Angóla |
| AIR NAVE | 017 | Óskráður | Lýðveldið Angóla |
| AIR26 | AO 003-01/11-DCD | DCD | Lýðveldið Angóla |
| ANGOLA AIR SERVICES | 006 | Óskráður | Lýðveldið Angóla |

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

| Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað) | Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis | Þriggja stafa ICAO-kóði | Ríki flugrekanda |
|--|--|-------------------------|-----------------------------------|
| <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 yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Kongó, þ.m.t. | | | Lýðveldið Kongó |
| <i>AERO SERVICE</i> | RAC06-002 | RSR | Lýðveldið Kongó |
| <i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i> | RAC06-012 | Óskráður | Lýðveldið Kongó |
| <i>EMERAUDE</i> | RAC06-008 | Óskráður | Lýðveldið Kongó |
| <i>EQUAFLIGHT SERVICES</i> | RAC 06-003 | EKA | Lýðveldið Kongó |
| <i>EQUAJET</i> | RAC06-007 | EKJ | Lýðveldið Kongó |
| <i>EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.</i> | EN 06-014 | Óskráður | Lýðveldið Kongó |
| <i>MISTRAL AVIATION</i> | RAC06-011 | Óskráður | Lýðveldið Kongó |
| <i>TRANS AIR CONGO</i> | EN 06-001 | TSG | Lýðveldið Kongó |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t. | | | Lýðstjórnarlýðveldið Kongó |
| <i>AIR FAST CONGO</i> | 409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011 | Óskráður | Lýðstjórnarlýðveldið Kongó |
| <i>AIR KASAI</i> | 409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012 | Óskráður | Lýðstjórnarlýðveldið Kongó |
| <i>AIR KATANGA</i> | 409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012 | Óskráður | Lýðstjórnarlýðveldið Kongó |
| <i>AIR TROPIQUES</i> | 409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011 | Óskráður | Lýðstjórnarlýðveldið Kongó |
| <i>BLUE AIRLINES</i> | 106/CAB/MIN/TVC/2012 | BUL | Lýðstjórnarlýðveldið Kongó |
| <i>BLUE SKY</i> | 409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012 | Óskráður | Lýðstjórnarlýðveldið Kongó |
| <i>BUSY BEE CONGO</i> | 409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010 | Óskráður | Lýðstjórnarlýðveldið Kongó |

| 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>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 |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t. | | | Djibútí |
| <i>DAALLO AIRLINES</i> | Óskráður | 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 |

| 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>CRONOS AIRLINES</i> | 2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS | Óskráður | Miðbaugs-Gínea |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t. | | | Eritrea |
| <i>ERITREAN AIRLINES</i> | AOC No 004 | ERT | Eritrea |
| <i>NASAIR ERITREA</i> | AOC No 005 | NAS | Eritrea |
| 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 |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Indónesíu, að undanskildum flugrekendunum <i>Garuda Indonesia</i>, <i>Airfast Indonesia</i>, <i>Ekspres Transportasi Antarbenua</i>, <i>Indonesia Air Asia</i>, <i>Citilink</i>, <i>Lion Air</i> og <i>Batik Air</i>, 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 |

| 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>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 |
| <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 |

| 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>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 |
| <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 |
| <i>S GROUP INTERNATIONAL (áður S GROUP AVIATION)</i> | 45 | IND | Kirgiska lýðveldið |
| <i>SKY BISHKEK</i> | 43 | BIS | Kirgiska lýðveldið |

| 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 |
|--|--|-------------------------|---|
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Kirgiska lýðveldið |
| SKY WAY AIR | 39 | SAB | Kirgiska lýðveldið |
| TEZ JET | 46 | TEZ | Kirgiska lýðveldið |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Kirgiska lýðveldið |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirlöngum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu. | | | Líbería |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirlöngum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbíu, þ.m.t. | | | Líbía |
| AFRIQYAH AIRWAYS | 007/01 | AAW | Líbía |
| AIR LIBYA | 004/01 | TLR | Líbía |
| BURAQ AIR | 002/01 | BRQ | Líbía |
| GHADAMES AIR TRANSPORT | 012/05 | GHT | Líbía |
| GLOBAL AVIATION AND SERVICES | 008/05 | GAK | Líbía |
| LIBYAN AIRLINES | 001/01 | LAA | Líbía |
| PETRO AIR | 025/08 | PEO | Líbía |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirlöngum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t. | | | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| AIR DYNASTY HELI. S. | 035/2001 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| AIR KASTHAMANDAP | 051/2009 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| BUDDHA AIR | 014/1996 | BHA | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| FISHTAIL AIR | 017/2001 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| GOMA AIR | 064/2010 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| HIMALAYA AIRLINES | 084/2015 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| MAKALU AIR | 057A/2009 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| MANANG AIR PVT LTD | 082/2014 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| MOUNTAIN HELICOPTERS | 055/2009 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið 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>MUKTINATH AIRLINES</i> | 081/2013 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| <i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i> | 003/2000 | RNA | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| <i>SAURYA AIRLINES</i> | 083/2014 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| <i>SHREE AIRLINES</i> | 030/2002 | SHA | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| <i>SIMRIK AIR</i> | 034/2000 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| <i>SIMRIK AIRLINES</i> | 052/2009 | RMK | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| <i>SITA AIR</i> | 033/2000 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| <i>TARA AIR</i> | 053/2009 | Óskráður | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| <i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i> | 037/2004 | NYT | Sambandslýðstjórnarlýðveldið Nepal |
| Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t. | | | Saó Tóme og Prinsípe |
| <i>AFRICA'S CONNECTION</i> | 10/AOC/2008 | ACH | Saó Tóme og Prinsípe |
| <i>STP AIRWAYS</i> | 03/AOC/2006 | STP | Saó Tóme og Prinsípe |
| 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 |

| 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>BADR AIRLINES</i> | 35 | BDR | Lýðveldið Súdan |
| <i>BLUE BIRD AVIATION</i> | 11 | BLB | Lýðveldið Súdan |
| <i>ELDINDER AVIATION</i> | 8 | DND | Lýðveldið Súdan |
| <i>GREEN FLAG AVIATION</i> | 17 | Óskráður | Lýðveldið Súdan |
| <i>HELEJETIC AIR</i> | 57 | HJT | Lýðveldið Súdan |
| <i>KATA AIR TRANSPORT</i> | 9 | KTV | Lýðveldið Súdan |
| <i>KUSH AVIATION CO.</i> | 60 | KUH | Lýðveldið Súdan |
| <i>NOVA AIRWAYS</i> | 46 | NOV | Lýðveldið Súdan |
| <i>SUDAN AIRWAYS CO.</i> | 1 | SUD | Lýðveldið Súdan |
| <i>SUN AIR</i> | 51 | SNR | Lýðveldið Súdan |
| <i>TARCO AIR</i> | 56 | TRQ | Lýðveldið Súdan.“ |

II. VIÐAUKI

„VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN SAMBANDSINS ⁽¹⁾

| Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað) | Númer flugrekandaskírteinis (AOC) | Þriggja stafa ICAO-kóði | Ríki flugrekanda | Tegund loftfars sem sætir takmörkunum | 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 | Kómorur | Öll loftför, að undanskildu: LET 410 UVP. | Öll loftför, að undanskildu: D6-CAM (851336). | Kómorur |
| AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾ | 002/MTAC/ ANAC-G/ DSA | ABS | Lýðveldið Gabon | Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni Falcon 50, tveimur loftförum af tegundinni Falcon 900. | Öll loftför, að undanskildum: TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR. | Lýðveldið Gabon |
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) | 003/MTAC/ ANAC-G/ DSA | NVS | Lýðveldið Gabon | Öll loftför, að undanskildu: 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 |
| AIR KORYO | GAC-AOC/ KOR-01 | KOR | Alþýðulýðveldið Kórea | Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni TU-204. | Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633. | Alþýðulýðveldið Kórea |

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

⁽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.