

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2020/736****2021/EES/7/51****frá 2. júní 2020****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 að því er varðar skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða sæta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (*)**

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 Evrópusambandsins (EASA) framkvæmdastjórninni upplýsingar sem skipta máli við uppfærslu þeirrar skrár. Þriðju lönd og alþjóðastofnanir veittu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þeirra upplýsinga sem veittar eru 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 skránni í viðauka A eða B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 4) Framkvæmdastjórnin gaf hlutaðeigandi flugrekendum tækifæri til að kynna sér öll viðkomandi gögn, til að leggja fram skriflegar athugasemdir og koma munnlegum athugasemdum á framfæri við framkvæmdastjórnina og við nefndina sem komið var á fót með reglugerð (EB) nr. 2111/2005 („flugöryggisnefnd ESB“).
- 5) Framkvæmdastjórnin upplýsti flugöryggisnefnd ESB 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: Armeníu, Kongó (Brazzaville), Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó, Dóminíska lýðveldisins, Miðbaugs-Gíneu, Kasakstans, Kirgístantans, Líbíu, Nepal og Sierra Leóne. Framkvæmdastjórnin upplýsti einnig flugöryggisnefnd ESB um stöðu flugöryggis í Angólu, Belarús (Hvíta-Rússlandi), Indónesíu, Nígeríu og Rússlandi.
- 6) Flugöryggisstofnunin upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um tæknimat, sem var framkvæmt í tengslum við upphaflega matið, og stöðuga vöktun heimilda flugrekenda frá þriðja landi (TCO-heimild) sem gefnar eru út samkvæmt ákvæðum reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 ⁽⁴⁾.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 172, 3.6.2020, bls. 7. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 225/2020 frá 11. desember 2020 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 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).

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

- 7) Flugöryggisstofnunin upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB einnig um niðurstöður greiningar á skoðunum á hlaði sem voru framkvæmdar innan ramma áætlunarinnar um öryggisskoðanir erlendra loftfara (SAFA-áætlunarinnar) í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 ⁽⁵⁾.
- 8) Flugöryggisstofnunin upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB enn fremur um verkefni á sviði tækniástoðar í þriðju löndum sem verða fyrir áhrifum flugrekstrarbanns samkvæmt reglugerð (EB) nr. 474/2006. Þar að auki lagði Flugöryggisstofnunin fram upplýsingar um áætlanir og beiðnir um frekari tækniástoð og samstarf til að auka 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 Flugöryggisstofnunina. Í því sambengi ítrekaði framkvæmdastjórnin nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan samstarfsúræða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til aðstoðar við framkvæmd flugöryggismála, um tækniástoð við þriðju lönd sem Sambandið og aðildarríki þess láta í té til að bæta flugöryggi um allan heim.
- 9) Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu lagði fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB uppfærðar upplýsingar um stöðu SAFA-viðvörðunarkerfisins og viðvörðunarkerfis flugrekenda í þriðju löndum (TCO-viðvörðunarkerfis) og um fyrirbyggjandi tölfræðilegar upplýsingar um viðvörðunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

Flugrekendur í Evrópusambandinu

- 10) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunarinnar á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftföllum flugrekenda í Sambandinu og úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunarinnar 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 flugöryggisnefnd ESB um þær.
- 11) Aðildarríkin ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu sem afleiðing af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum. Að því er þetta varðar upplýsti Flugmálastjórn Búlgaríu framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um aðgerðir sem gripið hefur verið til í tengslum við flugrekendur sem hafa fengið vottun í Búlgaríu.

Flugrekendur frá Armeníu

- 12) Flugrekendur frá Armeníu hafa aldrei verið færðir í viðauka A eða B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 13) Í október 2019 upplýsti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Armeníu (CAC) um tiltekin öryggisvandamál varðandi flugrekendur sem hafa fengið vottun hjá Flugmálastjórn Armeníu.
- 14) Eftir að Flugmálastjórn Armeníu kom fyrir flugöryggisnefnd ESB í nóvember 2019 fóru sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnuninni og aðildarríkjunum („matshópurinn“) í matsheimsókn, á tímabilinu 3.–7. febrúar 2020, á vegum Sambandsins á starfsstöð í Armeníu, þ.e. á skrifstofu Flugmálastjórnar Armeníu og á skrifstofur tveggja flugrekenda sem hafa fengið vottun í Armeníu, nánar tiltekið til flugrekendanna *Aircompany Armenia* og *Armenia Airways*.
- 15) Skýrsla í kjölfar matsheimsóknarinnar sýnir glögglega að Flugmálastjórn Armeníu hefur kerfistengdan veikleika að því er varðar mannauðsstjórnun, sem sýnir sig í vöntun á verklagsreglum til að ákvarða kröfur um mannafla, vöntun á verklagsreglum og aðferðafræði til að ákvarða kröfur um þjálfun starfsfólks sem og skilvirkri framkvæmd þeirra og vöntun á skjalfestum starfslýsingum fyrir ýmsa rekstrarþætti sem Flugmálastjórn Armeníu annast og útvistar.
- 16) Í tengslum við þjálfun starfsfólks er í skýrslu í kjölfar matsheimsóknarinnar vakin sérstök athygli á alvarleika þeirra annmarka sem greinst hafa með tilliti til raungetu Flugmálastjórnar Armeníu til að framkvæma á tilhlýðilegan hátt vottunarferlið og eftirlit með flugrekendum sem hafa fengið vottun í Armeníu.

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

- 17) Enn fremur kemur fram í skýrslunni að vöntun er á skjalfestu gæðastjórnunarkerfi hjá Flugmálastjórn Armeníu sem er nauðsynlegt til að hafa eftirlit með stjórnsýslulegri og lagalegri innleiðingu laga- og tæknikrafna að því er varðar skilvirka skipulagseiningu og viðskiptaferla.
- 18) Með sérstöku tilliti til flugrekstrardeildar Flugmálastjórnar Armeníu er í skýrslunni í kjölfar matsheimsóknarinnar vakin athygli á vöntun á skjalfestu skjalavörslukerfi, sem tryggir rekjanleika vottunar, og þar af leiðandi gat Flugmálastjórn Armeníu ekki lagt fram umbeðin gögn um starfsemi við vottunarferli sem er útfærð sem hluti af upphaflegu vottunarferli flugrekandaskírteinis fyrir þá flugrekendur hennar sem hafa fengið vottun.
- 19) Með sérstöku tilliti til lofhæfideildar Flugmálastjórnar Armeníu er í skýrslunni í kjölfar matsheimsóknarinnar vakin athygli á að fyrir hendi sé áætlun til að hafa eftirlit með fyrirtækjum flugrekenda sem annast áframhaldandi lofhæfi og samþykktum viðhaldsfyrirtækjum sem Flugmálastjórnin vottar.
- 20) Í skýrslunni er þar að auki vakin athygli á því að eftirlitið sé óskilvirkt þar sem ýmis vandamál komu í ljós í heimsókninni til flugrekendanna sem Flugmálastjórn Armeníu hefði átt að greina sem hluta af eftirlitsskyldu sinni.
- 21) Á grundvelli niðurstöðu matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð bauð framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Armeníu áheyrn hjá flugöryggisnefnd ESB 12. maí 2020. Flugrekendurnir *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters* og *Skyball* fengu einnig áheyrn hjá flugöryggisnefnd ESB við það tækifæri.
- 22) Við áheyrnina upplýsti Flugmálastjórn Armeníu flugöryggisnefnd ESB um ráðstafanir varðandi öryggisumbætur, sem gerðar hafa verið frá því hún fór fyrir flugöryggisnefnd ESB í nóvember 2019, og lagði áherslu á skuldbindingu sína til að framfylgja þeim, auk frekari viðleitni til að bæta öryggiseftirlit í Armeníu. Í þessu samhengi var sérstaklega tekið tillit til þess stuðnings sem ríkisstjórn Armeníu veitti Flugmálastjórn Armeníu. Við áheyrnina var enn fremur lögð áhersla á þá viðtæku viðleitni til að gera tækniástoð og samstarf mögulegt við önnur ríki og alþjóðastofnanir.
- 23) Í tengslum við athugasemdirnar í skýrslu í kjölfar matsheimsóknarinnar lagði Flugmálastjórn Armeníu fram ítarlegar upplýsingar um ráðstafanirnar, sem gerðar hafa verið í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð, varðandi skipulag Flugmálastjórnar Armeníu. Sérstaklega voru tilgreindar ráðstafanir, sem gerðar hafa verið til að bæta mannauðsstjórnun, umbætur að því er varðar flugrekstrardeild Flugmálastjórnar Armeníu og vottunarferli flugrekandaskírteina sem og hjálfun eftirlitsmanna á vegum Flugmálastjórnar Armeníu. Enn fremur lagði Flugmálastjórn Armeníu fram ítarlegar upplýsingar um þá viðleitni sína til að vinna að gerð samþættrar stjórnunarhandbókar og uppbyggingu innra rafræns skjalastjórnunarkerfis.
- 24) Athygli flugöryggisnefndar ESB var einkum beint að viðleitni til að hefja, í samvinnu við framkvæmdastjórnina og aðildarríki Evrópusambandsins, endurvottun allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Armeníu, ásamt viðeigandi stuðningi við starfsþjálfun á vinnustað fyrir starfsfólk hennar.
- 25) Flugmálastjórn Armeníu lagði enn fremur árangur, sem náðst hefur, í kjölfar ráðstafana sem gerðar hafa verið til að afturkalla flugrekandaskírteini flugrekenda í Armeníu sem teljast ekki lengur uppfylla alþjóðlegar flugöryggiskröfur.
- 26) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefnd ESB telja að núverandi ástand sé afleiðing óskilvirkni og vanrækslu til lengri tíma. Þar að auki eru framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefnd ESB einnig meðvitaðar um þá viðleitni sem sýnd hefur verið og hvetja Flugmálastjórn Armeníu til að fylgja viðleitninni eftir. Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefnd ESB áréttu hversu þýðingarmikil skuldbinding ríkisstjórnarinnar er hvað þetta varðar og gefa samtímis vilyrði sitt til að styðja og vinna með Flugmálastjórn Armeníu í þessari viðleitni sinni. Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefnd ESB fagna persónulegri getu og skuldbindingu stjórnar Flugmálastjórnar Armeníu til að fylgja þessari viðleitni eftir.
- 27) Engu að síður, á grundvelli allra fyrirliggjandi gagna, þ.m.t. einkum í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð, verður að draga þá ályktun að geta Flugmálastjórnar Armeníu til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Armeníu sé ófullnægjandi og uppfylli ekki gildandi lágmark fyrir alþjóðlegar öryggiskröfur. Nauðsynlegt er að gerðar verði umtalsverðar úrbætur á getu Flugmálastjórnar Armeníu til að ráða bót á núverandi annmörkum í öryggismálum. Vegna þeirra þýðingarmiklu annmarka sem greindust á sviði mannauðsstjórnunar, hjálfunar starfsfólks, gæðastjórnunar, ásamt ófullnægjandi vottunarstarfsemi og óskilvirknu eftirliti með flugrekendum, er nú ljóst að Flugmálastjórn Armeníu hefur ekki nægjanlega getu til að framkvæma viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur og að eftirlitsgeta hennar getur ekki tryggt að starfræksla flugrekenda, sem hún hefur vottað, uppfylli að staðldri viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.

- 28) Flugrekandinn *Aircompany Armenia* starfrækir flugflota með tveimur loftförum af tegundinni Boeing B737. Samkvæmt yfirlýsingu fyrirtækisins tengist sá flugrekandi náði flugrekandanum *Georgian Airways*, sem hefur fengið vottun í Georgíu, og flugrekandinn *Aircompany Armenia* hefur myndað sterk tengsl við hann á sviði stjórnsýslu og starfrækslu. Að því er þetta varðar sýndi matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð að þjálfun flugmanna flugrekandans *Aircompany Armenia* hafi farið fram í samræmi við verklagsreglur flugrekandans *Georgian Airways* í stað hans eigin verklagsreglna.
- 29) Við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð kom í ljós að flugrekandinn *Aircompany Armenia* hefur í þjónustu sinni starfsfólk sem hefur góða þekkingu á fyrirliggjandi kerfum og handbókum til að stjórna starfrækslu af ýmsum toga. Flest þeirra vandamála eða annmarka sem komu í ljós í matsheimsókninni tengjast óskýrleika verklagsreglna um undirverktakastarfsemi og stjórn hennar sem er að mestu leyti í höndum flugrekandans *Georgian Airways*.
- 30) Það er hins vegar ljóst að þörf er á að þróa enn frekar samræmisefirlitskerfi flugrekandans *Aircompany Armenia* til þess að tryggja greiningu þeirra tilvika þar sem hvorki er farið að landsbundnum reglugerðum né að ákvæðum samþykktu rekstrarhandbókarinnar, þ.m.t. í tengslum við skráningarkerfið.
- 31) Við áheyrnina hjá flugöryggisnefnd ESB lagði flugrekandinn *Aircompany Armenia* fram ítarlegar upplýsingar um ráðstafanir til að bregðast við þeim athugasemdum og tilmælum sem fram komu í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð þar sem staðhæft var að ráðin hefði verið bót á sex annmörkum af sjö. Engin gögn voru þó lögð fram þess efnis.
- 32) Flugrekandinn *Atlantis Armenian Airlines* er armenskur flugrekandi sem starfrækir eitt loftfar af tegundinni Let L-410. Við áheyrnina gaf flugrekandinn yfirlit yfir fyrirtæki sitt, þ.m.t. tiltæk aðföng, þróunaráætlun um flugflota sinn, öryggisstjórnunarkerfið (SMS) sitt og áætlun sína um eftirlit með flugritagögnum.
- 33) Flugrekandinn *Atlantis European Airways* starfrækir flota með þremur loftförum af tegundinni Airbus A320. Við áheyrnina kynnti flugrekandinn yfirlýst markmið fyrirtækis síns, skipulag þess, þjálfunaráætlun fyrir starfsfólk og niðurstöðurnar úr SAFA-skoðunum síðastliðins árs. Að auki voru veittar upplýsingar um niðurstöður úr TCO-úttekt Flugöryggisstofnunarinnar.
- 34) Flugrekandinn *Armenia Airways* er vottaður armenskur flugrekandi með eitt loftfar af tegundinni British Aerospace Bae-146-300.
- 35) Í tengslum við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð kom matshópurinn auga á ýmsa annmarka, sem þarfnast tafarlausrar athygli, einkum að því er varðar að skrá og rekja feril úttektar sem og niðurstöðu úttektar. Matshópurinn fann einnig gögn um óskilvirkni gæðastjórnunarkerfisins og með þróunaráætlanir flugrekandans *Armenia Airways* í huga ætti að leitast við að innleiða fullkomlega starfhæft samræmisefirlitskerfi til að greina hvers konar ágalla sem geta haft áhrif á starfræksluna og til að tryggja að farið sé að samþykktu rekstrarhandbókinni. Leggja skal sérstaka áherslu á þjálfun flugmanna til að tryggja hæfni flugáhafna.
- 36) Við áheyrninni gaf flugrekandinn *Armenia Airways* yfirlit yfir starfsemi sína og kynnti þær ráðstafanir sem gripið hefur verið til í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð. Samkvæmt upplýsingunum, sem veittar voru við áheyrnina, hefur verið brugðist við öllum athugasemdunum, sem matshópurinn gerði, að undanskildum tveimur þar sem flugrekandinn var ekki sammála matshópnum. Engin gögn voru þó lögð fram þess efnis.
- 37) Flugrekandinn *Armenian Helicopters* er armenskur flugrekandi í einkarekstri sem starfrækir þýrlur til leiguflugs innanlands og milli landa sem og sjúkraflog. Við áheyrnina lagði flugrekandinn fram upplýsingar um skipulag og virkni öryggisstjórnunarkerfis síns.
- 38) Flugrekandinn *Skyball* er armenskur flugrekandi sem starfrækir einn hitaloftbelg. Við áheyrnina gaf flugrekandinn yfirlit yfir fyrirtæki sitt og starfsemi þess, þ.m.t. upplýsingar í tengslum við öryggisstjórnunarkerfið sitt.
- 39) Hvorki upplýsingar né gögn, sem flugrekendurnir lögðu fram fyrir eða við áheyrnina, sannfærðu framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um að hægt væri að milda vöntonu á öryggiseftirliti Flugmálastjórnar Armeníu með samræmisefirlits- og öryggiskerfum flugrekendanna sjálfra.

- 40) 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 ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Armeníu, og færa alla flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Armeníu, í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 41) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Armeníu með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Armeníu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Kongó (Brazzaville)

- 42) Flugrekendur frá Kongó (Brazzaville) voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 árið 2009 ⁽⁶⁾.
- 43) Með bréfi dagsettu 19. desember 2019 óskaði framkvæmdastjórnin eftir skrá frá Flugmálastjórn Kongó (*ANAC Congo*) yfir gögn um skipulag hennar, eftirlitskerfi og starfsemi, þ.m.t. framfylgdarráðstafanirnar sem hafa verið gerðar frá árinu 2017, ásamt núverandi skrá yfir handhafa flugrekandaskírteina og skráð loftför.
- 44) Hinn 5. febrúar 2020 sendi Flugmálastjórn Kongó umbeðnar upplýsingar. Flugmálastjórn Kongó upplýsti framkvæmdastjórnina einnig um það að frá því að framkvæmdastjórnin hefði síðast fengið sendar uppfærðar upplýsingar hefðu flugrekandaskírteini flugrekendanna *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S.A.* og *Mistral Aviation* verið afturkölluð og að nýi flugrekandinn *Société Nouvelle Air Congo* (flugrekandaskírteini nr. CG-CTA 004) hefði fengið vottun. Flugmálastjórn Kongó lagði ekki fram nein gögn um að tryggt væri að öryggisefirlit með þessum flugrekanda væri í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur. Þar eð Flugmálastjórn Kongó hefur ekki sýnt fram á að hún hafi fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteinis fyrir þennan nýja flugrekanda ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.
- 45) Framkvæmdastjórnin vekur athygli á því að við samræmda fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem fór fram í júní 2019, kom fram að raunveruleg framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna í Kongó (Brazzaville) hefði aukist um 66,99%. Þó svo Flugmálastjórn Kongó hafi greinilega náð árangri að því er varðar öryggisefirlit ætti að sannreyna þennan árangur í tengslum við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð til Flugmálastjórnar Kongó og útvaldra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Kongó (Brazzaville), áður en tekin er til greina ákvörðun um að fella úr gildi flugrekstrarbann innan Sambandsins.
- 46) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur frá Kongó (Brazzaville), sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að færa flugrekendurnar *Société Nouvelle Air Congo* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og fella flugrekendurnar *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S.A.* og *Mistral Aviation* brott úr þeim viðauka.
- 47) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Congo (Brazzaville) með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Armeníu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó

- 48) Flugrekendur frá Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 árið 2006 ⁽⁷⁾.
- 49) Sem hluta af sívöktunarstarfsemi framkvæmdastjórnarinnar fór hún þess á leit við Flugmálastjórn Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó (AAC/RDC) 22. apríl 2020 að hún legði fram skrá yfir alla handhafa flugrekandaskírteina sem hafa fengið vottun í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó.

⁽⁶⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1144/2009 frá 26. nóvember 2009 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjtið. ESB L 312, 27.11.2009, bls. 16).

⁽⁷⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 910/2006 frá 20. júní 2006 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins, sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB L 168, 21.6.2006, bls. 16).

- 50) Hinn 6. maí 2020 upplýsti Flugmálastjórn Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó framkvæmdastjórnina um að nýi flugrekandinn *Mwant Jet* (flugrekandaskírteini nr. AAC/DG/OPS-09/09) hefði fengið vottun frá því að hún sendi henni síðast uppfærðar upplýsingar. Hinn 13. maí 2020 upplýsti hún enn fremur að flugrekendurnir *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Serve Air* og *Will Airlift* hefðu hætt flugrekstri sínum án þess að hafa nokkurn tímann verið handhafar flugrekandaskírteina. Þar að auki upplýsti hún framkvæmdastjórnina um að flugrekendurnir *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair* og *Transair Cargo Services* væru ekki handhafar flugrekandaskírteina og að þeir væru nú í vottunarferli. Að lokum upplýsti hún framkvæmdastjórnina um að heiti flugrekandans *Services Air* hefði breyst og að sá flugrekandi sé nú handhafi flugrekandaskírteinis undir heitinu *Serve Air Cargo*. Þar eð Flugmálastjórn Lýðstjórnarlýðveldisins Kongó hefur ekki sýnt fram á að hún hafi fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteinis fyrir þennan nýja flugrekanda ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.
- 51) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, og færa ætti flugrekendurna *Mwant Jet* og *Serve Air Cargo* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og fella ætti flugrekendurna *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo airlines*, *Mango Airlines*, *Will Airlift*, *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services*, *Serve Air* og *Services Air* brott úr þeim viðauka.
- 52) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Dóminíska lýðveldinu

- 53) Flugrekendur frá Dóminíska lýðveldinu hafa aldrei verið færðir í viðauka A eða B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 54) Hinn 15. apríl 2019 hóf framkvæmdastjórnin samráð við Flugmálastjórn Dóminíska lýðveldisins (IDAC) í kjölfar þess að Flugöryggisstofnunin vakti máls á annmörkum í öryggismálum innan ramma TCO-heimildarferlisins og á grundvelli greiningar í skoðunum á hlaði, sem voru framkvæmdar innan ramma SAFA-áætlunarinnar skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 55) Sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnuninni og aðildarríkjunum („matshópurinn“) fóru, á tímabilinu 27–31. janúar 2020, í matsheimsókn á starfsstöð í Dóminíska lýðveldinu, á skrifstofur Flugmálastjórnar Dóminíska lýðveldisins.
- 56) Flugmálastjórn Dóminíska lýðveldisins, sem virðist vel skipulögð stofnun með nægilega margt starfsfólk og fullnægjandi fjármögnun, hóf 2018 að innleiða nútímalegri stjórnunaraðferðir á sviði flugöryggismála með því að beita öryggisstjórnunaraðferð eða árangurstengdri nálgun til viðbótar við hefðbundnari eftirlitsstarfsemi þar sem farið er að tilskildum öryggiskröfum. Lagaramminn (lög um loftferðir og tæknireglugerðir) virðist samþætta á tilhlýðilegan hátt öll sviðin sem falla undir viðaukana við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningflug sem undirritaður var í Chicago 7. desember 1977, og eru þau uppfærð reglulega.
- 57) Matshópurinn komst að þeirri niðurstöðu að Flugmálastjórn Dóminíska lýðveldisins hafi getuna til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Dóminíska lýðveldinu. Enda þótt þörf sé á úrbótum hjá Flugmálastjórn Dóminíska lýðveldisins að því er varðar skilvirkni framfylgdar greindi matshópurinn ekki aðkallandi öryggisvanda í heimsókninni, hvorki á grundvelli athugunar á starfsemi skrifstofa Flugmálastjórnar Dóminíska lýðveldisins né í tengslum við heimsóknir til ýmissa flugrekenda. Hins vegar komst matshópurinn að því að Flugmálastjórn Dóminíska lýðveldisins flokkar ekki sem stendur athugasemdir, sem hún fær, eftir því hversu áriðandi þær eru fyrir flugöryggi og þar af leiðandi eru athugasemdir (hver svo sem áhrif þeirra eru á öryggi) sem og aðrar ábendingar um umbætur meðhöndlaðar á sama hátt í eftirfylgniferlinu. Því var ekki hægt að sýna fram á að Flugmálastjórn Dóminíska lýðveldisins eða hlutaðeigandi flugrekendur sæju til þess að þýðingarmiklar öryggistengdar athugasemdir væru settar í forgang.
- 58) Þar eð þetta ástand getur mögulega haft skaðleg áhrif á framfylgd sýna sterkir innviðir kerfisins, með tilliti til úrræða og reglugerða, að skilyrði eru fyrir hendi varðandi umbætur til framtíðar og samtímis fela veikleikar, sem greindust, ekki í sér þýðingarmikla þætti sem gætu hamlað slíkum umbótum.

- 59) Hinn 15. apríl 2020 sendi Flugmálastjórn Dóminíska Lýðveldisins framkvæmdastjórninni aðgerðaáætlun um að ráða bót á þeim annmörkum sem matshópurinn greindi og tilkynnti um. Framkvæmdastjórnin telur að áætlaðar aðgerðir, ef þær eru framkvæmdar á tilhlýðilegan hátt innan tilskilins tímaramma, ættu að leysa þau vandamál sem greindust. Flugmálastjórn Dóminíska Lýðveldisins ætti reglulega að veita upplýsingar um framvindu þessara áætluðu aðgerða.
- 60) 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 Dóminíska Lýðveldinu.
- 61) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Dóminíska Lýðveldisins með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Dóminíska Lýðveldinu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 62) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Miðbaugs-Gíneu

- 63) Flugrekendur frá Miðbaugs-Gíneu voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 árið 2006⁽⁸⁾.
- 64) Í kjölfar matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð í október 2017 og áheyrnarinnar hjá flugöryggisnefnd ESB í nóvember 2017 lýsti Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu (AAGE), í desember 2018, yfir áhuga sínum við framkvæmdastjórnina um að hefja aftur viðræður um breytingu á viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 að því er varðar alla flugrekendur sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu.
- 65) Að fenginni beiðni veitti Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu framkvæmdastjórninni upplýsingar um þær úrbætur sem gerðar hafa verið á kerfi hennar um eftirlit með flugöryggi. Á grundvelli fenginna upplýsinga vekur framkvæmdastjórnin athygli á árangrinum, sem náðst hefur, en hins vegar eru enn fyrir hendi tilteknir annmarkar í tengslum við grundvallarvandamál, s.s. greining á frumorsök sem er lykilatriði til að koma í veg fyrir að slíkt ósamræmi við kröfur endurtaki sig.
- 66) Hinn 10. mars 2020 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin, aðildarríki og fulltrúar Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu tæknifund þar sem Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu veitti upplýsingar um eftirlitsstarfsemi sína og um árgangur áætlunarinnar um aðgerð til úrbóta sem var útfærð 2017. Þar að auki upplýsti Flugmálastjórn Miðbaugs-Gíneu framkvæmdastjórnina um að starfhæfum loftförum í flota flugrekandanna *Ceiba Intercontinental* og *Cronos Airlines* hefði fækkað í eitt meðalstórt loftfar hjá hvorum flugrekanda.
- 67) Þar eð núverandi fyrirliggjandi upplýsingar eru ófullnægjandi til að eyða vafa um núverandi annmarka ætti að skipuleggja nýja matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð til að sannreyna frekar getu Flugmálastjórnar Miðbaugs-Gíneu til að tryggja skilvirkt öryggiseftirlit.
- 68) 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 séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Miðbaugs-Gíneu.
- 69) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Miðbaugs-Gíneu með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Miðbaugs-Gíneu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Kasakstan

- 70) Flugrekendur frá Kasakstan voru felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 árið 2016⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 2016/2214 frá 8. desember 2016 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjtið. ESB L 334, 9.12.2016, bls. 6).

- 71) Sem hluti af sívöktunarstarfsemi í kjölfar brottfalls flugrekenda frá Kasakstans úr skránni yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins upplýsti framkvæmdastjórnin, með bréfi 10. febrúar 2020, Flugmálastjórn Kasakstans um tiltekin öryggisvandamál í tengslum við flugrekendur sem hafa fengið vottun hjá Flugmálastjórn Kasakstans, einkum varðandi flugrekandann *BEK Air*.
- 72) Hinn 28. febrúar 2020 veitti Flugmálastjórn Kasakstans og flugmálayfirvöld Kasakstans (AAK) framkvæmdastjórninni upplýsingar um eftirlit sitt með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kasakstan síðastliðin þrjú ár, sem og um eftirlit með flugrekandanum *BEK Air*. Í þessu sambengi óskaði framkvæmdastjórnin eftir gögnum um áframhaldandi getu Flugmálastjórnar Kasakstans til að tryggja skilvirkt öryggiseftirlit.
- 73) Með sérstöku tilliti til flugrekandans *BEK Air* var flugrekandaskírteini hans afturkallað 21. apríl 2020. Flugrekandaskírteini annars flugrekanda, *Azee Air*, hefur verið fellt tímabundið úr gildi þar til frekara eftirlit hefur farið fram.
- 74) Þrátt fyrir að framkvæmdastjórnin viðurkenni þær nýlegu ráðstafanir sem flugmálayfirvöld Kasakstans hafa gert til að auka getu sína á sviði öryggiseftirlits hefur hún, á grundvelli greininga á skjölum og upplýsingum, sem veitt hafa verið, ákveðið að hefja samráð við Flugmálastjórn Kasakstans og flugmálayfirvöld Kasakstans í samræmi við 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 75) 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 Kasakstan.
- 76) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Kasakstan með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 77) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem afleiðing af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin verið skylt að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Kirgistan

- 78) Flugrekendur frá Kirgistan voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 árið 2006 ⁽¹⁰⁾.
- 79) Hinn 2. ágúst 2019 óskaði framkvæmdastjórnin eftir skrá frá Flugmálastofnun Kirgiska lýðveldisins (CAA KG) yfir gögn um skipulag hennar ásamt eftirlitskerfi og starfsemi, þ.m.t. framfylgdarráðstafanir sem hafa verið gerðar frá 2017 sem og núverandi skrá yfir handhafa flugrekandaskírteina og skráð loftför.
- 80) Hinn 10. september 2019 sendi Flugmálastofnun Kirgiska lýðveldisins umbeðnar upplýsingar. Flugmálastofnun Kirgiska lýðveldisins upplýsti framkvæmdastjórnina einnig um að frá því að framkvæmdastjórnin hefði síðast fengið sendar uppfærðar upplýsingar hefðu flugrekandaskírteini flugrekendanna *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* og *Valor Air* verið afturkölluð og að nýi flugrekandinn *Air Company Air KG* (flugrekandaskírteini nr. 50) hefði fengið vottun. Þar eð Flugmálastofnun Kirgiska lýðveldisins hefur ekki sýnt fram á að hún hafi fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteinis fyrir þennan nýja flugrekanda ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.
- 81) 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 yfir flugrekendur frá Kirgistan, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að færa flugrekandann *Air Company Air KG* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, og fella flugrekendurna *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* og *Valor Air* brott úr þeim viðauka.
- 82) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Kirgistan með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Kirgistan, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

⁽¹⁰⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1543/2006 frá 12. október 2006 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins, sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópupingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 eins og henni var breytt með reglugerð (EB) nr. 910/2006 (Stjtð. ESB L 283, 14.10.2006, bls. 27).

Flugrekendur frá Líbíu

- 83) Flugrekendur frá Líbíu voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 árið 2014 ⁽¹¹⁾.
- 84) Sem hluti af sívöktunarstarfsemi framkvæmdastjórnarinnar fór framkvæmdastjórnin þess á leit við Flugmálastjórn Líbíu, 22. apríl 2020, að hún legði fram skrá yfir alla handhafa flugrekandaskírteina sem hafa fengið vottun í Líbíu.
- 85) Hinn 4. maí 2020 upplýsti Flugmálastjórn Líbíu framkvæmdastjórnina um að flugrekandaskírteini flugrekandans *Ghadames Air Transport* hefði verið afturkallað og að nýju flugrekendurnir *Al Maha Aviation* (flugrekandaskírteini nr. 030/18) og *Libyan Wings Airlines JSC* (flugrekandaskírteini nr. 029/15) hefðu fengið vottun. Þar eð Flugmálastjórn Líbíu hefur ekki sýnt fram á fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteina fyrir þessa nýju flugrekendur ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.
- 86) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo, að því er varðar flugrekendur frá Líbíu, að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að færa flugrekendurna *Al Maha Aviation* og *Libyan Wings Airlines JSC* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og fella flugrekandann *Ghadames Air Transport* brott út þeim viðauka.
- 87) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Líbíu með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Líbíu, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Nepal

- 88) Flugrekendur frá Nepal voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 árið 2013 ⁽¹²⁾.
- 89) Sem hluti af sívöktunarstarfsemi framkvæmdastjórnarinnar fór framkvæmdastjórnin þess á leit við Flugmálastjórn Nepal, 22. apríl 2020, að hún legði fram skrá yfir alla handhafa flugrekandaskírteina sem hafa fengið vottun í Nepal.
- 90) Hinn 3. maí 2020 upplýsti Flugmálastjórn Nepal framkvæmdastjórnina um að flugrekandaskírteini flugrekandans *Air Kasthamandap* hefði verið afturkallað og að nýju flugrekendurnir *Heli Everest* (flugrekandaskírteini nr. 086/2016) og *Kailash Helicopter Services* (flugrekandaskírteini nr. 087/2018) hefðu fengið vottun. Hún upplýsti enn fremur að flugrekandinn *Muktinath Airlines* hefði breytt heiti sínu í *Prabhu Helicopters*. Þar eð Flugmálastjórn Nepal hefur ekki sýnt fram á fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteina fyrir þessa nýju flugrekendur ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.
- 91) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það því svo, að því er varðar flugrekendur frá Nepal, að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að færa flugrekendurna *Heli Everest* og *Kailash Helicopter Services* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og fella flugrekandann *Air Kasthamandap* brott út þeim viðauka.
- 92) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur séu uppfylltar á skilvirkan hátt í Nepal með því að setja það í forgang að loftför allra flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Nepal, séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Síerra Leóne

- 93) Flugrekendur frá Síerra Leóne voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 árið 2006 ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1318/2014 frá 11. desember 2014 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjtið. ESB L 355, 12.12.2014, bls. 8).

⁽¹²⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1264/2013 frá 3. desember 2013 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjtið. ESB L 326, 6.12.2013, bls. 7).

⁽¹³⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 910/2006 frá 20. júní 2006 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins, sem um getur í II. kafla reglugerðar Evrópupingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 (Stjtið. ESB L 168, 21.6.2006, bls. 16).

- 94) Sem hluti af sívöktunarstarfsemi framkvæmdastjórnarinnar fór framkvæmdastjórnin þess á leit við Flugmálastjórn Síerra Leóne (SLCAA), 22. apríl 2020, að hún legði fram skrá yfir alla handhafa flugrekandaskírteina sem hafa fengið vottun í Síerra Leóne.
- 95) Hinn 2. maí 2020 upplýsti Flugmálastjórn Síerra Leóne framkvæmdastjórnina um að flugrekandaskírteini flugrekendanna *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* og *Teebah Airways* hefðu verið afturkölluð og að á þessari stundu væri enginn handhafi flugrekandaskírteinis í Síerra Leóne.
- 96) Þar eð Flugmálastjórn Síerra Leóne hefur ekki sýnt fram á að hún hafi fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteina fyrir nýja flugrekendur ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.
- 97) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er það því metið svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekendurnar *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* og *Teebah Airways* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 98) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 99) Í 5. og 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 er viðurkennt að nauðsynlegt sé að taka ákvarðanir með skjótum hætti og, eftir því sem við á, eins fljótt og unnt er, miðað við afleiðingarnar sem það getur haft fyrir öryggi. Því er nauðsynlegt, til að vernda viðkvæmar upplýsingar og farþega, að ákvarðanir, sem teknar eru í tengslum við uppfærslu á skránni yfir flugrekendur, sem sæta flugrekstrarbanni eða takmörkunum á flugrekstri innan Sambandsins, séu birtar og að þær öðlist gildi um leið og þær hafa verið samþykktar.
- 100) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndar ESB sem komið var á fót með reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

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

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

2. gr.

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

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

Gjört í Brussel 2. júní 2020.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Fyrir hönd forsetans,

Adina VĂLEAN

framkvæmdastjóri.

I. VIÐAUKI

„VIÐAUKI A

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

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

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

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
<i>ARMENIAN HELICOPTERS</i>	AM AOC 067	KAV	Armenía
<i>ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES</i>	AM AOC 068	AEU	Armenía
<i>ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS</i>	AM AOC 017	LUR	Armenía
<i>MARS AVIA</i>	AM AOC 066	MRS	Armenía
<i>SKYBALL</i>	AM AOC 069	Á ekki við	Armenía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kongó (Brazzaville), þ.m.t.			Kongó (Brazzaville)
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	CG-CTA 006	Óskráður	Kongó (Brazzaville)
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	CG-CTA 002	EKA	Kongó (Brazzaville)
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	Kongó (Brazzaville)
<i>TRANS AIR CONGO</i>	CG-CTA 001	TSG	Kongó (Brazzaville)
<i>SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO</i>	CG-CTA 004	Óskráður	Kongó (Brazzaville)
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>	AAC/DG/OPS-09/03	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>AIR KATANGA</i>	AAC/DG/OPS-09/08	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>BUSY BEE CONGO</i>	AAC/DG/OPS-09/04	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	AAC/DG/OPS-09/02	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>CONGO AIRWAYS</i>	AAC/DG/OPS-09/01	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>KIN AVIA</i>	AAC/DG/OPS-09/10	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MALU AVIATION</i>	AAC/DG/OPS-09/05	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SERVE AIR CARGO</i>	AAC/DG/OPS-09/07	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>SWALA AVIATION</i>	AAC/DG/OPS-09/06	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
<i>MWANT JET</i>	AAC/DG/OPS-09/09	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó (RDC)

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, 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 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/S OPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>CRONOS AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/S OPS	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 Kirgistan, þ.m.t.			Kirgistan
<i>AIR COMPANY AIR KG</i>	50	Óskráður	Kirgistan
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kirgistan
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kirgistan
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kirgistan
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kirgistan
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
<i>AL MAHA AVIATION</i>	030/18	Óskráður	Líbía

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía
<i>GLOBAL AVIATION AND SERVICES</i>	008/05	GAK	Líbía
<i>LIBYAN AIRLINES</i>	001/01	LAA	Líbía
<i>LIBYAN WINGS AIRLINES</i>	029/15	LWA	Líbía
<i>PETRO AIR</i>	025/08	PEO	Líbía
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Moldóvu, að undanskildum flugrekendunum <i>Air Moldova, Fly One</i> og <i>Aerotranscargo</i>, þ.m.t.			Moldóva
<i>Í.M "VALAN ICC" SRL</i>	MD009	VLN	Moldóva
<i>CA "AIM AIR" SRL</i>	MD015	AAM	Moldóva
<i>CA "AIR STORK" SRL</i>	MD018	MSB	Moldóva
<i>Í M "MEGAVIATION" SRL</i>	MD019	ARM	Moldóva
<i>CA "PECOTOX-AIR" SRL</i>	MD020	PXA	Moldóva
<i>CA "TERRA AVIA" SRL</i>	MD022	TVR	Moldóva
<i>CA "FLY PRO" SRL</i>	MD023	PVV	Moldóva
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.			Nepal
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035/2001	Óskráður	Nepal
<i>ALTITUDE AIR</i>	085/2016	Óskráður	Nepal
<i>BUDDHA AIR</i>	014/1996	BHA	Nepal
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/2001	Óskráður	Nepal
<i>SUMMIT AIR</i>	064/2010	Óskráður	Nepal
<i>HELI EVEREST</i>	086/2016	Óskráður	Nepal
<i>HIMALAYA AIRLINES</i>	084/2015	HIM	Nepal
<i>KAILASH HELICOPTER SERVICES</i>	087/2018	Óskráður	Nepal
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Óskráður	Nepal
<i>MANANG AIR PVT LTD</i>	082/2014	Óskráður	Nepal
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Óskráður	Nepal
<i>PRABHU HELICOPTERS</i>	081/2013	Óskráður	Nepal
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Nepal

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og viðskiptaheiti, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
<i>SAURYA AIRLINES</i>	083/2014	Óskráður	Nepal
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/2002	SHA	Nepal
<i>SIMRIK AIR</i>	034/2000	Óskráður	Nepal
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Nepal
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Óskráður	Nepal
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Óskráður	Nepal
<i>YETI AIRLINES</i>	037/2004	NYT	Nepal
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 Leóné			Síerra Leóné
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.			Súdan
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Súdan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Súdan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Súdan
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Súdan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	GNF	Súdan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Súdan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Súdan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Súdan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Súdan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Súdan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Súdan
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Súdan“

II. VIÐAUKI

„VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN SAMBANDSINS ⁽¹⁾

Heiti lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekanda-skírteini hans (og viðskiptaheiti, ef annað)	Númer flugrekanda-skírteinis (AOC)	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningarmarki og, ef það er fyrir hendi, framleiðsluráðnúmer 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
<i>IRAN AIR</i>	FS100	IRA	Íran	Öll loftför af tegundinni Fokker F100 og af tegundinni Boeing B747.	Loftför af tegundinni Fokker F100, eins og tilgreint er á flugrekanda-skírteininu; loftför af tegundinni Boeing B747, eins og tilgreint er á flugrekanda-skírteininu	Íran
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Norður-Kórea	Öll loftför, að undanskildum: tveimur loftförum af tegundinni TU-204.	Öll loftför, að undanskildum: P-632, P-633.	Norður-Kórea

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