

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2019/618****2019/EES/86/31****frá 15. apríl 2019****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 að því er varðar skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða sæta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB ⁽¹⁾, einkum 2. mgr. 4. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 ⁽²⁾ var stofnuð skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 2) Í samræmi við 3. mgr. 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 sendu tiltekin aðildarríki og Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) framkvæmdastjórninni upplýsingar sem skipta máli við uppfærslu þeirrar skrár. Þriðju lönd og alþjóðastofnanir veittu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þeirra upplýsinga ætti að uppfæra skrána.
- 3) Framkvæmdastjórnin upplýsti alla hlutaðeigandi flugrekendur, annaðhvort beint eða fyrir milligöngu yfirvalda, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með þeim, um mikilvægar staðreyndir og forsendur, sem myndu liggja til grundvallar ákvörðun um bann við flugrekstri þeirra innan Sambandsins, eða ákvörðun um breytingar á skilyrðum fyrir flugrekstrarbanni flugrekanda sem er að finna í skránum í viðauka A og B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér gögnin, sem aðildarríkin lögðu fram, til að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina og við nefndina sem komið var á fót með reglugerð (EB) nr. 2111/2005 („flugöryggisnefndin“).
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefndina upplýsingar um yfirstandandi sameiginlegt samráð, innan ramma reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 ⁽³⁾, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Angóla, Belarús (Hvíta-Rússlands), Dóminíku, Gabon, Indónesíu, Moldóvu, Nepal, Rússlands og Venesúela. Framkvæmdastjórnin upplýsti einnig flugöryggisnefndina um stöðu flugöryggis í Miðbaugs-Gíneu, Íran, Kasakstan, Líbíu, Taílandi, Túrkménistan og Sambíu.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 106, 17.4.2019, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 243/2019 frá 27. september 2019 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 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).

- 6) 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 ⁽⁴⁾.
- 7) Flugöryggisstofnun Evrópu upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina enn fremur um verkefni á sviði tækniástoðar í þriðju löndum sem verða fyrir áhrifum flugrekstrarbanns samkvæmt reglugerð (EB) nr. 474/2006. Flugöryggisstofnun Evrópu lagði fram upplýsingar um áætlanir og beiðnir um frekari tækniástoð og samstarf til að auka getu flugmálayfirvalda almenningsflugs í þriðju löndum á sviði stjórnsýslu og tækni með það fyrir augum að aðstoða þau við að ráða bót á því þegar ekki hefur verið farið að gildandi, alþjóðlegum öryggiskröfum um almenningsflug. Aðildarríki voru hvött til að bregðast við slíkum beiðnum á tvíhliða grundvelli í samráði við framkvæmdastjórnina og 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 við þriðju lönd sem Sambandið og aðildarríki þess láta í té til að bæta flugöryggi um allan heim.
- 8) Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörðunarkerfisins og viðvörðunarkerfis flugrekenda í þriðju löndum („TCO“) og um fyrirbyggjandi tölfræðilegar upplýsingar um viðvörðunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 9) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda í Sambandinu og úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem og úr sérstökum skoðunum og úttektum, sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa mörg aðildarríki gert tilteknar ráðstafanir til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um þær. Búlgaría upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um aðgerðir sem gripið hefur verið til í tengslum við flugrekendur sem hafa fengið vottun í Búlgaríu.
- 10) Aðildarríkin ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefi til kynna yfirvofandi öryggisáhrættu sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum.

Flugrekendur frá Angóla

- 11) Flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Angóla, að undanskildum flugrekandanum *TAAG Angola Airlines* („*TAAG*“), sem skráður er í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006, eins og henni var breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 619/2009 ⁽⁵⁾, eru sem stendur skráðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, eins og henni var breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1131/2008 ⁽⁶⁾, og sæta algeru banni.
- 12) Frá 10.–14. desember 2018 fóru sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð sem fram fór á skrifstofu Flugmálastjórnar Angóla (INAVIC) og þriggja flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Angóla, nánar tiltekið flugrekendanna *TAAG*, *SonAir* og *Heli Malongo*.
- 13) Nálgun Flugmálastjórnar Angóla að því er varðar flugöryggi skortir nútímalegar stjórnunaráferðir í flugöryggismálum. Hins vegar hefur Angóla greinilega náð árangri frá síðustu matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í júní 2009. Angóla uppfærði lagaramma sinn á sviði flugöryggis og þróaði nýjar tæknireglugerðir, sem kallaðar eru *Normativas Técnicas Aeronáuticas* (NTA-reglur). NTA-reglurnar taka til nær allra viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, að undanskildum 19. viðauka. Flugmálastjórn Angóla vinnur að frekari endurskoðun á NTA-reglunum. Flugmálastjórn Angóla hefur þróað og samþykkt innbyrðis fjölda málsmeðferðarreglna til að sinna eftirlitskyldum sínum. Það eru þó enn einhverjir annmarkar í tengslum við innri málsmeðferðarreglurnar, eftirlit með skjölum, samræmda skráningu skjala og þjálfun eftirlitsmanna. Með tilliti til þessara annmarka hefur núverandi stjórn Flugmálastjórnar Angóla gefið skýrt til kynna vilja sinn til að bæta getu og skilvirkni Flugmálastjórnar Angóla í daglegu starfi sínu. Flugmálastjórn Angóla ætti að innleiða gæðastjórnunarkerfi.

⁽⁴⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýsluáferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (Stjttíð. ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1).

⁽⁵⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 619/2009 frá 13. júlí 2009 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjttíð. ESB L 182, 15.7.2009, bls. 4).

⁽⁶⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 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 Bandalagsins (Stjttíð. ESB L 306, 15.11.2008, bls. 47).

- 14) Við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð voru gerðar fimmtán athugasemdir í tengslum við eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnar Angóla. Við heimsóknina var einnig komist að þeirri niðurstöðu að þó Flugmálastjórn Angóla hafi þróað tiltekna getu til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Angóla er þörf á frekari úrbótum til að Flugmálastjórn Angóla geti ráðið bót á annmörkum í öryggismálum sem koma upp.
- 15) Flugrekandinn *TAAG* er fánaflygrekandi Angóla. Flugrekandinn *TAAG* hefur tekið í notkun starfrænt og traust öryggisstjórnunarkerfi sem aflar nytsamlegra gagna fyrir flugrekandann. Framkvæmdastjórn fyrirtækisins hefur góðan skilning á þessum kerfum og notar þau til að greina áhættur og gera viðeigandi ráðstafanir til að draga úr mestu áhættunni þannig að viðunandi sé. Gæðastjórnunarkerfið er traust og starfrænt.
- 16) Flugrekandinn *TAAG* hefur útbúið þær handbækur sem krafist er, s.s. (en þó ekki eingöngu) handbók um eftirlit með viðhaldi, handbók um viðhaldsreglur, handbók um staðla um afkastagetu fyrir fjarflug tveggja hreyfla loftfara og handbók um minnkaðan lágmarkshæðaraðskilnað, sem innihalda stefnur og tilheyrandi verklagsreglur, sem samþykktar eru af Flugmálastjórn Angóla. Viðhaldsvottar hafa hlotið tilhlýðilega þjálfun á þeim tegundum loftfara sem starfræktar eru. Þegar á heildina er lítið hefur flugrekandinn *TAAG* áhöfn og starfsfólk með faglega hæfni sem og starfræn kerfi til að stjórna starfræslu af ýmsum toga. Stjórnin tekur á móti og bregst við upplýsingum og greiningum varðandi öryggis- og gæðamál, kemur þessum upplýsingum á framfæri með innri birtingu, á rafrænu formi eða með öðrum hætti. Síðustu birtu niðurstöðurnar úr IOSA-úttektinni (áætlun Alþjóðasambands flugfélaga um úttekt á flugöryggi sýna 99,3% samræmishlutfall.
- 17) Flugrekandinn *SonAir* starfrækir öryggisstjórnunarkerfi og gæðastjórnunarkerfi en matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð leiddi í ljós alvarlega annmarka sem þarfnast brýnna úrbóta. Flugrekandinn *SonAir* framkvæmir ekki alla starfsemi samkvæmt kröfum handbókarinnar um öryggisefirlit, öryggisþjálfun er ekki að fullu komin til framkvæmda, breytingastjórnun fer aðeins fram á yfirborðslegan hátt og engar öryggisúttektir voru gerðar á síðasta ári. Að því er varðar gæðastjórnunarkerfið gat flugrekandinn ekki sýnt fram á að allar úttektirnar í árlegu úttektaráætluninni hafi verið framkvæmdar. Við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð var enn fremur komist að þeirri niðurstöðu að stjórnunarkerfið fyrir eftirlit með ágöllum hefði ekki verið rekið með viðeigandi hætti. Á sviði flugreksturs þá tekur flugrekandinn *SonAir* tillit til allra krafna við gerð vaktaskrár áhafnar. Þar sem ósamræmi var í nokkrum af þeim þjálfunarskrám sem teknar voru til skoðunar ætti flugrekandinn *SonAir* hins vegar að gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að málsmeðferðarreglurnar séu skilgreindar og þeim sé fylgt með samræmdum hætti.
- 18) Flugrekandinn *Heli Malongo* starfrækir samræmisefirlitskerfi, öryggisstjórnunarkerfi og kerfi fyrir eftirlit með flugritagögnum sem eru algerlega tölvuvædd og samþætt. Samspilið milli þessara kerfa er starfrænt. Rekstrarhandbækurnar, sem eru sem stendur samþykktar, endurspeglar þann rekstur sem fram fer og uppfylla gildandi reglur í Angóla. Flugrekandinn *Heli Malongo* hefur þróað og innleitt starfrænt og traust gæðatryggingarkerfi fyrir viðhald. Handbókin um eftirlit með viðhaldi og handbókin um viðhaldsreglur, sem þróaðar eru af flugrekandanum *Heli Malongo*, voru samþykktar af Flugmálastjórn Angóla og byggja á tilmælum frá framleiðanda loftfarsins. Aðstaðan er fullnægjandi og vel skipulögð með sérstökum eftirlitssvæðum fyrir geymslu og verkfæri, þ.m.t. kvörðuð verkfæri. Flugvirkjarnir eru með viðeigandi þjálfun á þær tegundir loftfara sem starfræktar eru og hafa aðgang að þeim leiðbeiningum sem krafist er fyrir áframhaldandi lofthæfi.
- 19) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin veittu Flugmálastjórn Angóla áheyrn og flugrekendunum *TAAG* og *Heli Malongo* áheyrn 3. apríl 2019. Flugmálastjórn Angóla kynnti þær aðgerðir sem gripið var til í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð, þ.m.t. breytingarnar sem gerðar voru á lagaramma Angóla. Í mars 2019 voru ný lög um almenningsflug samþykkt og í samræmi við þessi nýju lög mun Flugmálastjórn Angóla vera viðurkennd sem stofnun með stjórnsýslulegt og fjárhagslegt sjálfræði. Flugmálastjórn Angóla upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefndina um skuldbindingu sína að bæta skilvirka framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna þannig að hún fari yfir 60% og í þessum tilgangi muni Flugmálastjórn Angóla fá utanaðkomandi tækniástoð. Fyrir lok árs 2019 ætlar Flugmálastjórn Angóla enn fremur að þróa og hrinda í framkvæmd gæðatryggingu og samþættri aðferð sem gerir kleift að samræma og veita sameiginlegan, rafrænan aðgang að öllum tæknigögnum.
- 20) Flugmálastjórn Angóla hefur náð árangri með tilliti til framkvæmdar á alþjóðlegum öryggiskröfum. Framkvæmdastjórnin fagnaði þeirri viðleitni sem sýnd hefur verið og hvetur yfirvöld í Angóla og Flugmálastjórn Angóla til að halda þessari viðleitni áfram. Þau gögn sem nú liggja fyrir, einkum frá matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð, benda hins vegar til þess að árangurinn, sem náðst hefur, sé ekki nægilega mikill til að fella megi alla flugrekendur, sem skráðir eru í Angóla og eru undir eftirliti Flugmálastjórnar Angóla, brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Það er þó ljóst að Flugmálastjórn Angóla ætti að bæta enn frekar öryggisefirlit sitt sem og þjálfun eftirlitsmanna sinna og stöðlun á vinnuáferðum þeirra.
- 21) Við áheyrnina lögðu flugrekendurnir *TAAG* og *Heli Malongo* fram áætlanir sínar um aðgerðir til úrbóta til að bregðast við þeim athugasemdum og tilmælum sem tilgreind voru við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð. Tiltæknum aðgerðum, sem lýst er í áætluninni um aðgerðir til úrbóta, hefur þegar verið hrint í framkvæmd. Við áheyrnina fullyrtu báðir flugrekendurnir að þeir hefðu tekið í notkun traust og starfræn kerfi til að stjórna starfræslu af ýmsum toga.

- 22) Framkvæmdastjórnin ályktar að flugrekendurnir *TAAG* og *Heli Malongo* séu báðir færir um að tryggja örugga framkvæmd flugreksturs hjá sér. Framkvæmdastjórnin telur nægar sannanir fyrir því að báðir þessir flugrekendur fari að gildandi reglum í Angóla og alþjóðlegum öryggiskröfum. Að því er varðar flugrekandann *TAAG* staðfesti Flugöryggisstofnun Evrópu að það sé ekkert á þessari stundu sem gefi til kynna sértæk öryggisvandamál hjá þessum flugrekanda með tilliti til TCO og SAFA-skoðunar.
- 23) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, komst framkvæmdastjórnin að þeirri niðurstöðu að fella ætti flugrekandann *Heli Malongo* úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og að fella ætti flugrekandann *TAAG* úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Því ætti að breyta skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, sem sett er fram í viðauka A og viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 24) Aðildarríkin ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Angóla með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Angóla, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 25) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Belarús (Hvíta-Rússlandi)

- 26) Hinn 17. september 2018, í framhaldi af því að Flugöryggisstofnun Evrópu vakti máls á annmörkum í öryggismálum innan ramma TCO-heimildaferlisins, hóf framkvæmdastjórnin samráð við Flugmálastjórn Belarús (AD-BLR) skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 27) Frá 11. til 15. mars 2019 fóru sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Belarús, á skrifstofu Flugmálastjórnar og á skrifstofur fjölda flugrekenda, sem hafa fengið vottun frá Belarús, nánar tiltekið hjá flugrekendunum *Belavia Belarusian Airlines* („*Belavia*“), *Rubystar Airways* og *Transaviaexport Airlines*.
- 28) Við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð lagði Flugmálastjórn Belarús fram gögn um umtalsverðar breytingar á starfsemi sinni, þ.m.t. samþykkt nýrra fyrirmæla, nýrra innri handbóka og gátlista, stofnun sérstakrar eftirlitsdeildar innan samgönguráðuneytisins sem ber ábyrgð á fluggeiranum og á ráðningu nýrra eftirlitsmanna. Þessar aðgerðir hófust í júní 2018 með breytingu á lögunum um loftferðir (e. *Air code*) og þessi viðleitni eflaðist þegar viðræður hófust milli framkvæmdastjórnarinnar og Flugmálastjórnar Belarús 17. september 2018. Árið 2018 hóf Flugmálastjórn Belarús einnig endurvottun allra flugrekenda í Belarús. Þegar matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð átti sér stað hafði Flugmálastjórn Belarús þegar lokið endurvottun tveggja flugrekenda. Þetta sýnir mikilvæga viðleitni til að bæta reglufylgni við alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 29) Þó upplýsingaskipti hafi verið erfið árið 2018 þá færðist upplýsingaflæðið til betri vegar á meðan matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð stóð yfir. Niðurstöður matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð sýna hins vegar þörfina á því að þróa og hrinda í framkvæmd ítarlegum vegvísi með eftirliti með ferlum og náinni vöktun til að tryggja rétta greiningu á öryggisáættum og réttar mildunaraðgerðir til að draga úr þeim. Við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð lagði Flugmálastjórn Belarús fram gögn um árlega áætlun hennar um eftirlit með þeim flugrekendum sem hafa fengið vottun í Belarús. Þrátt fyrir að Flugmálastjórn Belarús hafi verið í ferlinu að ráða inn sérmenntað starfsfólk á þeim tíma er heimsóknin fór fram þá var hún ekki nægilega mönnuð til að framkvæma alla þá eftirlitsstarfsemi sem krafist er. Einnig kom í ljós að bæta mætti skilvirkni þessarar eftirlitsstarfsemi enn frekar ef það byggðist meira á niðurstöðum úr nákvæmu öryggisáættumati.
- 30) Markmiðið með matinu á hinum þremur fyrrnefndu flugrekendum var að sannreyna getu Flugmálastjórnar Belarús til að tryggja að starfræksla flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Belarús, fari fram í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur. Niðurstaða matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð var sú að gera ætti úrbætur, einkum að því er varðar eftirlitsstarfsemi með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Belarús. Þrátt fyrir þetta greindist engin yfirvofandi öryggisáætla sem myndi krefjast viðbótarráðstafana við þær sem þegar hafa verið gerðar af Flugöryggisstofnun Evrópu meðan á TCO-heimildarferlinu stóð.
- 31) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin veittu Flugmálastjórn Belarús áheyrn 3. apríl 2018. Eins manns sendinefnd frá Flugmálastjórn Belarús upplýsti um fjölda ráðstafana sem gerðar hafa verið til að bæta enn frekar flugöryggi í Belarús, einkum að því er varðar ráðningar og þjálfun starfsfólks, endurskoðun á reglugerðum og málsmeðferðarreglum á sviði flugs og notkun á nýrri stafrænni tækni til að styðja eftirlitsstarfsemina. Þó hluti þeirra upplýsinga sem veittar voru reyndust flugöryggisnefndinni nytsamlegar tókst Flugmálastjórn Belarús ekki alltaf að veita nákvæm svör við þeim spurningum sem flugöryggisnefndin lagði fram.

- 32) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstöðum úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í mars 2019 og áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem send var 29. mars 2019, telur framkvæmdastjórnin að frá júní 2018 hafi Flugmálastjórn Belarús náð árangri varðandi framkvæmd á alþjóðlegum öryggiskröfum. Flugmálastjórn Belarús ætti samt að tryggja viðeigandi tilföng fyrir öryggisefirlitsstarfsemi hennar. Einnig telur framkvæmdastjórnin að koma ætti í veg fyrir öll innri tengsl milli pólitískra álitafna og öryggissjónarmiða.
- 33) Þó að gögn liggi fyrir sem benda til þess að þær ráðstafanir sem gerðar eru af Flugmálastjórn Belarús stuðli þegar að því að styrkja getu hennar til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Belarús ætti að bæta enn frekar getu hennar til að tryggja að starfræksla flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Belarús, fari fram í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur. Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Belarús.
- 34) Aðildarríkin ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Belarús með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Belarús, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 35) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Dóminíku

- 36) Flugrekendur frá Dóminíku hafa aldrei verið færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Hinn 20. mars 2019 upplýsti Flugöryggisstofnun Evrópu framkvæmdastjórnina um annmarka í öryggismálum sem vakið var máls á innan ramma TCO-heimildaferlisins. Fimm flugrekendur, sem hafa fengið vottun frá Flugmálastjórn Dóminíku (IDAC), hafa sótt um TCO-heimild, en hins vegar hlutu aðeins tveir flugrekendur, *Helidosa Aviation Group, S.A.* og *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.*, fyrrnefnda heimild. Hinn 15. mars 2019 felldi Flugöryggisstofnun Evrópu heimild flugrekandans *Servicios Aéreos Profesionales, S.A* tímabundið úr gildi af ástæðum er varða öryggi. Flugrekendurnir *Dominican Wings, S.A.* og *Sky High Aviation Services, S.R.L.* drógu umsóknir sínar til baka við frummat Flugöryggisstofnunar Evrópu. Flugrekandinn *Air Century, S.A.* dró fyrstu umsókn sína til baka árið 2017 þar sem hann gat ekki sýnt fram á samræmi við viðeigandi öryggiskröfur og lagði aftur inn umsókn árið 2018.
- 37) Niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði, sem voru framkvæmdar innan ramma SAFA-áætlunarinnar, gefa til kynna að fjöldi ágalla sem koma í ljós við SAFA-skoðanir hjá flugrekendum, sem hafa fengið vottun hjá Flugmálastjórn Dóminíku, er yfir meðaltali á heimsvísu. Endurtekning á tilteknum ágöllum, sem komu í ljós við SAFA-skoðun, gefur til kynna að viðeigandi öryggismenning er líklega ekki til staðar. Heildarfjöldi SAFA-skoðana er þó takmarkaður. Framkvæmdastjórnin ákvað að hefja samráð við Flugmálastjórn Dóminíku skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 38) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það 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 Dóminíku.
- 39) Aðildarríkin eiga að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Dóminíku, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 40) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Gabon

- 41) Samráð milli framkvæmdastjórnarinnar og lögbærra yfirvalda í Gabon, Flugmálastjórnar Gabon (ANAC), heldur áfram með það að markmiði að fylgjast með árangri Flugmálastjórnar Gabon við að tryggja að kerfi hennar um eftirlit með flugöryggi uppfylli alþjóðlegar öryggiskröfur. Í því sambandi upplýsti Flugmálastjórn Gabon framkvæmdastjórnina um þær ráðstafanir sem gerðar hafa verið til að styrkja framkvæmd mikilvægra þátta sem og um bráðabirgðaniðurstöður úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICVM), sem framkvæmd var frá 29. janúar til 6. febrúar 2019.

- 42) Á grundvelli þeirra upplýsinga sem veittar voru getur framkvæmdastjórnin ekki ákvarðað að fullu getu Flugmálastjórnar Gabon til að tryggja að starfræksla flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Gabon, fari fram í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur. Því verður óskað eftir viðbótarupplýsingum og skipuleggja ætti tæknifund til að ræða stöðu öryggis-
eftirlits í Gabon.
- 43) Hinn 2. apríl 2019 lögðu lögbær yfirvöld gögn framkvæmdastjórninni í té sönnun þess efnis að flugrekendurnir *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* og *Nouvelle Air Affaires Gabon* hafi ekki lengur undir höndum gilt flugrekandaskírteini. Af þeim sökum ætti að fella þessa flugrekendur brott úr skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 44) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins með því að fella flugrekendurna *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* og *Sky Gabon* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og að fella flugrekandann *Nouvelle Air Affaires Gabon* brott úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Indónesíu

- 45) Í júní 2018 voru allir flugrekendur frá Indónesíu felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, eins og henni var breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/871 (7). Í þeim tilgangi að vakta kerfið um eftirlit með flugöryggi í Indónesíu enn frekar héldu framkvæmdastjórnin og flugstjóri Indónesíu (DGCA Indonesia) áfram að hafa samráð sín á milli skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006. Í því sambandi veitti Flugmálastjórn Indónesíu, með bréfi dagsettu 28. febrúar 2019, viðbótarupplýsingar og uppfærðar upplýsingar um öryggiseftirlit fyrir tímabilið september 2018 til febrúar 2019. Þessar upplýsingar innihéldu skrá yfir flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Indónesíu, skráð loftför, starfsemi í tengslum við öryggiseftirlit, framfylgdarráðstafanir sem Flugmálastjórn Indónesíu hefur gripið til og uppfærða stöðu yfir áætlun hennar um aðgerðir til úrbóta sem afleiðing af matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í mars 2018. Flugmálastjórn Indónesíu veitti einnig uppfærða stöðu á framkvæmd aðgerðaáætlunar um hæfisbundna leiðsögu („PBN“) og á tækniástoðinni sem hefur verið veitt Flugmálastjórn Indónesíu.
- 46) Með tölvupósti dagsettum 16. janúar upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu um endurskipulagningarferlið innan stofnunarinnar sem miðar að því að laga ferlin hennar að kröfum og ráðlögðum starfsvenjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Flugmálastjórn Indónesíu upplýsti einnig framkvæmdastjórnina um alvarleg flugatvik þar sem indónesískir flugrekendur áttu hlut að máli.
- 47) Að því er varðar skrána yfir flugrekendur, loftför og eftirlitsstarfsemi gaf Flugmálastjórn Indónesíu út eitt nýtt flugrekandaskírteini (hluti 121) og eitt nýtt flugrekandaskírteini (hluti 135). Að því er varðar framfylgdarráðstafanirnar, sem gripið hefur verið til, hefur Flugmálastjórn Indónesíu fellt eitt flugrekandaskírteini (hluti 121) tímabundið úr gildi, afturkallað eitt fullgildingarskírteini, fellt tímabundið eitt flugmannsskírteini úr gildi og beitt þremur stjórnsluviðurlögum gagnvart handhafa flugrekandaskírteinis (hluti 135). Flugmálastjórn Indónesíu hefur eftl eftirlit á sviði læknisfræðilegs hluta leyfisveitinga, sem viðbrögð við þeim vandamálum sem komu í ljós í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í mars 2018, og hefur svipt tímabundið sjö viðurkennda handhafa lækningaleyfis leyfi til að stunda fluglækningar.
- 48) Í kjölfar tilmæla um að innleiða hæfisbundna leiðsögu fyrir lok árs 2019 gerir Flugmálastjórn Indónesíu ráð fyrir að hafa innleitt verklagsreglur um hæfisbundna leiðsögu á 19 af 27 alþjóðaflugvöllum. Innleiðingu hæfisbundinnar leiðsögu á innanlandsflugvöllum og afskekktum flugvöllum miðar vel áfram en þó ekki eins hratt.
- 49) Flugmálastjórn Indónesíu upplýsti einnig þjónustudeildir framkvæmdastjórnarinnar um stöðuna á aðgerðum til úrbóta í kjölfar samræmdrar fullgildingarúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem fór fram 2017. Hinn 25. júlí 2018 endurskoðaði Alþjóðaflugmálastofnunin áætlunina um aðgerðir til úrbóta á sviði lofthæfis. Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt, að fullu eða að hluta til, allar aðgerðir til úrbóta.
- 50) Framkvæmdastjórnin skoðaði upplýsingarnar og óskaði eftir frekari upplýsingum með bréfi dagsettu 6. mars 2019, nánar tiltekið um fjölda innri málsmeðferða Flugmálastjórnar Indónesíu sem enn á eftir að ljúka, um þá fresti sem einn flugrekendanna hlaut og ekki voru virtir og um nýlegan samruna flugrekandanna *Garuda Indonesia* og *Sriwijaya*. Hinn 20. mars 2019 sendi Flugmálastjórn Indónesíu umbeðnar upplýsingar. Í kjölfar frekari skoðunar telur framkvæmdastjórnin að flestar útskýringarnar, sem gefnar voru um áætlunina um aðgerðir til úrbóta, alvarleg flugatvik og framfylgdarráðstafanir, séu fullnægjandi. Þar af leiðandi voru flestir ágallar áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta leiddir til lykta og nýju tillögðu lokadagsetningarnar voru samþykktar.

(7) Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/871 frá 14. júní 2018 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur (Stjtið. ESB L 152, 15.6.2018, bls. 5).

- 51) Í kjölfar banaslyss, sem átti sér stað 29. október 2018 hjá flugrekandanum *Lion Air* í tengslum við flug JT610, heldur Flugmálastjórn Indónesíu áfram að veita upplýsingar um þær ráðstafanir sem gerðar hafa verið. Í kjölfar slyssins sem átti sér stað hjá flugrekandanum *Ethiopian Airlines* í tengslum við flug ET302 hinn 10. mars 2019 upplýsti Flugmálastjórn Indónesíu framkvæmdastjórnina um ákvörðun sína um að kyrrsetja, í varúðarskyni, flugflota flugrekendanna *Lion Air* og *Garuda Indonesia* af tegundinni Boeing 737 MAX.
- 52) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Indónesíu.
- 53) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Indónesíu 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.
- 54) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Moldóvu

- 55) Í september 2018 upplýsti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Moldóvu (CAAM) um tiltekin öryggisvandamál varðandi flugrekendur, sem hafa fengið vottun hjá Flugmálastjórn Moldóvu. Á sama tíma tilkynnti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Moldóvu um upphaf samráðs skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 56) Frá 11. til 15. febrúar 2019 fóru sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnun Evrópu og aðildarríkjunum í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Moldóvu á skrifstofu Flugmálastjórnar Moldóvu og á skrifstofur fjölda flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, nánar tiltekið *Air Moldova*, *Fly Pro* og *Terra Avia*.
- 57) Samkvæmt skýrslunni frá sérfræðingunum fylgir Flugmálastjórn Moldóvu nálgun í tengslum við flugöryggi sem skortir nútímalegar stjórnunaraðferðir á sviði flugöryggismála. Uppfæra ætti lagarammann þar sem ekki allar breytingar á viðaukum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hafa verið felldar inn í löggjöf Moldóvu. Flugmálastjórn Moldóvu vinnur nú að framkvæmd reglugerða Sambandsins í samræmi við samkomulagið, sem var undirritað árið 2012, um sameiginlegt flugsvæði milli Sambandsins og aðildarríkja þess og Lýðveldisins Moldóvu.
- 58) Flugmálastjórn Moldóvu hefur enn ekki hrint í framkvæmd traustu innra skipulagi og málsmeðferðarreglum til að beita núverandi laga- og tækniramma við venjubundin störf stofnunarinnar. Því ætti Flugmálastjórn Moldóvu að bæta starfsemi sína á sviði gæðastjórnunar. Flugrekstrardeild Flugmálastjórnar Moldóvu hefur komið á fót innri ferlum og málsmeðferðum en þau ekki virt. Í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð voru auðkennd svið sem þarfnast úrbóta, einkum þörfina fyrir að fylgja vottunarferlinu í einu og öllu, að bæta rekjanleika í tengslum við endurskoðun og samþykki á handbókum og að styrkja eftirlitsskyldur flugrekstrardeildarinnar. Á sviði leyfisveitinga hefur Flugmálastjórn Moldóvu ekki enn komið á fót kerfi fyrir eftirlit með bóklegri kennslu og verklegum prófum, sem hún hefur falið öðrum aðila að annast. Enn fremur ætti að bæta skráningar, einkum til að tryggja rekjanleika eftirlitsstarfsins.
- 59) Þjálfunaráætlanirnar, sem þróaðar eru af lofhæfideild Flugmálastjórnar Moldóvu, fylgja ekki tilheyrandi málsmeðferðarreglum, sem komið hefur verið á fót, og nægja ekki til að viðhalda tilskildu stigi þekkingar, færni, hæfni og starfsréttindum sem krafist er fyrir starfsfólk sem annast staðfestingu á lofhæfi. Úttektir eða skoðanir, sem framkvæmdar eru af lofhæfideild Flugmálastjórnar Moldóvu, ætti að styrkja þar eð matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð leiddi í ljós vandamál hjá moldóvskum flugrekendum sem hefðu átt að koma í ljós við eigin eftirlitsúttekt Flugmálastjórnar Moldóvu.
- 60) Stærsti flugrekandinn í Moldóvu, flugrekandinn *Air Moldova*, hefur tekið í notkun starfhæft og traust öryggisstjórnunarkerfi sem aflar nýtsamlegra gagna fyrir flugrekandann. Gæðastjórnunarkerfið er traust og starfrænt og þarfnast aðeins smávægilegra úrbóta. Framkvæmdastjórn fyrirtækisins hefur góðan skilning á þessum kerfum og notar þau til að greina áhættur og gera viðeigandi ráðstafanir til að draga úr mestu áhættunni. Starfræksla flugrekandans er studd af sérhæfðum tæknimönnum og leiðarstöðvum með viðhaldsgetu. Fyrirtækið kynnti kerfi sem er traust og vel skipulagt til að halda utan um mismunandi þætti áframhaldandi lofhæfis. Flugrekandinn *Air Moldova* hefur þróað þær handbækur sem krafist er og innihalda stefnur og tilheyrandi verklagsreglur sem samþykktar eru af Flugmálastjórn Moldóvu. Viðhaldsvottarnir hafa hlotið tilhýðilega þjálfun á þeim tegundum loftfara sem starfræktar eru. Í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð var ekki vakið máls á neinum meiriháttar annmörkum.

- 61) Flugrekandinn *Fly Pro* annast millilandaflug á farmi og hefur yfir að ráða bæði öryggisstjórnunar- og gæðastjórnunarkerfi. Í mati aðila frá Sambandinu á starfsstöð á þessum kerfum komu nokkrir anmarkar í ljós sem þarfnast úrbóta. Uppfæra ætti handbók flugrekandans *Fly Pro* um öryggisstjórnun í samræmi við löggjöf í Moldóvu og alþjóðlegar öryggiskröfur. Að því er varðar gæðastjórnunarkerfið gat flugrekandinn ekki sýnt fram á að allar úttektirnar í árlegu úttektaráætluninni hafi verið framkvæmdar. Stjórnunarkerfið fyrir eftirlit með ágöllum virkaði enn fremur ekki sem skyldi. Flugrekandinn *Fly Pro* hefur þróað rekstrarhandbók en núverandi útgáfa af þessari handbók endurspeglar ekki samþykta starfrækslu og samþykki. Viðhaldsáætlunin er ekki í uppfærðri útgáfu því að allar nýjar skoðanir, sem voru innleiddar með síðustu skýrslu stjórnarinnar um endurskoðun á viðhaldi, sem stofnunin, sem ber ábyrgð á tegundarhönnuninni, gaf út, voru innleiddar með röngu millibili. Matið á flugrekandanum *Fly Pro* leiddi í ljós starfræn vandamál að því er varðar flugrekstrarstjórn, þjálfun og skráahald sem og varðandi gæðastjórnunarkerfið sem reyndist ekki geta auðkennt ágallana.
- 62) Flugrekandinn *Terra Avia* er flugrekandi í einkarekstri frá Moldóvu sem hefur bækistöð á alþjóðaflugvællinum Sharjah í Sameinuðu arabísku furstadæmunum. Uppfæra ætti handbók flugrekandans *Terra Avia* um öryggisstjórnun í samræmi við löggjöf Moldóvu og alþjóðlegar öryggiskröfur. Að auki sinnir flugrekandinn *Terra Avia* ekki allri sinni starfsemi í samræmi við kröfur handbókarinnar um öryggiseftirlit (áhættustjórnun er aðeins framkvæmd á yfirborðinu, efling öryggis er ekki að fullu komin til framkvæmdar og engar öryggisúttektir eru framkvæmdar). Flugrekandinn *Terra Avia* hefur enn ekki komið á fót skilvirkri flugrekstrarstjórn í tengslum við upphaf, áframhald, breytingu eða stöðvun á flugi. Enn fremur hefur sú viðhaldsáætlun sem flugrekandinn lagði fram ekki verið uppfærð. Jafnvel þó þau loftför sem flugrekandinn *Terra Avia* starfrækir eru greinilega undir þeim tölum um nýtingu, sem settar voru fyrir gildi skýrslu stjórnarinnar um endurskoðun á viðhaldi og gagnanna um skipulag viðhalds, hefur flugrekandinn ekki flugað að þróa og framkvæma viðhaldsáætlun fyrir flota með litla nýtingu. Flugrekandinn *Terra Avia* gat ekki sýnt fram á með hvaða hætti hann gegnir skyldum sínum með tilliti til áframhaldandi lofthæfis. Flugrekandinn gat heldur ekki sýnt fram á stöðu samræmis við viðhaldsáætlunina. Í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð kom í ljós að upplýsingarnar varðandi hluti með tiltekinn endingartíma væru ófullnægjandi. Að lokum gat flugrekandinn *Terra Avia* ekki sýnt fram á að allir nauðsynlegir þættir áætlunarinnar um þjálfun og próf fyrir flugliða væru hluti af umskiptanámskeiðinu og reglubundnu þjálfuninni. Flugrekandinn *Terra Avia* hefur þróað kerfi til að hafa eftirlit með fartíma, vinnutíma og hvíldartíma flugliða og öryggis- og þjónustuliða, en kerfið inniheldur ekki tilkynningarkerfi til að upplýsa um hugsanleg brot á þessum kröfum.
- 63) Í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2019 framkvæmdi Flugmálastjórn Moldóvu öryggisgreiningu og lagði drög að áætlun um aðgerðir til úrbóta til að bregðast við þeim athugasemdum sem vakið var máls á meðan á heimsókninni stóð. Framkvæmdastjórnin telur að greiningin sé ítarleg og fastsetur tiltekna fresti fyrir aðgerðir. Hins vegar ætti að leggja verulega áherslu á að framkvæma öll verkefni í öryggisgreiningunni. Meðan beðið er eftir skilvirkri framkvæmd á þessari öryggisgreiningu hefur enn ekki verið ráðin bót á þeim öryggisáhættum sem komu í ljós í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2019.
- 64) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin veittu Flugmálastjórn Moldavíu og flugrekendunum *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotranscargo* áheyrn 2. apríl 2019. Flugmálastjórn Moldóvu lagði fram núverandi stjórnskipulag sitt, þ.m.t. ítarlegar upplýsingar um það starfsfólk sem hefur verið ráðið til starfa á lofthæfideild og flugrekstrardeild hennar. Flugmálastjórn Moldóvu lagði fram ítarlegar upplýsingar að því er varðar þær ráðstafanir sem gerðar hafa verið frá síðasta fundi flugöryggisnefndarinnar í nóvember 2018, þ.m.t. upplýsingar um þjálfun eftirlitsmanna flugrekstrar, um ráðningarferli nýrra eftirlitsmanna og um þær aðgerðir sem gripið hefur verið til að því er varðar fjölda flugrekenda sem skráðir eru í Moldóvu. Flugmálastjórn Moldóvu lagði að auki fram upplýsingar um stöðu og áætlanagerð fyrir samræmingu á löggjöf Moldóvu við regluramba Sambandsins og endurskoðun á innri verklagsreglum og handbókum. Flugmálastjórn Moldóvu lagði fram samantekt um þær aðgerðir til úrbóta sem gerðar hafa verið í kjölfar athugasemda sérfræðinga við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2019. Að auki upplýsti Flugmálastjórn Moldóvu framkvæmdastjórnina um að flugrekandaskírteini flugrekendanna *Fly Pro* og *Terra Avia* hefðu verið felld tímabundið úr gildi.
- 65) Flugmálastjórn Moldóvu upplýsti einnig að í byrjun árs 2019 hafi stofnunin verið endurskipulögð sem opinber stofnun sem fjármögnuð er af fjárlögum ríkisins. Framkvæmdastjórnin telur að forðast ætti öll innri tengsl milli pólitískra álitaefna og öryggissjónarmiða. Í þessu samhengi verður Flugmálastjórn Moldóvu að sýna fram á að þrátt fyrir þennan nýja stofnanaramma sé hún að öllu leyti sjálfstæð að því er varðar ferlið við ákvarðanatöku.
- 66) Í samræmi við allar fyrirliggjandi upplýsingar, þ.m.t. niðurstöður úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð og þær upplýsingar sem veittar voru við áheyrnina, telja framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin að Flugmálastjórn Moldóvu hafi afar takmarkaða getu til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Moldóvu og því sé þörf á umtalsverðum frekari úrbótum til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum sem koma upp.

- 67) Flugrekandinn *Air Moldova* lagði fram áætlun sína um aðgerðir til úrbóta til að bregðast við þeim athugasemdum og tilmælum sem komu fram við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð. Í þessari áætlun, sem byggð er á áreiðanlegri greiningu á frumorsök, eru tilgreindar aðgerðir til úrbóta og fyrirbyggjandi aðgerðir. Í þessu samhengi staðfesti Flugöryggisstofnun Evrópu að það sé ekkert á þessari stundu sem gefi til kynna sértæk öryggisvandamál hjá þessum flugrekanda með tilliti til TCO og SAFA-skoðunar.
- 68) Flugrekandinn *Fly One* lagði fram yfirlit yfir fyrirtækið, þ.m.t. núverandi flugflota sinn og tiltæk tilföng og starfsstöðvar. Hann lýsti öryggisstjórnarkerfi sínu og gæðastjórnarkerfi sem traustum og vel þróuðum kerfum. Flugrekandinn notar margs konar hugbúnaðartól til þess að samþætta gögn að því er varðar öryggi, gæðamál og áhættustjórnun og til að hafa skilvirkt eftirlit með starfrækslu sinni. Í þessu samhengi staðfesti Flugöryggisstofnun Evrópu að það sé ekkert á þessari stundu sem gefi til kynna sértæk öryggisvandamál hjá þessum flugrekanda með tilliti til TCO og SAFA-skoðunar.
- 69) Flugrekandinn *Aerotrascargo* lagði fram upplýsingar um skipulag og virkni gæðastjórnunar- og öryggisstjórnunarkerfis síns. Hann upplýsti einnig um skuldbindingu sína til að bæta öryggisframmistöðu og öryggismenningu. Í þessu samhengi staðfesti Flugöryggisstofnun Evrópu að það sé ekkert á þessari stundu sem gefi til kynna sértæk öryggisvandamál hjá þessum flugrekanda með tilliti til TCO og SAFA-skoðunar.
- 70) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi sé ástæða til að bæta öllum flugrekendum frá Moldóvu, að undanskildum flugrekendum *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotrascargo*, í skrána yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins.
- 71) Aðildarríkin ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Moldóvu með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 72) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáætla sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórninni verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Nepal

- 73) Með bréfi dagsettu 29. október 2018 óskaði framkvæmdastjórnin eftir skrá yfir skjöl og aðgerðir, sem á að ljúka við, frá Flugmálastjórn Nepal (CAAN).
- 74) Með bréfi dagsettu 9. desember 2018 veitti Flugmálastjórn Nepal öll umbeðin gögn. Niðurstaða framkvæmdastjórnarinnar var að gögnin, sem veitt voru, væru vel uppbyggð og inntak þeirra fullnægjandi. Flugmálastjórn Nepal sýndi umtalsverða viðleitni til að bæta kerfið um eftirlit með flugöryggi í Nepal. Hins vegar telur framkvæmdastjórnin að þörf sé á umtalsverðum frekari úrbótum til að ráða bót á núverandi annmörkum í öryggismálum. Að auki veitti framkvæmdastjórnin því athygli að hlutfall slysa og tilkynningarskyldra flugatvika er enn sérlega hátt í Nepal. Síðasta slysið átti sér stað 27. febrúar 2019 þar sem þyrla af gerðinni Eurocopter AS350, sem starfrækt var af flugrekandanum *Air Dynasty*, brotlenti í eystra fjalllendi Taplejung í Nepal. Áður en hægt er að fluga afléttingu á núverandi flugrekstrarbanni á öllum flugrekendum, sem skráðir eru í Nepal, þarf að bæta hlutfall slysa í Nepal talsvert mikið.
- 75) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það 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

- 76) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnun Evrópu og lögbær yfirvöld aðildarríkjanna hafa haldið áfram að vakta náið öryggisframmistöðu flugrekendanna, sem hafa fengið vottun í Rússlandi og starfrækja flug í Sambandinu, þ.m.t. með því að setja í forgang að skoðanir á hlaði séu framkvæmdar á loftförum tiltekinnna rússneskra flugrekenda í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 77) Hinn 22. mars 2019 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunar Evrópu og aðildarríkjanna fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA) til að endurskoða öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, á grundvelli skýrslna úr skoðunum á hlaði, sem framkvæmdar voru á tímabilinu 19. september 2018 til 22. mars 2019, og til að greina þau tilvik þar sem Flugmálastjórn Rússlands ætti að styrkja eftirlitsstarfsemi sína.

- 78) Á þeim fundi fór framkvæmdastjórnin enn betur yfir niðurstöðurnar úr SAFA-skoðunum á hlaði hjá einum flugrekanda, sem hefur fengið vottun í Rússlandi, og tók tillit til ákvörðunarinnar sem Flugmálastjórn Rússlands tók um að takmarka flugrekandaskírteini flugrekandans við innanlandsflug. Í ljósi þess hve stór hluti umsókna um TCO-heimildir hlaut ekki TCO-heimild Flugöryggisstofnunar Evrópu (19 tilvik af 62 umsóknum) bað framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Rússlands um að endurskoða öryggisframmistöðu hlutaðeigandi flugrekanda fyrir næsta fund flugöryggisnefndarinnar.
- 79) Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. upplýsingar sem Flugmálastjórn Rússlands lagði fram 22. mars 2019, telur framkvæmdastjórnin að á þessu stigi hafi Flugmálastjórn Rússland þá getu og þann vilja sem til þarf til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum. Af þessum ástæðum var niðurstaða framkvæmdastjórnarinnar sú að hvorki væri þörf á að veita rússneskum flugmálayfirvöldum né flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, áheyrn hjá flugöryggisnefndinni.
- 80) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að á þessu stigi séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendum frá Rússlandi í skrána.
- 81) Aðildarríkin ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur í Rússlandi uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja skoðanir á hlaði í forgang samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 82) Ef þessar skoðanir leiða í ljós að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, er framkvæmdastjórninni heimilt að setja rekstrarbann á hlutaðeigandi flugrekendur, sem hafa fengið vottun frá Rússlandi, og bæta þeim í viðauka A eða viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

Flugrekendur frá Venesúela

- 83) 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. Flugöryggisstofnun Evrópu synjaði TCO-umsókn flugrekandans *Avior Airlines* 4. október 2017, af ástæðum er varða öryggi.
- 84) Hinn 14. nóvember 2017 fengu bæði Flugmálastjórn Venesúela (INAC) og flugrekandinn *Avior Airlines* áheyrn hjá framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefndinni samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005. Í kjölfar þeirrar áheyrnar, í nóvember 2017, breytti framkvæmdastjórnin skránni yfir flugrekendur, sem var bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, og var flugrekandanum *Avior Airlines* bætt í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006⁽⁸⁾.
- 85) Í kjölfar tæknifundar sem haldinn var 29. ágúst 2018, í samræmi við 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005, tók Flugmálastjórn Venesúela þátt í áheyrn hjá flugöryggisnefndinni 14. nóvember 2018. Jafnvel þótt tilteknir þættir eftirlitskerfisins hefðu verið innleiddir og virtust vera fullnægjandi með tilliti til skipulags, fjölda starfsmanna sem starfa við eftirlit, skjalfestra verklagsreglna og skipulagningar skoðana, sýndi greining á fyrirliggjandi upplýsingum fjölda tilvika um misræmi. Hins vegar var þetta misræmi ekki þess eðlis að það réttlæti að flugrekendur frá Venesúela séu færðir í viðauka A eða viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 86) Venesúela hefur veitt stöðugt uppfærðar upplýsingar um stöðu skuldbindinga sinna til eftirlits. Hinn 17. janúar 2019 óskaði framkvæmdastjórnin eftir upplýsingum frá Flugmálastjórn Venesúela um þrjá venesúelska flugrekendur, þ.e. *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* og *Conviasa*. Þessi beiðni tók til allra skoðunarskýrsla á sviði starfrækslu, lofthæfis, leyfisveitinga starfsfólks og fluglæknisfræði sem Flugmálastjórn Venesúela framkvæmdi hjá þessum flugrekendum árin 2017 og 2018 og allra skoðunarskýrsla um viðhaldsfyrirtækin sem vinna fyrir einhverja af þessum þremur venesúelsku flugrekendum. Svipuð beiðni var gerð að því er varðar þjálfunarmiðstöðvarnar. Framkvæmdastjórnin óskaði enn fremur eftir öllum skýrslum um skoðanir á hlaði, sem framkvæmdar voru hjá venesúelskum flugrekendum, þ.m.t. aðgerðir til úrbóta og ráðstafanir til eftirfylgni sem Flugmálastjórn Venesúela hrinti í framkvæmd. Flugmálastjórn Venesúela lagði fram allar umbeðnar upplýsingar, sem framkvæmdastjórnin mun halda áfram að greina, og mun óska eftir frekari upplýsingum eins og þörf krefur.
- 87) Samkvæmt upplýsingum sem Flugmálastjórn Venesúela veitti 1. apríl 2019 hefur flugrekandinn *Avior Airlines* hlotið IOSA-vottorð. Flugöryggisstofnun Evrópu hefur upplýst að flugrekandinn *Avior Airlines* ætli að leggja fram nýja umsókn um TCO-heimild.

⁽⁸⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/2215 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 (Stjútíð. ESB L 318, 2.12.2017, bls. 1).

- 88) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það 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.
- 89) Aðildarríkin ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Venesúela með því að setja það í forgang að loftför flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Venesúela, séu skoðuð á hlaði í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 90) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 91) Í 2. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 er viðurkennt að nauðsynlegt sé að taka ákvarðanir með skjóttum hætti og, eftir því sem við á, eins fljótt og unnt er miðað við afleiðingarnar sem það getur haft fyrir öryggi. Því er nauðsynlegt, til að vernda viðkvæmar upplýsingar og til að lágmarka áhrif á viðskipti, að ákvarðanir, sem teknar eru í tengslum við uppfærslu á skránni yfir flugrekendur, sem sæta flugrekstrarbanni eða takmörkunum á flugrekstri innan Sambandsins, séu birtar og að þær öðlist gildi um leið og þær hafa verið samþykktar.
- 92) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 93) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndarinnar sem komið var á fót með reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

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

- 1) Í stað viðauka A kemur textinn í I. viðauka við þessa reglugerð.
- 2) Í stað viðauka B kemur textinn í II. viðauki við þessa reglugerð.

2. gr.

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

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

Gjört í Brussel 15. apríl 2019.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Violeta BULC

framkvæmdastjóri.

I. VIÐAUKI

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

„VIÐAUKI A

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

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Priggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venesúela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Íslamska lýðveldið Íran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Írak
MED-VIEW AIRLINES	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nígería
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.			Íslamska lýðveldið Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Íslamska lýðveldið Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Íslamska lýðveldið Afganistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekendunum TAAG Angola Airlines og Heli Malongo, þ.m.t.			Lýðveldið Angóla
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Lýðveldið Angóla
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Lýðveldið Angóla
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Óskráður	Lýðveldið Angóla
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Lýðveldið Angóla

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

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
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 TROPICQUES</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

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>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KIN AVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KORONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MALU AVIATION</i>	098/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVE AIR</i>	004/CAB/MIN/TVC/2015	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/2012	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t.			Djibútí
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráð	DAO	Djibútí
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.			Miðbaugs-Gínea
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>Cronos AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.			Eritrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea

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
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðveldinu Gabon, að undanskildum flugrekandanum <i>Afrijet Business Service</i>, sem er skráður í viðauka B, þ.m.t.			Lýðveldið Gabon
<i>NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	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 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 yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.			Líbería
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbíu, þ.m.t.			Líbía
<i>AFRIQIYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Líbía
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Líbía

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>BURQA AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía
<i>GHADAMES AIR TRANSPORT</i>	012/05	GHT	Líbía
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Líbía
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Líbía
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Líbía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Moldóvu, að undanskildum flugrekendum <i>Air Moldova, Fly One</i> og <i>Aerotrascargo</i>, þ.m.t.			Lýðveldið Moldóva
<i>CA Í.M "TANDEM AERO" SRL</i>	MD005	TDM	Lýðveldið Moldóva
<i>Í.M "VALAN ICC" SRL</i>	MD009	VLN	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "AIM AIR" SRL</i>	MD015	AAM	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "OSCAR JET" SRL</i>	MD017	OSJ	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "AIR STORK" SRL</i>	MD018	MSB	Lýðveldið Moldóva
<i>Í.M "MEGAVIATION" SRL</i>	MD019	ARM	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "PECOTOX-AIR" SRL</i>	MD020	PXA	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "TERRA AVIA" SRL</i>	MD022	TVR	Lýðveldið Moldóva
<i>CA "FLY PRO" SRL</i>	MD023	PVV	Lýðveldið Moldóva
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.			Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýð- veldið Nepal
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýð- veldið Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Sambandslýðstjórnarlýð- veldið Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýð- veldið Nepal
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýð- veldið Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	HIM	Sambandslýðstjórnarlýð- veldið Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Óskráður	Sambandslýðstjórnar- lýðveldið Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýð- veldið Nepal
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Óskráður	Sambandslýðstjórnarlýð- veldið 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>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
<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

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>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Lýðveldið Súdan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Lýðveldið Súdan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Lýðveldið Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Lýðveldið Súdan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Lýðveldið Súdan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Lýðveldið Súdan“.

II. VIÐAUKI

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

„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	Skrásetningamerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Kómorur	Öll loftför, að undanskildu: LET 410 UVP.	Öll loftför, að undanskildu: D6-CAM (851336).	Kómorur
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
<i>IRAN AIR</i>	FS100	IRA	Íslamska lýðveldið Íran	Öll loftför af tegundinni Fokker F100 og af tegundinni Boeing B747.	Loftför af tegundinni Fokker F100, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu; loftför af tegundinni Boeing B747, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu	Íslamska lýðveldið Íran
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Alþýðulýðveldið Kórea	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni TU-204.	Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633.	Alþýðulýðveldið Kórea

⁽¹⁾ Flugrekandanum Afrijet Business Service 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.