

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2018/871****2018/EES/72/21****frá 14. júní 2018****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. 3922/1991 ⁽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: Afganistan, Angóla, Bólivíu, Gambíu, Indónesíu, Líbíu, Nepal, Rússlands og Venesúela. Framkvæmdastjórnin lagði einnig fyrir flugöryggisnefndina upplýsingar um stöðu flugöryggis í Miðbaugs-Gíneu, Kasakstan, Indlandi, Míritaníu, Mósambík, Filippseyjum, Taílandi, Úkraínu og Sambíu.
- 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 því 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 eftirlitakerfi með flugöryggi. Til viðbótar við samráð af hálfu framkvæmdastjórnarinnar, samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005, mun forgangsröðun skoðana á hlaði gera kleift að afla frekari upplýsinga um öryggisframmistöðu flugrekenda sem hafa fengið vottun í þessum þriðju löndum.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 152, 15.6.2018, bls. 5. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 219/2018 frá 26. október 2018 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

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

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

(3) Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála (Stjttíð. 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 (Stjttíð. 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 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 samráði við framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnun Evrópu. Í þessu samhengi ítrekaði framkvæmdastjórnin nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan SCAN-gagnagrunns (e. *Safety Collaborative Assistance Network*) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, um tækniástoð 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 fyrirliggjandi tölfraðilegar 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 tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær. Búlgaría upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um aðgerðir sem gripið hefur verið til í tengslum við flugrekandann *Bulgaria Air*.
- 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 alþjóðlegum öryggiskröfum.

Flugrekendur frá Afganistan

- 12) Hinn 13. febrúar 2018 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og Flugmálastjórnar Íslamska lýðveldisins Afganistan (ACAA) sem og flugrekandans *Kam Air* samráðsfund um tæknimál og á þeim fundi var aðallega fjallað um núverandi flugrekstrarbann sem allir flugrekendur frá Afganistan sæta samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 13) Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Afganistan fram upplýsingar um þann árangur sem náðst hefur í tengslum við framkvæmd aukins öryggiseftirlits. Á undangengnum árum hefur Flugmálastjórn Afganistan afturkallað eða fellt tímabundið úr gildi fleiri flugrekandaskírteini, mörg loftför hafa verið kyrrsett sökum þess að þau voru ekki lofthæf og gripið hefur verið til strangra aðgerða gegn fluglíðum sem fóru ekki að alþjóðlegum öryggiskröfum. Flugmálastjórn Afganistan tilkynnti enn fremur að í samræmi við alþjóðlega staðla þyrftu allir flugrekendur, sem skráðir eru í Afganistan, að fara í gegnum endurvottunarferli. Sem stendur eru aðeins tveir flugrekendur með gilt flugrekandaskírteini, þ.e. flugrekendurnir *Kam Air* og *Ariana Afghan Airlines*. Flugrekandinn *Kam Air* var endurvottaður að fullu í samræmi við nýja afganska lagarammann á sviði flugmála og endurvottun stendur yfir fyrir flugrekandann *Ariana Afghan Airlines*. Flugmálastjórn Afganistan ítrekaði að hún væri, að því marki sem krefjandi starfsumhverfi leyfir, staðráðin í að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar sínar í tengslum við flugöryggi.
- 14) Flugmálastjórn Afganistan er byrjuð að fylla út spurningalistana á Netinu fyrir úttektaráætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum með samfelldri vöktun (USOAP-CMA) en ekki voru lögð fram nein sönnunargögn þess efnis. Fastafulltrúi Afganistan hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni á í samningaviðræðum við Alþjóðaflugmálastofnunina um að hún framkvæmi, eins fljótt og auðið er, úttekt innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum.
- 15) Flugrekandinn *Kam Air* kynnti þróun fyrirtækisins og öryggisstjórnun innan fyrirtækisins. Í september 2014 ákvað framkvæmdastjórn flugrekandans *Kam Air* að endurskoða skipulagsáætlanir sínar og úrlausnaraðferðir fyrir rekstur sinn í því skyni að fara að öllu leyti að nýjum reglum Flugmálastjórnar Afganistan, alþjóðlegum stöðlum og ráðlögðum starfsvenjum. Áætlun fyrir eftirlit með flugritagögnum var innleidd og fyrirtækið er meðvitað um hættur tengdar flugrekstri. Unnið er að því að innleiða öryggis- og gæðastjórnunarkerfi.

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

- 16) Framkvæmdastjórnin viðurkennir viðleitni Flugmálastjórnar Afganistan og skuldbindingu hennar til að starfa með framkvæmdastjórninni í því skyni að leggja fram uppfærðar upplýsingar um stöðu eftirlitsskyldna sinna.
- 17) Framkvæmdastjórnin tekur þó tillit til þess að starfsumhverfið í Afganistan er enn krefjandi og neikvæðra afleiðinga þess fyrir Flugmálastjórnina að því er varðar getu hennar til að inna af hendi öryggiseftirlitsskyldur sínar. Framkvæmdastjórnin mun fylgjast náið með niðurstöðunum úr fyrirhugaðri úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Framkvæmdastjórnin metur það því svo, á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, að ekki ætti að breyta skránni yfir flugrekendur í Afganistan sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að undanskildum flugrekendum *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* og *Safi Airways*, en flugrekandaskírteini þeirra voru afturkölluð og þurfa því ekki að vera á þessari skrá lengur.
- 18) 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 skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurnar *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* og *Safi Airways* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Angóla

- 19) Í nóvember 2008 ⁽¹⁾ var öllum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Angóla, að einum undanskildum, bannað að stunda flugrekstur aðallega sökum vangetu lögbærra yfirvalda, sem bera ábyrgð á öryggiseftirliti með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Angóla (Flugmálastjórn Angóla, INAVIC), til að innleiða og framfylgja viðeigandi, alþjóðlegum öryggiskröfum. Flugrekandanum *TAAG Angola Airlines* var veitt undanþága að hluta til. Flugrekandinn *TAAG Angola Airlines* var skráður í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006 ⁽²⁾ og var leyft að starfrækja flug til Sambandsins með hluta af flota sínum.
- 20) Alþjóðaflugmálastofnunin framkvæmdi samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í Angóla í mars 2017. Á grundvelli niðurstaðna úr þessari úttekt tilkynnti Alþjóðaflugmálastofnunin að lögbær yfirvöld í Angóla væru búin að leysa hið alvarlega öryggisvandamál varðandi reksturinn.
- 21) Í bréfi dagsettu 2. apríl 2018 upplýstu lögbær yfirvöld í Angóla framkvæmdastjórnina um þann árangur sem náðst hefur við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna og um niðurstöðurnar úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 22) Framkvæmdastjórnin fagnaði viðleitni Flugmálastjórnar Angóla og því að hún skuldbindi sig til að starfa með framkvæmdastjórninni í því skyni að veita ítarlegri upplýsingar um þann árangur sem náðst hefur við öryggiseftirlit með þeim flugrekendum sem heyra undir ábyrgð hennar.
- 23) 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 Angóla.

Flugrekendur frá Bólivíu

- 24) Hinn 30. janúar 2018 var haldinn samráðsfundur um tækimál með þátttöku fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis sem og háttsettra fulltrúa frá Flugmálastjórn Bólivíu (DGAC).
- 25) Framkvæmdastjórnin hafði farið fram á það við Flugmálastjórn Bólivíu að hún legði fram lista yfir gögn og aðgerðir sem þyrfti að ljúka. Flugmálastjórn Bólivíu lagði tímanlega fram öll gögn sem óskað var eftir og Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram greiningu á þessum gögnum. Bráðabirgðaniðurstaðan var sú að verklagsreglurnar eru ítarlega skjalfestar en að ekki hafi verið hægt að meta raunverulega, rétta framkvæmd. Flugmálastjórn Bólivíu virðist hafa nægan mannauð hvað varðar skoðunarmenn en þó vantaði frekari upplýsingar til að staðfesta að hún hafi yfir að ráða viðeigandi sérfræðikunnáttu fyrir sérhæfð verkefni.
- 26) Til að fá betri innsýn í eftirlit með flugrekstri hefur framkvæmdastjórnin farið fram á það við Flugmálastjórn Bólivíu að hún veiti ítarlega áætlun yfir fyrirhugaðar úttektir og skoðanir fyrir árið 2018 og yfirlit yfir úttektir og skoðanir, sem framkvæmdar voru árið 2016 og 2017 hjá fimm flugrekendum, sem starfrækja reglubundna og óreglubundna farþegaflutninga.

⁽¹⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1131/2008 frá 14. nóvember 2008 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, forsendur 8-11 um Angóla.

⁽²⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 619/2009 frá 13. júlí 2009 um breytingu á reglugerð nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, forsendur 54-62 um Angóla, framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/963 frá 16. júní 2016 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, forsendur 12-17 um Angóla.

- 27) Þessi viðbótargögn voru send og móttækin af Flugöryggisstofnun Evrópu. Niðurstaðan er sú að hlutfall skoðana sem lokið er við hefur aukist umtalsvert milli 2016 og 2017. Að því er varðar flugrekandann *Boliviana de Aviacion*, sem er eini bólivíski flugrekandinn sem flýgur innan Evrópu, þá hefur 88% af fyrirhuguðum verkefnum verið lokið. Flugmálastjórn Bólivíu upplýsti að á þessu ári (2018) hefði hugtakið áhættumiðað eftirlit verið innleitt. Tekið hefur verið fram að hjá hinum flugrekendum verði þörf á frekari úrbótum jafnvel þó að áhættugreining hafi verið framkvæmd.
- 28) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til upplýsinganna sem Flugmálastjórn Bólivíu lagði fram. Á grundvelli allra upplýsinga sem liggja fyrir, þ.m.t. þeirra upplýsinga sem Flugmálastjórn Bólivíu lagði fram á samráðsfundinum um tæknimál 30. janúar 2018, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessari stundu sé engin ástæða til að banna eða takmarka flugrekstur flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Bólivíu.
- 29) 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 skrá yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Bólivíu í skrána.
- 30) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Bólivíu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 31) 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 Gambíu

- 32) Alvarlegir öryggisannmarkar komu í ljós við öryggisskoðun erlendra loftfara (SAFA) sem framkvæmdar voru árin 2014 og 2015 hjá flugrekendum *Aeolus Air Ltd.* og *SIPJ (G) Ltd.*, sem hafa báðir flugrekandaskírteini sem gefið er út af Flugmálastjórn Gambíu (CAAG).
- 33) Flugöryggisstofnun Evrópu sendi Flugmálastjórn Gambíu bréf þann 24. júlí 2015 sem innihélt niðurstöður úr skoðun á hlaði, sem framkvæmd var hjá flugrekandanum *SIPJ (G) Ltd.* Í þessu bréfi upplýsti Flugöryggisstofnun Evrópu Flugmálastjórn Gambíu enn fremur um að vísbendingar væru um að flugið væri í raun í atvinnuskyni þó svo að flugáætlanir hafi verið skráðar sem almannaflug og fluglíðar hafi gefið til kynna að um ríkisflug væri að ræða.
- 34) Frekari rannsóknir leiddu í ljós að viðkomandi loftfar var skráð í Bandaríkjunum. Flugöryggisstofnun Evrópu hafði samband við Flugmálastjórn Bandaríkjanna varðandi þetta loftfar. Flugöryggisstofnun Evrópu hefur einnig formlega haft samband við yfirvöld í Gambíu, sem hafa þó ekki svarað erindinu. Flugrekandinn *SIPJ (G) Ltd.* hefur ekki sótt um heimild fyrir flugrekanda frá þriðja landi (TCO-heimild).
- 35) Fjöldi SAFA-skoðana, sem framkvæmdar voru hjá flugrekandanum *SIPJ (G) Ltd.* árið 2016, leiddu í ljós enn fleiri alvarlega ágalla. Flugin voru í öllum tilvikum skráð sem almannaflug. Hins vegar voru vísbendingar um að flugin væru í atvinnuskyni og flokkuð sem almannaflug til að sniðganga viðeigandi öryggisstaðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, eða nánar tiltekið, kröfuna um TCO-heimild innan loftrýmis Sambandsins.
- 36) Í því skyni að fylgjast náið með stöðunni mun framkvæmdastjórnin hefja samráðsfundi við yfirvöld í Gambíu um tæknimál í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 37) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Gambíu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 38) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, getur framkvæmdastjórnin gripið til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 39) 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 Gambíu.

Flugrekendur frá Indónesíu

- 40) Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð fór fram í Indónesíu frá 12.-21. mars 2018. Sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum tóku þátt í þessari matsheimsókn. Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð fór fram á skrifstofu Flugmálastjórnar Indónesíu (*Indonesian DGCA*) og hjá mörgum flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, nánar tiltekið, flugrekandanum *Batik Air* til að geta borið saman við síðustu matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2016, flugrekandanum *Wings Air*, sem er flugrekandi sem starfrækir margar skráfubotur (ATR42/72) og tilheyrir sama félagi og *Batik Air* (Lion Group), flugrekandanum *Sriwijaya Air*, sem er stærsti flugrekandinn af þeim flugrekendum sem eru ennþá skráðir í skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, flugrekandanum *TransNusa*, sem er með blandaðan flota sem samanstendur af loftförum með tvístreymishreyflum annars vegar og skráfuhverfihreyflum hins vegar (öll með vottun samkvæmt CASR-121), flugrekendunum *Spirit Aviation Sentosa* og *Susi Air*, sem eru með vottun samkvæmt CASR-135, mjötlu- og leiguflug. Í matsheimsókninni var farið á tvö afskekkt svæði: bækistöð flugrekandans *TransNusa* í Kúpang og höfuðstöðvar flugrekandans *Susi Air* í Pangandaran.
- 41) Meðan á matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð stóð var staðfest að Flugmálastjórn Indónesíu hefur ekki aðeins náð að viðhalda fyrri árangri en að hún hafi einnig gert umtalsverðar úrbætur á fjölmörgum sviðum frá síðustu matsheimsókn Sambandsins árið 2016. Einkar mikilvægur var sá stöðugleiki sem Flugmálastjórnin hefur náð með samningu landsbundinna flugreglugerða og sá þroski sem hún hefur sýnt með tilliti til þess að halda uppi tilhlýðilegu og skilvirkum eftirliti. Við fyrri tilefni var því veitt athygli að mismunandi reglulíkön höfðu verið til skoðunar eða samþykkt svo að Indónesía gæti sýnt fram á að farið sé að stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Þessi nálgun skorti hins vegar skýrleika. ESB-teymið fagnaði ákvörðun Flugmálastjórnar Indónesíu að samþykkja skýra stefnu um að fylgja reglum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og semja sjálf reglugerðir í samræmi við nýjustu breytingar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 42) Sérfræðingarnir gátu staðfest að eftirlitsstörf, bæði úttekta og skoðanir, séu áfram skipulögð árlega og að almennt séð fari eftirlitsstarf fram í samræmi við þessa áætlun.
- 43) Flugmálastjórn Indónesíu getur laðað til sín nægilegan fjölda starfsfólks, í réttu hlutfalli við núverandi stærð og umfang flugiðnaðarinnar sem hafa þarf eftirlit með. Starfsfólki hefur fjölgað umtalsvert frá árinu 2016 og til stendur að ráða enn fleira starfsfólk. Allt starfsfólk sem rætt var við var með tilskilin starfsréttindi og bjó yfir viðeigandi þekkingu. Þjálfunar- og skipulagsáætlanir fyrir bóklegan hluta voru taldar viðeigandi. Hins vegar var því veitt athygli að skoðunarmönnum skorti enn frekari verklega þjálfun varðandi skýrslugjöf, umfang skoðunar, greiningu á frumorsök og að leiða ágalla til lykta.
- 44) Flugmálastjórn Indónesíu gat sýnt fram á að gerðar séu framfylgdarráðstafanir, þegar nauðsyn krefur, með skriflegum viðvörðunum, tímabundnum niðurfellingum, afturköllum og fjárhagslegum viðurlögum. Frá árinu 2017 hafa verið skráðar 4 afturkallanir, 11 tímabundnar niðurfellingar og 21 skrifleg viðvörðun.
- 45) Félagið Lion Group, sem samanstendur af sex flugrekendum sem hafa fengið vottun í þrem mismunandi ríkjum, beitir samþættri stefnu hvað varðar reksturinn og öryggis- og gæðastjórnun. Í félaginu Lion Group eru tveir flugrekendur, *Batik Air* og *Wings Air*, sem eru handhafar flugrekendaskírteina frá Indónesíu. Farið var í matsheimsókn til flugrekandans *Batik Air* árið 2016 í tengslum við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð og sýndi hann fram á að öryggiskerfi og gæðatryggingar og -stjórnarkerfi hans séu enn vel starfhæf. Flugrekandinn leitast við að gera frekari úrbætur. Flugrekandinn *Batik Air* hefur tekið tillit til þeirra athugasemda sem ESB-teymið gerði árið 2016 og hefur gert úrbætur, að eigin frumkvæði, einkum á sviði öryggisáhættumats. Flugrekandinn *Wings Air* hefur ráðið til sín áhöfn og starfsfólk með faglega hæfni og hefur yfir að ráða kerfi til að stjórna starfrækslu af ýmsum toga. Stjórnin, bæði einstakra flugrekenda og fyrirtækjasamstæðunnar, tekur á móti og bregst við upplýsingum og greiningum varðandi öryggis- og gæðamál. Stjórnin kemur þessum upplýsingum og aðgerðum til úrbóta einnig á framfæri með innri birtingu, á rafrænu formi eða með öðrum hætti.
- 46) Flugrekandinn *Sriwijaya Air* er þriðji stærsti flugrekandi Indónesíu. Traust öryggisstjórnunarkerfi er til staðar hjá flugrekandanum. Háttsettir yfirmenn, sem rætt var við, höfðu mikinn skilning á viðeigandi málum sem og góða þekkingu á þeim kerfum sem notuð eru til að stjórna öryggi og stýra flugrekstri og rekstri á jörðu niðri. Til viðbótar við skyldubundin blóðþrýstings- og áfengispróf við upphaf hvers vaktatímabils (fyrir bæði flugliða og öryggis- og þjónustuliða) þá hefur flugrekandinn *Sriwijaya Air*, sem lið í stefnu fyrirtækisins, innleitt áætlun um handahófskenndar lyfjaprófanir. Gæðastjórnunarkerfið er enn á byrjunarstigi þar sem framkvæmd þess hófst aðeins á síðasta ári. Allt starfsfólk gæðaskrifstofunnar eru úttektaarmenn sem hafa réttindi og hæfi. Flugrekandinn *Sriwijaya Air* getur gert úrbætur á sviði lofthæfistjórnunar þannig að auðvelt sé að fá upplýsingar um stöðu samræmis við viðhaldsáætlunina fyrir öll loftför.
- 47) Flugrekandinn *TransNusa* er lítill, landsbundinn flugrekandi. Eftirlit með stjórnun lofthæfis og flugrekstri var talið fullnægjandi. Flugrekandinn hefur þróað öryggisstjórnunarkerfi sem virkar vel og notar að eigin frumkvæði áætlun fyrir eftirlit með og greiningu á flugritagögnum. Sýnt hefur verið fram á að til staðar sé gæðastjórnunarkerfi sem gera mætti frekari úrbætur á. Aðstaðan fyrir leiðarviðhald í Kúpang var fullnægjandi fyrir tegund starfrækslu. Í heildina var flugrekandinn *TransNusa* talinn fara að gildandi stöðlum.

- 48) Flugrekandinn *Spirit Aviation Sentosa*, sem er nýlega vottaður, er einn af minni flugrekendum Indónesíu sem er með flugrekandaskírteini samkvæmt CASR-135. Þó svo að skrifstofan sé staðsett í Jakarta fer starfræksla aðallega fram í dreifbýli í Papúa. Öryggisstjórnunarkerfið er vel þróað. Skipulag flugreksturs var talið fullnægjandi. Þörf er á úrbótum á sviði áframhaldandi lofthæfis.
- 49) Flugrekandinn *Susi Air* er vottaður samkvæmt CASR-135 og starfrækir aðallega flota með loftförum af tegundinni Cessna Grand Caravan. Öryggisstjórnunarkerfi er til staðar hjá flugrekandanum. Flokkun atvika, auðkenning mikilvægustu áhættuþátta og breytingastjórnun fer fram handvirk á grundvelli mismunandi gagnagjafa, sem eru ekki staðlaðir. Vinnuálagið virðist vera of mikið miðað við þann fjölda starfsmanna sem starfar við öryggisstjórnunarkerfið. Á þessu sviði er þörf fyrir fleira sérmenntað starfsfólk og fullnægjandi tækjabúnað, einkum ef flotinn mun stækka eins og búist er við. ESB-teymið veitti því athygli að flugrekandinn var með traust áhafnarkerfi og að flugmenn höfðu fengið góða þjálfun. Fyrirtækið hefur komið á fót viðhaldskerfi sem er vel útbúið og getur stutt við viðhaldsaðgerðir á afskekktum stöðum. Komist var að þeirri niðurstöðu að fyrirtækið þyrfti að fjölga starfsfólki á öðrum sviðum en viðhaldi.
- 50) Almennt séð veitti ESB-teymið því athygli að allir þeir flugrekendur, sem farið var í matsheimsókn til, hefðu tilkynningarkerfi án refsíakvæða.
- 51) Í þessum matsheimsóknum voru öryggisstjórnunarkerfi þeirra skoðuð og á listanum yfir fimm helstu áhættuþætti sem í ljós komu voru ráðleggingar frá umferðar- og árekstrarvarakerfi (TCAS - RA) og óstöðugt aðflug. Samkvæmt ákvæðnum rannsóknnum þá eru atvik af þessum toga umtalsvert færri þegar notaðar eru verklagsreglur fyrir hæfisbundna leiðsögu (PBN). Flugmálastjórn Indónesíu ber ábyrgð á því að samþykkja hönnun verklagsreglna fyrir hæfisbundna leiðsögu. Í ljósi þeirra fimm helstu áhættuþátta sem í ljós komu þá er eindregið mælt með því að yfirvaldið stuðli að notkun hæfisbundinnar leiðsögu. Í þessum tilgangi ætti Flugmálastjórn Indónesíu að starfa með öllum hagsmunaaðilum (t.d. flugrekendum, veitendum flugleiðsöguþjónustu, flugvöllum) til að stuðla að notkun hæfisbundinnar leiðsögu og leggja fram áreiðanlega áætlun, sem felur í sér nauðsynlegt samstarf og þjálfun.
- 52) Flugmálastjórn Indónesíu og flugrekendurnir *Sriwijaya Air*, *Wings Air* og *Susi Air* fengu áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni 30. maí 2018. Flugmálastjórn Indónesíu lagði fram núverandi stjórnskipulag sitt, þ.m.t. ítarlegar upplýsingar um það starfsfólk sem hefur verið ráðið til starfa á lofthæfi- og flugrekstrarskrifstofu hennar (e. *Directorate for Airworthiness and Aircraft Operations*), um áframhaldandi vöxt fyrirbyggjandi fjárhagsáætlunar vegna verkefna á sviði öryggiseftirlits og þjálfunar sköðunarmanna sem og um flutning í nýja, nútímalega aðstöðu. Flugmálastjórn Indónesíu lagði fram ítarlegar upplýsingar um niðurstöðurnar úr síðustu samræmdu fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem Alþjóðaflugmálastofnunin framkvæmdi í október 2017, en samkvæmt henni er hlutfall skilvirkrar framkvæmdar 80,34%. Flugmálastjórn Indónesíu lagði fram upplýsingar um stöðuna og áætlanagerð um innleiðingu hæfisbundinnar leiðsögu á árunum 2017 og 2018 sem sýndi að um síðir munu töluvert margir flugvellir hafa verklagsreglur fyrir hæfisbundna leiðsögu. Í kynningu sinni lagði Flugmálastjórn Indónesíu fram samantekt um þær aðgerðir til úrbóta sem gerðar hafa verið í kjölfar athugasemda sérfræðinga við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2018. Áætlun um endurbætur hefur verið samin á grundvelli matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2018 og á samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
- 53) Við áheyrnina skuldbatt Flugmálastjórn Indónesíu sig til að upplýsa framkvæmdastjórnina um aðgerðir sem gripið er til með tilliti til samræmdra fullgildingarúttekta Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem Alþjóðaflugmálastofnunin framkvæmir í Indónesíu, og með tilliti til eftirstandandi athugasemda, sem gerðar voru við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar árið 2018. Auk þess skuldbatt Flugmálastjórn Indónesíu sig til að halda áfram viðræðum um öryggismál, þ.m.t. með því að veita viðeigandi öryggisupplýsingar og með því að boða til aukafunda, ef og þegar framkvæmdastjórnin teldi þörf á því.
- 54) Flugrekandinn *Sriwijaya Air* er hluti af félaginu *Sriwijaya Air Group*. Flugrekandinn *Sriwijaya Air* lagði fram áætlánir sínar um að stækka flota sinn frá 37 loftförum upp í 42 loftför árið 2021, upplýsingar um ráðningarferli fyrir flugmenn og lýsingu á sviðunum flugrekstur, þjálfun og viðhald. Flugrekandinn *Sriwijaya Air* lagði fram upplýsingar um öryggisstjórnunarkerfið sitt, ferlið við greiningu á fluggögnum og frammistöðuvísu öryggis. Fyrirtækið greindi einnig frá þeirri eftirlitsstarfsemi sem Flugmálastjórn Indónesíu hefur framkvæmt hjá flugrekandanum *Sriwijaya Air* árið 2017 og stöðu þeirra ágalla sem í ljós komu við þetta eftirlit, sem hafa allir verið leiddir til lykta. Flugrekandinn *Sriwijaya Air* kynnti áætlunina um aðgerðir til úrbóta sem var útbúin á grundvelli athugasemda sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2018.
- 55) Flugrekandinn *Wings Air* kynnti skipulag og starfsemi öryggisstjórnunarkerfis síns og ferlin sem hann hefur komið á til að tryggja öryggi flugrekstrarins. Við áheyrnina upplýsti flugrekandinn *Wings Air* framkvæmdastjórnina og Flugöryggisnefndina einnig um áætlunina um aðgerðir til úrbóta sem var útbúin á grundvelli athugasemda sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2018. Þessi áætlun inniheldur aðgerðir til úrbóta sem byggja á greiningu á frumorsök athugasemdanna. Flugrekandinn *Wings Air* veitti enn fremur útskýringar um rannsókn sína á árekstri við jörð, sem átti sér stað nýlega, þar sem eitt loftfar hans átti hlut í máli, sem og um þær öryggisaðgerðir sem hann hafði tafarlaust gripið til í kjölfar slyssins.

- 56) Flugrekandinn *Susi Air* kynnti stofnunina, tegund starfsemi og fjölbreytileika starfsfólks síns og lagði fram upplýsingar um ráðningarferlið fyrir flugmenn, þ.m.t. þá þjálfun sem hann veitir gegnum þjálfunarmiðstöð sína. Flugrekandinn *Susi Air* undirstrikaði krefjandi hæfismat, lýsti verklagsreglum og stefnu sem félagið hefur samþykkt til að tryggja örugga starfrækslu á afskekktum svæðum Papúa og lagði fram upplýsingar um viðhald og flugrekstur. Hið rafræna öryggisstjórnunarkerfi (e-SMS), sem hefur verið innleitt, greiðir fyrir tafarlausum tilkynningum um atvik, sem stuðlar að traustri öryggismenningu. Flugrekandinn *Susi Air* greindi einnig frá þeirri eftirlitsstarfsemi sem Flugmálastjórn Indónesíu hefur framkvæmt hjá félaginu árið 2017 og stöðu þeirra ágalla sem í ljós komu við þetta eftirlit, sem hafa allir verið leiddir til lykta. Flugrekandinn *Susi Air* lagði fram áætlun sína um aðgerðir til úrbóta sem var útbúin á grundvelli athugasemda sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2018.
- 57) Framkvæmdastjórnin lýsir ánægju sinni með að Flugmálastjórn Indónesíu hafi, til að bregðast við þeim slysum sem hafa átt sér stað á undangengnum árum, skilgreint fimm forgangssvið fyrir auknar aðgerðir, þróað viðeigandi mildunaraðgerðir og upplýst alla flugrekendur í Indónesíu þar um. Meðal forgangssviða er það þegar farið er út fyrir flugbraut. Í því tilliti hvetur framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Indónesíu til að framkvæma kerfisbundið greiningu á frumorsök þegar alvarleg flugatvik eða slys eiga sér stað og til að tryggja að allir flugrekendur í Indónesíu geri slíkt hið sama.
- 58) Framkvæmdastjórnin lýsir ánægju sinni með aðgerðaáætlun Flugmálastjórnar Indónesíu um að hraða upptöku á PBN-getu sem samin var í samræmi við tilmælin í skýrslu Sambandsins um öryggismat, og undirstrikar framkvæmdastjórnin mikilvægi þess að þessi aðgerðaáætlun verði framkvæmd með skilvirkum hætti.
- 59) Framkvæmdastjórnin tekur tillit til vilja Flugmálastjórnar Indónesíu til að halda áfram núverandi starfsvenju sinni að taka á móti erlendum sérfræðingum á lofthæfi- og flugrekstrarskrifstofu sinni til að þjálfa skoðunarmenn skrifstofunnar þannig að þeir framkvæmi enn skilvirkari skoðanir á flugiðnaði Indónesíu, og tekur einnig tillit til vilja hennar til að fjárfesta í slíkri þjálfun.
- 60) Framkvæmdastjórnin undirstrikar að það er afar mikilvægt fyrir yfirvöld í Indónesíu að tryggja að Flugmálastjórn Indónesíu hafi áfram nægileg úrræði til að sinna öryggiseftirliti þannig að hún ráði með skilvirkum hætti við umfang flugiðnaðarins í Indónesíu, einkum með tilliti til áætlaðs vaxtar iðnaðarins. Framkvæmdastjórnin tekur tillit til skuldbindingar ríkisstjórnar Indónesíu að því er þetta varðar.
- 61) Á grundvelli allra fyrirleggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstöðum úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í mars 2018 og áheyrninni hjá Flugöryggisnefndinni, er talið að fyrir liggi nægar sannanir um að farið sé að gildandi alþjóðlegum öryggiskröfum og ráðlögðum starfsvenjum af hálfu Flugmálastjórnar Indónesíu og þeim flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Indónesíu.
- 62) 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 skrá Sambandsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella alla flugrekendurna, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 63) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar 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.
- 64) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, getur framkvæmdastjórnin gripið til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Líbíu

- 65) Hinn 20. apríl 2018 var haldinn tæknifundur með þátttöku fulltrúa frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu, aðildarríki, ríkisstjórn Líbíu og Flugmálastjórn Líbíu (LYCAA) um tæknimál.
- 66) Á þessum fundi lagði Flugmálastjórn Líbíu fram uppfærðar upplýsingar um þann árangur sem hefur náðst við framkvæmd áætlunar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um aðgerðir til úrbóta á þeim sviðum, sem Flugmálastjórn Líbíu óskar eftir tækniástoð fyrir, og um áætlun um afléttingu á flugrekstrarbanni ESB. Flugmálastjórn Líbíu ítrekaði skuldbindingu sína um að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar í tengslum við flugöryggi. Flugmálastjórn Líbíu greindi frá því að hún hafi unnið markvisst að þessu og að ástandið hafi batnað umtalsvert.
- 67) Framkvæmdastjórnin viðurkennir viðleitni Flugmálastjórnar Líbíu og skuldbindingu hennar til að starfa með framkvæmdastjórninni í því skyni að leggja fram uppfærðar upplýsingar um stöðu eftirlitsskyldna sinna. Hins vegar innihélt kynning Flugmálastjórnar Líbíu takmarkaðar upplýsingar og var ekki talin nægilega ítarleg. Þar að auki er starfsumhverfið í Líbíu enn mjög krefjandi. Framkvæmdastjórnin sendi Flugmálastjórn Líbíu bréf 30. apríl 2018 þar sem óskað var eftir frekari upplýsingum um tæknimál.

- 68) Síðasta úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fór fram 2007 og hlutfall skilvirkrar framkvæmdar var 28,86%. Flugmálastjórn Líbú vinnur að áætluninni um aðgerðir til úrbóta. Framkvæmdastjórnin mælir með því að Líbía samþykki úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum sem mikilvægt skref í átt að því að aflétta flugrekstrarbanninu sem flugrekendur í Líbú sæta nú. Auk þess er mikilvægt að leyst sé með fullnægjandi hætti úr þeim rekstrarerfiðleikum sem eru afleiðing þess hve vandasöm staða öryggismála er. Framkvæmdastjórnin ráðleggur Flugmálastjórn Líbú því að einbeita sér að því að tryggja að gerð verði úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Í millitíðinni mætti afla mikilvægra öryggisupplýsinga frá erlendum flugrekendum sem gætu ákveðið að starfrækja aftur flug til Líbú.
- 69) Framkvæmdastjórnin telur, á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. þeirra upplýsinga sem Flugmálastjórn Líbú lagði fram á fundinum um tæknimál 20. apríl 2018, að ekki ætti að breyta skránni yfir flugrekendur frá Líbú sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 70) 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 Líbú.

Flugrekendur frá Nepal

- 71) Hinn 19. janúar 2018 var haldinn tæknifundur með fulltrúum framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu, aðildarríkis og Flugmálastjórnar Nepal (CAAN). Flugmálastjórn Nepal var boðið til Brussel til að veita framkvæmdastjórninni uppfærðar upplýsingar um bættan árangur við framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna í flugkerfi Nepal.
- 72) Framkvæmdastjórnin skipulagði síðast fund með Flugmálastjórn Nepal í nóvember 2014. Matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð fór fram í febrúar 2014 þar sem takmörkuð framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna var staðfest. Í samræmi við lokaskýrslu matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð frá febrúar 2014 voru gerðar nokkrar athugasemdir að því er varðar reglur, málsmeðferðarreglur og starfsvenjur Flugmálastjórnar Nepal á sviði leyfisveitinga starfsfólks.
- 73) Á fundinum þann 19. janúar 2018 lagði Flugmálastjórn Nepal fram upplýsingar um aðgerðir sem gerðar hafa verið til að þróa landsbundinn lagaramma sem samræmist alþjóðlegum öryggiskröfum og til að bæta kerfið um eftirlit með flugöryggi í Nepal, þ.m.t. skref sem tekin eru með tilliti til slysavarna. Á fundinum óskaði framkvæmdastjórnin eftir viðbótarupplýsingum frá Flugmálastjórn Nepal.
- 74) Í bréfi sínu til framkvæmdastjórnarinnar frá 2. mars 2018 lagði Flugmálastjórn Nepal fram gögn um þá vinnu sem unnin hefur verið til að ráða bót á þeim athugasemdum sem gerðar voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í febrúar 2014.
- 75) Flugmálastjórn Nepal lagði einnig fram upplýsingar um m.a. árlega áætlun um eftirlit og lögboðna úttekt fyrir árið 2017, fyrirhugaða öryggisefirlitsáætlun fyrir árið 2018, gátlista fyrir greiningu á fylgni við flugöryggisáætlun ríkis sem og öryggisstefnu ríkisins og stöðuna á framkvæmd öryggisstjórnunarkerfisins fyrir flugrekendur í Nepal.
- 76) Á grundvelli upplýsinga sem liggja fyrir á þessari stundu þá virðist Flugmálastjórn Nepal hafa náð ákveðnum árangri með tilliti til framkvæmdar á alþjóðlegum öryggiskröfum. Á þessari stundu eru þó ekki nægilegar sannreynðar vísbendingar til að styðja við tilslakanir á rekstrartakmörkunum sem flugrekendur frá Nepal sæta. Sannreyna þarf meintar úrbætur áður en vel rökstudd ákvörðun er tekin að því er varðar hugsanlega afléttingu á flugrekstrarbanni flugrekenda frá Nepal. Í þessu tilliti væri hægt að íhuga matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Nepal.
- 77) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Nepal.

Flugrekendur frá Rússlandi

- 78) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og lögbær yfirvöld aðildarríkjanna hafa, á undangengnu tímabili, haldið áfram að vakta náð 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.

- 79) Hinn 26. apríl 2018 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkis fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA). Tilgangur fundarins var að endurskoða öryggisframmistöðu rússneskra flugrekenda á grundvelli skýrslna úr SAFA-skoðunum á hlaði á tímabilinu 9. apríl 2017 til 8. apríl 2018 og greina þau tilvik sem þarfnast sérstakrar athygli. Þessi fundur var einnig notaður til að upplýsa framkvæmdastjórnina um sértækar öryggiseftirlitsráðstafanir sem Flugmálastjórn Rússlands hefur gripið til í tengslum við Heimsmeistaramótið í knattspyrnu árið 2018.
- 80) Á fundinum fór framkvæmdastjórnin enn betur yfir niðurstöðurnar úr SAFA-skoðunum hjá nýu flugrekendum sem hafa fengið vottun í Rússlandi. Jafnvel þótt engin öryggisvandamál hafi greinst við skoðanir á hlaði þá upplýsti Flugmálastjórn Rússlands framkvæmdastjórnina um öryggiseftirlit sitt með þessum flugrekendum og um framfylgdarráðstafanir sem gerðar hafa verið gegn tveimur af þessum flugrekendum.
- 81) Að því er varðar Heimsmeistaramótið í knattspyrnu árið 2018 upplýsti Flugmálastjórn Rússlands framkvæmdastjórnina um þær viðbótarráðstafanir sem gerðar hafa verið til að tryggja flugöryggi fyrir þennan viðburð.
- 82) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsinga sem Flugmálastjórn Rússlands lagði fram á samráðsfundinum um tæknimál, sem haldinn var 26. apríl 2018, 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 flugmálayfirvöldum né flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni.
- 83) 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.
- 84) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur í Rússlandi uppfylli alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012. Ef þessar skoðanir gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til aðgerða gegn flugrekendum frá Rússlandi í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Venesúela

- 85) 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 og komst 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.
- 86) Hinn 14. nóvember 2017 fengu bæði Flugmálastjórn Venesúela (INAC) og flugrekandinn *Avior Airlines* áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og Flugöryggisnefndinni samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 87) Þær upplýsingar sem lágu fyrir við áheyrnina, sem byggja á mati Flugöryggisstofnunar Evrópu um TCO-heimild, á skoðunum á hlaði sem aðildarríkin hafa framkvæmt og á þeim upplýsingum sem Flugmálastjórn Venesúela og flugrekandinn *Avior Airlines* lögðu fram, sýndu að Flugmálastjórn Venesúela ætti að þróa áfram getu sína í tengslum við skoðanir að því er varðar þá flugrekendur sem hún ber ábyrgð á og að flugrekandinn *Avior Airlines* gat ekki ráðið bót á annmörkum sínum í öryggismálum.
- 88) Af þessum sökum var skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, breytt og flugrekandanum *Avior Airlines* bætt við í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 ⁽¹⁾.
- 89) Þær upplýsingar sem liggja fyrir á þessari stundu um ágalla sem komu í ljós við SAFA-skoðun sýna að sannreyndar vísbendingar liggja fyrir um alvarlega annmarka í öryggismálum hjá flugrekandanum *Avior Airlines*. Hvorki flugrekandinn *Avior Airlines* né Flugmálastjórn Venesúela geta ráðið bót á þessum annmörkum í öryggismálum, sem sést m.a. annars á því að hann lagði fram óviðeigandi og ófullnægjandi áætlanir um aðgerðir til úrbóta til að bregðast við þeim ágöllum sem komu í ljós við SAFA-skoðanir og á því að frá því í október 2017 hefur meðaltal ágalla, sem koma í ljós við SAFA-skoðun, hækkað hjá flugrekendum í Venesúela.

(1) Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 787/2007 frá 4. júlí 2007 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, forsendur 70-81 um Venesúela.

- 90) Í því skyni að fylgjast náið með stöðunni mun framkvæmdastjórnin áfram eiga samráð við yfirvöld í Venesúela í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 91) Aðildarríki eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar 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.
- 92) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, getur framkvæmdastjórnin gripið til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 93) 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 Venesúela.
- 94) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar.
- 95) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

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

- 1) Í stað viðauka A 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 fimmtudagur, 14. júní 2018.

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 UNÐANÞÁGUM ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>AVIOR AIRLINES</i>	ROI-RNR-011	ROI	Venesúela
<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>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>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	Íslamska lýðveldið Afganistan
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	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
<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
<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

(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.

(1)	(2)	(3)	(4)
<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>	RAC 06-014	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Óskráður	Lýðveldið Kongó
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC 06-001	TSG	Lýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.			Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CONGO AIRWAYS</i>	019/CAB/MIN/TVC/2015	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DAKOTA SPRL</i>	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó

(1)	(2)	(3)	(4)
<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 Djibúttí, þ.m.t.			Djibúttí
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráður	DAO	Djibúttí
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.			Miðbaugs-Gínea
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>CRONOS AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.			Eritrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekendum <i>Afrijet</i> og <i>SN2AG</i>, sem eru skráðir í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon

(1)	(2)	(3)	(4)
<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 yfirlöngum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kirgiska lýðveldinu, þ.m.t.			Kirgiska lýðveldið
<i>AIR BISHKEK (áður EASTOK AVIA)</i>	15	EAA	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirgiska lýðveldið
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirgiska lýðveldið
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Kirgiska lýðveldið
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kirgiska lýðveldið
<i>AIR KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Kirgiska lýðveldið
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Kirgiska lýðveldið
<i>S GROUP INTERNATIONAL (áður S GROUP AVIATION)</i>	45	IND	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY BISHKEK</i>	43	BIS	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgiska lýðveldið
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Kirgiska lýðveldið
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgiska lýðveldið
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kirgiska lýðveldið
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá 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
<i>AFRIQIYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Líbía
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Líbía
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía

(1)	(2)	(3)	(4)
<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

(1)	(2)	(3)	(4)
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.“

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)	Priggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarmerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
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 undanskildum: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildum: D6-CAM (851336).	Kómorur
AFRIJET BUSINESS SERVICE (2)	002/MTAC/A NAC-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/A NAC-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
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) 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.

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