

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2022/862****2023/EES/30/63****frá 1. júní 2022****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 (hér á eftir nefnd „Flugöryggisstofnunin“) framkvæmdastjórninni upplýsingar sem skipta máli við uppfærslu þeirrar skrár. Þriðju lönd og alþjóðastofnanir veittu einnig viðeigandi upplýsingar. Á grundvelli þeirra upplýsinga sem veittar voru 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 flugrekenda sem er að finna í skránni sem sett er fram 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 15. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 („flugöryggisnefnd ESB“).
- 5) Framkvæmdastjórnin lagði fyrir flugöryggisnefnd ESB 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: Armeníu, Íraks, Kasakstans, Moldóvu, Pakistans, Rússlands og Suður-Súðans. Framkvæmdastjórnin upplýsti einnig flugöryggisnefnd ESB um stöðu flugöryggis í Kongó (Brazzaville), Miðbaugs-Gíneu, Madagaskar og Súrínam.
- 6) Flugöryggisstofnunin upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um tæknimat, sem var framkvæmt í tengslum við upphaflega mátið, og sívöktun 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 Stj. 2023, ESB L 151, 2.6.2022, bls. 45. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 71/2023 frá 17. mars 2023 um breytingu á XIII. Viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

⁽¹⁾ Stj. 2005, 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 (Stj. 2005, 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 (Stj. 2005, 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 (Stj. 2008, 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 stjórnarsýslulega og tæknilega getu flugmálayfirvalda á sviði almenningsflugs í þriðju löndum 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 þessu samhengi ítrekaði framkvæmdastjórnin nytsemi þess að veita alþjóðlega flugsamfélaginu upplýsingar, einkum fyrir tilstuðlan samstarfsúræða Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til aðstoðar við framkvæmd flugöryggismála, varðandi 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), þ.m.t. tölfræðilegar upplýsingar um viðvörðunarskilaboð vegna flugrekenda sem er bannað að stunda flugrekstur.

Flugrekendur í Sambandinu

- 10) Í kjölfar greiningar Flugöryggisstofnunarinnar á upplýsingum, sem fengust úr skoðunum á hlaði á loftförum flugrekenda í Sambandinu og úr eftirliti með stöðlun á vegum Flugöryggisstofnunarinnar sem og á upplýsingum úr sérstökum skoðunum og úttektum, sem flugmálayfirvöld í hverju ríki fyrir sig framkvæmdu, hafa mörg aðildarríki og Flugöryggisstofnunin, í hlutverki lögbærra yfirvalda, gert tiltekna ráðstafanir til úrbóta og til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um þær.
- 11) Aðildarríki og Flugöryggisstofnunin, í hlutverki lögbærra yfirvalda, ítrekuðu að þau væru tilbúin að grípa til nauðsynlegra aðgerða ef viðeigandi upplýsingar um öryggismál gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu sem hlýst af því að flugrekendur í Sambandinu fara ekki að viðeigandi öryggiskröfum.

Flugrekendur frá Armeníu

- 12) Í júní 2020 voru flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Armeníu, færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/736 ⁽⁶⁾.
- 13) Hinn 29. apríl 2022 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin, aðildarríki og Flugmálastjórn Armeníu (CAC) tæknifund þar sem Flugmálastjórn Armeníu lagði fram uppfærðar upplýsingar um þær ráðstafanir sem gerðar hafa verið í kjölfar tæknifundarins, sem haldinn var 3. nóvember 2021, til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem tilgreindir voru. Helstu ráðstafanirnar eru breytingar á löggjöf landsins og framkvæmdarreglum um almenningsflug, úrbætur er varða stjórnskipulag og starfsfólk Flugmálastjórnar Armeníu og breytingar á kerfi Flugmálastjórnar Armeníu til að stýra menntun og hæfi og þjálfun skoðunarmanna, þ.m.t. frekari grunnþjálfun, reglubundin þjálfun og starfsþjálfun á vinnustað. Flugmálastjórn Armeníu útskýrði enn fremur að hún hafi þróað viðbótarverkagsreglur og -gátlista varðandi eftirlit á ýmsum sviðum og gert drög að landsbundinni aðgerðaráætlun um flugöryggi og reglugerð um tilkynningu öryggisatvika, sem hvor tveggja skulu samþykkt árið 2022. Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnunin munu fara vandlega yfir allt þetta efni.

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

⁽⁶⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/736 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 (Stjtið. ESB L 172, 3.6.2020, bls. 7).

- 14) Flugmálastjórn Armeníu lagði fram uppfærðar upplýsingar um þær ráðstafanir sem gerðar hafa verið í tengslum við áætlun sína um aðgerðir til úrbóta í kjölfar athugasemda sem vakið var máls á við matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2020. Þessar ráðstafanir fólu í sér uppfærslu á ferlum fyrir áætlanagerð í tengslum við mannauð og þjálfun og á mörgum verklagsreglum og gátlistum til að bæta öryggiseftirlit, stofnun rafræns gagnasafns til að styðja við eftirlitsferlið og þróun tilkynningakerfis um öryggisatvik.
- 15) Sem hluti af viðleitni Sambandsins til að aðstoða Flugmálastjórn Armeníu við að takast á við þarfir þess í tengslum við úrbætur á sviði flugöryggis hleypti Flugöryggisstofnunin af stokkunum sérstöku tæknilegu verkefni í mars 2022 sem miðar að því að efla öryggiseftirlit Flugmálastjórnar Armeníu á sviði flugreksturs og lofthæfis.
- 16) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga er talið að Flugmálastjórn Armeníu hafi gert nokkrar eftirtektarverðar úrbætur á getu sinni til öryggiseftirlits. Einnig er viðurkennt að Flugmálastjórn Armeníu virðist staðráðin í að halda áfram viðleitni sinni að þróa eftirlitsgetu sína og ráða bót á öryggisvandamálum sem í ljós hafa komið. Þrátt fyrir þessa jákvæðu þróun eru sem stendur ekki nægilega rökstuddar sannanir fyrir því að Flugmálastjórn Armeníu hafi í reynd ráðið bót á öllum þeim annmörkum, sem komu í ljós í matsheimsókn á starfsstöð í febrúar 2020, sem leiddu til ákvörðunar um bann við flugrekstri samkvæmt framkvæmdarreglugerð (ESB) 2020/736. Þörf er á frekari sannprófunum að því er varðar upplýsingarnar, sem veittar eru varðandi hugsanlegar úrbætur, með fleiri tæknifundum og hugsanlega með staðfestingu á starfsstöð.
- 17) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessum tímapunkti séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Armeníu.
- 18) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Armeníu, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Írak

- 19) Í desember 2015 var flugrekandinn *Iraqi Airways* færður í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/2322 ⁽⁷⁾.
- 20) Í febrúar 2022 veittu Flugmálastjórn Íraks (ICAA) og flugrekandinn *Iraqi Airways* framkvæmdastjórninni upplýsingar um þær aðgerðir og ráðstafanir sem gripið hefur verið til í því skyni að bæta kerfi þeirra og getu á sviði öryggiseftirlits og -stjórnunar. Á grundvelli fenginna upplýsinga vekur framkvæmdastjórnin athygli á að nokkur árangur hafi náðst við að ráða bót á öryggisvandamálum sem í ljós hafa komið. Þó hafa komið í ljós tilteknir annmarkar, þ.m.t. gæði gátlistanna sem eftirlitsmenn Flugmálastjórnar Íraks nota bæði við vottun og eftirlit, sem og þjálfunaráætlun Flugmálastjórnar Íraks og framkvæmd hennar. Mat á niðurstöðum úr eftirliti Flugmálastjórnar Íraks leiddi í ljós ýmsa annmarka, einkum að því er varðar aðferð við skráningu niðurstaðna eftirlits og hvernig eftirfylgni með þeim er tryggð. Í þessu tilliti var því einnig veitt athygli að eftirlitsmenn Flugmálastjórnar Íraks gripu ekki til viðeigandi framfylgdarráðstafana þegar þörf var á.
- 21) Mat á upplýsingunum, sem flugrekandinn *Iraqi Airways* lagði fram, sýndi að hann hefur náð umtalsverðum árangri á mismunandi sviðum. Vakin var athygli á því að flugrekandinn hafði ráðið utanaðkomandi ráðgjafa til að gera úttekt á flugrekandanum og þróa áætlun um aðgerðir til úrbóta sem núna er verið að koma í framkvæmd.
- 22) Innleidd var áætlun fyrir eftirlit með flugritagögnum til að bæta enn frekar það gagnamagn sem á að greina og nota til að þróa ráðstafanir varðandi öryggisumbætur. Enn fremur var innra tilkynningakerfi komið á fót, efnt til öryggisfunda á mismunandi skipulagssstigum og sumar handbækur stofnunarinnar voru endurskoðaðar.
- 23) Þrátt fyrir fyrrnefndan árangur eru enn nokkrar áskoranir fyrir hendi, þ.m.t. þarf að setja upp ýmsan notkunarhugbúnað í tengslum við viðhald, flugrekstur og skjalavörslu. Flugrekandinn þarf einnig að bæta starfsemi sína og verklagsreglur til að ráða bót á þeim ágöllum sem komu í ljós við eftirlit Flugmálastjórnar Íraks. Enn fremur virðist sem að þrátt fyrir að flugrekandinn *Iraqi Airways* hafi þróað gæðastjórnunarkerfi virðist hann ekki fær um að annast viðeigandi eftirfylgni með öllum þeim ágöllum sem í ljós hafa komið með þessu kerfi.

⁽⁷⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/2322 frá 10. desember 2015 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur innan Bandalagsins (Stjúd. ESB L 328, 12.12.2015, bls. 67).

- 24) Hinn 14. desember 2021 og 4. maí 2022, að beiðni Íraks og sem hluti af sívöktunarstarfsemi framkvæmdastjórnarinnar, héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin, aðildarríki, Flugmálastjórn Íraks og flugrekandinn *Iraqi Airways* tvo tæknifundi. Í báðum tilvikum kynnti Flugmálastjórn Íraks þann árangur sem hún hefur náð við að leysa öryggisvandamál í tengslum við getu hennar til að tryggja skilvirkt öryggiseftirlit í landinu og þá einkum að því er varðar eftirlit með flugrekandanum *Iraqi Airways*. Flugrekandinn *Iraqi Airways* kynnti þann árangur sem náðst hefur við að ráða bót á áður tilgreindum annmörkum í öryggismálum, sem leiddu að lokum til synjunar Flugöryggisstofnunarinnar á TCO-umsókninni, ásamt öðrum tilheyrandi öryggisúrbotum.
- 25) Flugmálastjórn Íraks og flugrekandinn *Iraqi Airways* hafa sýnt fram á skýra sýn og metnað til að bæta reglufylgni sína og öryggisframmistöðu. Hins vegar er enn þörf á frekari úrbótum. Framkvæmdastjórnin mun halda áfram að starfa með Flugmálastjórn Íraks og flugrekandanum *Iraqi Airways* til að hafa eftirlit með og leggja sitt að mörkum til viðleitni þeirra til að efla getu þeirra til öryggiseftirlits og -stjórnunar. Í þessu samhengi var bent á að Flugöryggisstofnunin mun setja í gang verkefni á sviði tækniástoðar árið 2022 til að styðja Flugmálastjórn Íraks í viðleitni sinni að efla öryggiseftirlit með flugi í Írak.
- 26) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessum tímapunkti séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Írak.
- 27) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Írak, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 28) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Kasakstan

- 29) Í desember 2016 voru flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/2214⁽⁸⁾, að undanskildum flugrekandanum *Air Astana* sem var felldur brott úr viðauka B árið 2015, með framkvæmdarreglugerð (ESB) 2015/2322.
- 30) Í október 2021, sem hluti af sívöktun kerfis um eftirlit með flugöryggi í Kasakstan, fóru sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnuninni og aðildarríkjunum („matshópurinn“) í matsheimsókn á vegum Sambandsins á starfsstöð í Kasakstan, þ.e. á skrifstofu Flugmálastjórnar Kasakstans (CAC KZ) og flugmálayfirvalda Kasakstans (AAK) sem og á skrifstofu þriggja flugrekenda sem hafa fengið vottun í Kasakstan, nánar tiltekið til flugrekendanna *Air Astana*, *Jupiter Jet* og *Qazaq Air*.
- 31) Hinn 2. febrúar 2022 lögðu flugmálayfirvöld Kasakstans fram áætlun um aðgerðir til úrbóta fyrir framkvæmdastjórnina til að ráða bót á þeim annmörkum sem matshópurinn greindi og tilkynnti um. Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnunin létu fara fram mat á áætluninni um aðgerðir til úrbóta og lögðu fram athugasemdir og tillögur að breytingum fyrir Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans.
- 32) Hinn 27. og 28. apríl 2022 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin, aðildarríkin og fulltrúar Flugmálastjórnar og flugmálayfirvalda Kasakstans tæknifund. Tilgangurinn með fundinum var að fara yfir þróun og framkvæmd Flugmálastjórnar og flugmálayfirvalda Kasakstans á áætluninni um aðgerðir til úrbóta, og tengdar aðgerðir sem þau höfðu tekist á hendur til að tryggja að kerfið þeirra um eftirlit með flugöryggi uppfyllti með skilvirkum hætti viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 33) Á grundvelli framlagðrar áætlunar um aðgerðir til úrbóta, umræðunnar sem fram fór á tæknifundinum og gagnanna sem voru lögð fram á sama fundi, var vakin athygli á því að árangur hefur náðst við að bregðast við þeim athugasemdum sem gerðar voru við matsheimsóknina á starfsstöð. Greinilegt er að brugðist hefur verið við öllum athugasemdunum að einhverju leyti og að sumar geta talist frágengnar.

⁽⁸⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 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 (Stjúd. ESB L 334, 9.12.2016, bls. 6).

- 34) Á fundinum kom fram að enn er þörf á því að Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans veiti framkvæmdastjórninni nánari útlistanir og gögn að því er varðar tiltekna aðgerðir og ráðstafanir sem gripið hefur verið til. Framkvæmdastjórnin bað Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans einnig um að fara yfir áætlunina um aðgerðir til úrbóta með því að vinna enn frekar að greiningunni á frumorsök annmarkanna í öryggismálum, sem komu í ljós í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð, með það að markmiði að ræða það á næsta tæknifundi.
- 35) Í kjölfar fundar flugöryggisnefndar ESB í nóvember 2021, og sem staðfest var á tæknifundinum í apríl 2022, bauð framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn og flugmálayfirvöldum Kasakstans og flugrekandanum *Air Astana* áheyrn hjá flugöryggisnefnd ESB 17. maí 2022.
- 36) Við áheyrnina lögðu Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB yfirlit yfir kerfið sem hefur verið komið á fót til að tryggja öryggiseftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Kasakstan. Þau útskýrðu innlenda þróunaráætlun Kasakstans um öryggismál, sem felur í sér ráðstafanir til að bæta skilvirkni flutninga í lofti í Kasakstan, þ.m.t. skilvirk framkvæmd viðeigandi alþjóðlegra öryggiskrafna. Enn fremur greindu flugmálayfirvöld Kasakstans frá nýjustu þróun mála varðandi stjórnskipulag sitt, umfang flugiðnaðarinnar í Kasakstan og einnig frá niðurstöðum úr samræmdri fullgildingarúttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem fór fram í ágúst 2021.
- 37) Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans lögðu áherslu á áframhaldandi endurbætur og létu framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefnd ESB í té heildstætt og ítarlegt yfirlit um framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem var þróuð á grundvelli niðurstaða matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð í október 2021. Þetta fól í sér stefnumarkmið fyrir framtíðina, eins og breytingar á lagaramma Kasakstans, handbókum og verklagsreglum flugmálayfirvalda Kasakstans, áframhaldandi endurbætur á gæðastjórnunarkerfinu og frekari úrbætur á skilvirkri framkvæmd viðeigandi alþjóðlegra öryggiskrafna.
- 38) Við áheyrnina skuldbundu Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans sig til að upplýsa framkvæmdastjórnina um aðgerðir sem gripið verður til í framtíðinni með tilliti til eftirstandandi athugasemda, sem gerðar voru í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2021. Enn fremur skuldbundu þau sig til að halda áfram viðræðum um öryggismál, þ.m.t. með því að veita viðeigandi öryggisupplýsingar og með því að boða til aukafunda, a.m.k. tvisvar á ári eða þegar framkvæmdastjórnin teldi þörf á því.
- 39) Gögn liggja fyrir sem benda til þess að þær ráðstafanir sem gerðar eru af Flugmálastjórn og flugmálayfirvöldum Kasakstans stuðli þegar að því að styrkja getu þeirra til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Kasakstan. Hins vegar er þörf á frekari úrbótum að því er varðar getu þeirra til að hafa eftirlit með því að rekstur flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, fari fram í samræmi við viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur, þ.m.t. með því að ganga úr skugga um að viðeigandi úrræði fyrir slíkt öryggiseftirlit séu til staðar.
- 40) Á grundvelli framlagðra upplýsinga virðist sem Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans hafi frá október 2021 náð eftirtektarverðum árangri við framkvæmd viðeigandi alþjóðlegra öryggiskrafna. Framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnunin greindu frá því að þau hygðust veita Flugmálastjórn og flugmálayfirvöldum Kasakstans frekari stuðning í tengslum við viðleitni þeirra við að styrkja flugöryggiskerfið í Kasakstan enn frekar.
- 41) Við áheyrnina lagði flugrekandinn *Air Astana* fram yfirlit yfir núverandi flugflota sinn og tiltæk tilföng og starfsstöðvar. Hann lýsti traustu og vel þróuðu öryggisstjórnunar- og gæðastjórnunarkerfi sínu. Flugrekandinn greindi frá því að hann noti margs konar hugbúnaðartól til þess að samþætta gögn að því er varðar öryggi, gæðamál og áhættustjórnun, þ.m.t. kerfi fyrir þreytuáhættustjórnun.
- 42) Þegar flugöryggisnefnd ESB leitaði eftir því greindi flugrekandinn einnig frá því eftirliti sem flugmálayfirvöld Kasakstans hafði með flugrekandanum *Air Astana* á árunum 2021-2022 og staðfesti að hann hafði gert úrbætur á samskiptum sínum við Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans.
- 43) Flugöryggisnefnd ESB komst að þeirri niðurstöðu, á grundvelli umræðna sinna, að gefa ætti sívöktun öryggisástandsins og þróunarinnar í Kasakstan sérstakan gaum, þ.m.t. með því að Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans gefi reglulega framvinduskýrslu, og möguleikanum á því að bjóða þeim aðra áheyrn á síðari fundi flugöryggisnefndar Evrópusambandsins.

- 44) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessum tímamarki séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Kasakstan.
- 45) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Kasakstan, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför allra þeirra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 46) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Moldóvu

- 47) Í nóvember 2021 voru flugrekendur frá Moldóvu, felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/2070 ⁽⁹⁾, að undanskildum flugrekunum *Air Moldova*, *Aerotranscargo* og *Fly One*, sem hafa aldrei verið færðir í viðauka A eða B.
- 48) Í bréfi dagsettu 31. mars 2022 lagði Flugmálastjórn Moldóvu (CAAM) fram upplýsingar og uppfærðar upplýsingar um öryggisefirlit fyrir tímabilið nóvember 2021 til mars 2022. Til viðbótar við uppfærðar upplýsingar um áætlunina um aðgerðir til úrbóta, sem var þróuð á grundvelli matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð í september 2021, innihéldu upplýsingarnar, sem Flugmálastjórn Moldóvu lagði fram, einnig uppfærslur að því er varðar nýjustu breytingarnar á innlendum lagaramma Moldóvu á sviði flugmála.
- 49) Eftir að hafa skoðað móttæknar upplýsingar og gögn telur framkvæmdastjórnin að ráðin hafi verið fullnægjandi bót á öllum útistandandi athugasemdum úr matsheimsókn á starfsstöð í september 2021 og að þeim málum sé því lokið. Í ljósi þess árangurs sem náðst hefur telur framkvæmdastjórnin það nægja að Flugmálastjórn Moldóvu sendi uppfærslu einu sinni á ári þar til annað verður ákveðið.
- 50) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessum tímamarki séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Moldóvu.
- 51) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 52) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Pakistan

- 53) Í mars 2007 var flugrekandinn *Pakistan International Airlines* færður í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 235/2007 ⁽¹⁰⁾, og síðar felldur brott í nóvember 2007, með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1400/2007 ⁽¹¹⁾.
- 54) Yfirlýsing flugmálaráðherra Pakistans, 24. júní 2020, leiddi í ljós að fjölmörg flugmannsskírteini, sem Flugmálastjórn Pakistans (PCAA) hefur gefið út, voru fengin með sviksamlegum hætti.

⁽⁹⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/2070 frá 25. nóvember 2021 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 (Stjtið. ESB L 421, 26.11.2021, bls. 31).

⁽¹⁰⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 235/2007 frá 5. mars 2007 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 66, 6.3.2007, bls. 3).

⁽¹¹⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1400/2007 frá 28. nóvember 2007 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 311, 29.11.2007, bls. 12).

- 55) Sú yfirlýsing og skortur á skilvirku öryggiseftirliti af hálfu Flugmálastjórnar Pakistans leiddi til þess að Flugöryggisstofnunin ákvað að fella TCO-heimildir flugrekendanna *Pakistan International Airlines* og *Vision Air* tímabundið úr gildi frá og með 1. júlí 2020.
- 56) Hinn 1. júlí 2020 hóf framkvæmdastjórnin samráð við Flugmálastjórn Pakistans skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006. Í þessu samhengi hefur framkvæmdastjórnin, í samstarfi við Flugöryggisstofnunina og aðildarríki, skipulagt fjölda tæknifunda með Flugmálastjórn Pakistans 9. júlí og 25. september 2020, 15. og 16. mars 2021, 15. október 2021 og 16. mars 2022.
- 57) Á þessum fundum voru ýmis málefni rædd, einkum eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Pakistan, þ.m.t. öryggisstjórnunarkerfi þeirra. Framkvæmdastjórnin óskaði eftir upplýsingum og gögnum til að sannreyna að svipaðar aðstæður væru ekki til staðar á öðrum sviðum, s.s. við leyfisveitingu öryggis- og þjónustuliða, leyfisveitingu til flugvirkja eða vottun flugrekenda.
- 58) Í upplýsingunum, sem skipst var á við Flugmálastjórn Pakistan 16. mars 2022, var lögð áhersla á niðurstöðu nýlegrar heimsóknar innan ramma úttektaráætlunar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum. Framkvæmdastjórnin lagði áherslu á að tilhlýðilegt tillit yrði tekið til efnis úttektarskýrslunnar til að ákvarða næstu skref í samráðsferlinu í tengslum við eigin bannlista (e. *Air Safety List*). Á fundinum lagði Flugmálastjórn Pakistans fram yfirlit yfir lykilhætti skýrslunnar og skuldbatt sig til að deila skýrslunni með framkvæmdastjórninni þegar henni væri lokið.
- 59) Eftir að hafa tekið á móti skýrslunni vakti framkvæmdastjórnin athygli á því að hún innihélt ekki upplýsingar um þau svið þar sem þörf væri á tafarlausum aðgerðum til úrbóta. Jafnvel þótt í skýrslunni sé greint frá því að fyrir hendi séu flestir þeir þættir sem eru nauðsynlegir til að Flugmálastjórn Pakistans geti sinnt skyldustörfum sínum er engu að síður vakin athygli á því að þörf er á að Flugmálastjórn Pakistans breyti, bæti við eða betrubæti leiðbeiningar og verklagsreglur, einkum á sviði veitingu flugmannsskírteina. Enn fremur vekur framkvæmdastjórnin athygli á nauðsyn þess að bæta innlenda löggjöf Pakistans með því að innleiða ákvæði um stefnu um framfylgd og ótakmarkaðan aðgang skoðunarmanna til að tryggja skilvirkt eftirlit.
- 60) Á grundvelli mats á fyrirliggjandi upplýsingum og samskiptum við Flugmálastjórn Pakistans viðurkennir framkvæmdastjórnin viðleitni Flugmálastjórnar Pakistans til að samþykkja áætlun um aðgerðir til úrbóta til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem tilgreindir voru. Framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunarinnar og aðildarríkja, vekur athygli á því að eftir heimsóknina innan ramma úttektaráætlunar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum, hafi átt sér stað umfangsmikið þróunarferli í Pakistan, þ.m.t. breytingar á frumlöggjöf landsins á sviði flugmála.
- 61) Á þessum grundvelli mun framkvæmdastjórnin, í þeim tilgangi að ákvarða hvort frekari aðgerða sé þörf samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2111/2005, halda áfram að vinna með Flugmálastjórn Pakistans og fylgjast með þeim árangri sem náðst hefur til að ráða bót á stöðu öryggiseftirlits í Pakistan. Á grundvelli þessarar sívöktunarstarfsemi verður tekin ákvörðun um hvenær matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð muni fara fram.
- 62) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessum tímavarki séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Pakistan.
- 63) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Pakistan, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 64) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

Flugrekendur frá Rússlandi

- 65) Hinn 8. apríl 2022 voru flugrekendur frá Rússlandi, sem höfðu starfrækt eitt eða fleiri loftför sem um getur í 4. eða 5. forsendu framkvæmdarreglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2022/594 ⁽¹²⁾, færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð (ESB) 2022/594.
- 66) Hinn 28. apríl 2022 upplýsti Flugmálastjórn Rússlands (FATA) framkvæmdastjórnina um að hún teldi allar ásakanir um brot á alþjóðlegum kröfum um almenningflug, sem og hvers konar öryggisvanda sem um getur í framkvæmdarreglugerð (ESB) 2022/594, tilhæfulausar. Flugmálastjórn Rússlands lagði þó ekki fram neinar upplýsingar til að styðja yfirlýsingu sína.
- 67) Sem hluti af sívöktunarstarfsemi sinni hefur framkvæmdastjórnin komist að því að vísbendingar séu um að flugrekandinn *I Fly* hafi skráð loftförin, sem um getur í 5. forsendu framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2022/594, í loftfaraskrá Rússlands og að hann hafi vísvitandi starfrækt þessi loftför sem brýtur í bága við viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur. Skráning loftfaranna í skrá Rússlands hefur verið gerð án samþykkis eigendanna og án viðeigandi samstarfs um öryggi við Flugmálastjórn Írlands, sem er viðurkennt skráningarríki þessara loftara.
- 68) Í samræmi við framkvæmdarreglugerð (ESB) 2022/594 og sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo, að því er varðar flugrekendur frá Rússlandi, að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekandanum *I Fly* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 69) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun hjá Flugmálastjórn Rússlands, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirkan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

Flugrekendur frá Suður-Súdan

- 70) Flugrekendur sem hafa fengið vottun í Suður-Súdan hafa aldrei verið færðir í viðauka A eða B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 71) Á síðustu fjórum árum hafa fjögur banaslys og nokkur önnur slys og alvarleg flugatvik átt sér stað í Suður-Súdan, oft þar sem loftför með grunsamleg skrásetningarmarki koma við sögu.
- 72) Hinn 26. mars 2021 hóf framkvæmdastjórnin samráð við Flugmálastjórn Suður-Súðans (SSCAA) skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 473/2006.
- 73) Í bréfaskiptum sem fylgdu í kjölfarið tilkynnti Flugmálastjórn Suður-Súðans að flugrekandaskírteini flugrekandans *South Sudan Supreme Airlines* hefði verið fellt tímabundið úr gildi, en loftfar hans átti hlut að máli í banaslysi, og að hún væri að endurskoða alla flugrekendur og flugrekandaskírteini í landinu vegna grunsemda í tengslum við skráningu loftfarsins sem átti hlut að máli í slysinu. Einnig tilkynnti Flugmálastjórn Suður-Súðans að aðgerðir til endurbóta stæðu yfir á sviði þróunar og endurskoðunar reglugerða, handbóka og þjálfunar. Skjöl með upplýsingum um skoðunar-, eftirlits- og úttektaráætlun Flugmálastjórnar Suður-Súðans ásamt skýrslum um endurskoðun á tilteknum flugrekendum og um loftför, sem skráð eru erlendis og starfrækt eru í Suður-Súdan, voru lögð fram 5. nóvember 2021.
- 74) Hinn 28. mars 2022 lagði Flugmálastjórn Suður-Súðans fram svör sín við spurningalistanum sem framkvæmdastjórnin sendi 26. mars 2021. Samkvæmt þessum svörum hefur Flugmálastjórn Suður-Súðans ekki enn þróað og innleitt skilvirkt eftirlitskerfi. Flugmálastjórn Suður-Súðans bendir einnig á að þar sem hún hafi hvorki gefið út leyfi né flugrekandaskírteini og þar sem engin loftför eru skráð í landinu hafi hún gefið út leyfi fyrir loftför, sem skráð eru erlendis, til starfrækslu í Suður-Súdan. Engin gögn eru til um eftirlitsstarfsemi sem hefur leitt til útgáfu slíkra leyfa eða um viðeigandi sívöktun.

⁽¹²⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2022/594 frá 8. apríl 2022 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 (Stjtíð. ESB L 114, 12.4.2022, bls. 49).

- 75) Hinn 22. febrúar 2022 upplýsti framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Suður-Súdans um þá fyrirætlan sína að setja endurskoðun á stöðu eftirlits með almenningssflugi í Suður-Súdan á dagskrá næsta fundar flugöryggisnefndar ESB og bauð Flugmálastjórn Suður-Súdans áheyrn hjá flugöryggisnefnd ESB 18. maí 2022.
- 76) Við áheyrnina lét Flugmálastjórn Suður-Súdans framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefnd ESB í té yfirlit yfir stjórnskipulag sitt og upplýsingar um umfang flugiðnaðarins í Suður-Súdan. Flugmálastjórn Suður-Súdans lýsti starfssviði og ábyrgð mismunandi skrifstofa sinna og lagði fram almennar upplýsingar um starfsfólk sitt. Flugmálastjórn Suður-Súdans greindi frá því að hún væri enn mjög háð stuðningi Bandalags Austur-Afríku um öryggi í almenningssflugi og eftirliti með flugvernd (e. *East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency (EAC-CASSOA)*) við að ákvarða reglugerðir um almenningssflug og þróa skilvirkt eftirlitsferli. Í þessu tilliti hefur Flugmálastjórn Suður-Súdans vakið athygli á því að allri aðstoð og stuðningi við viðleitni hennar yrði tekið fagnandi.
- 77) Flugmálastjórn Suður-Súdans staðfesti að hún hefði ekki gefið út nein flugrekandaskírteini og að hún hefði ekki enn komið á fót loftfaraskrá. Flugmálastjórn Suður-Súdans upplýsti þó, að í kjölfar þjálfunarinnar sem stofnun Bandalags Austur-Afríku um öryggi í almenningssflugi og eftirlit með flugvernd mun veita frá og með 23. maí 2022, vænti hún þess að ná því markmiði að koma á fót loftfaraskrá og öðlast þá getu að votta flugrekendur með aðstoð fimm áfanga vottunarferlis samkvæmt leiðbeiningum Alþjóðflugmálastofnunarinnar.
- 78) Flugmálastjórn Suður-Súdans upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um að hún hafi gefið út 24 flugrekstrarleyfi til erlendra flugrekenda og að hluti þessara flugrekenda, sem hafa heimild, starfræki innanlandsflug í landinu. Þetta virðist vera eina vottunarstarfsemi sem framkvæmd er af hálfu Flugmálastjórnar Suður-Súdans. Flugmálastjórn Suður-Súdans lýsti ferlinu við útgáfu slíkra leyfa, með fullgildingu flugrekandaskírteina, sem felur í sér skoðun skjala og eftirlit með ástandi loftfara. Þessar upplýsingar voru eingöngu lagðar fram við áheyrnina og því var ekki mögulegt að sannprófa hvernig fullgildingarferlið fer fram.
- 79) Við áheyrnina veitti Flugmálastjórn Suður-Súdans einnig dæmi um framfylgdaraðgerð sem gripið var til gagnvart erlendum flugrekenda með því að afturkalla flugrekstrarleyfið þegar hún komst að því að lögbært yfirvald flugrekandans hafði afturkallað flugrekandaskírteini hans.
- 80) Framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefnd ESB veittu því athygli að Flugmálastjórn Suður-Súdans hefur ekki lögboðið eftirlit með neinum flugrekenda, þar sem hún hefur ekki gefið út nein flugrekandaskírteini og allur flugrekstur í landinu er í höndum flugrekenda sem hafa fengið flugrekandaskírteini sem erlend yfirvöld hafa gefið út. Þar af leiðandi, og að teknu tilliti til sameiginlegu viðmiðananna sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, er enginn flugrekandi sem hefur fengið vottun frá Flugmálastjórn Suður-Súdans sem er hæfur til að sinna aðgerðum á vettvangi Sambandsins.
- 81) Jafnframt vöktu framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefnd Evrópusambandsins athygli á því að Flugmálastjórn Suður-Súdans hafi gefið til kynna að hún hygðist ekki gefa út flugrekandaskírteini fyrr en hún hafi öðlast getu í tengslum við vottun og eftirlit sem myndi gera henni kleift að framkvæma og framfylgja viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 82) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að það séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Suður-Súdan.
- 83) Sem hluti af sívöktunarstarfsemi framkvæmdastjórnarinnar mun hún áfram fylgjast náið með stöðu öryggis í Suður-Súdan. Flugöryggisnefnd ESB komst að þeirri niðurstöðu að gefa ætti sérstakan gaum að stöðu og þróun öryggis í Suður-Súdan og að fara ætti fram á það við Flugmálastjórn Suður-Súdans að hún leggi reglulega fram skýrslur um þann árangur sem náðst hefur við innleiðingu reglugerða um almenningssflug, þróun skilvirks öryggiseftirlits og getuna til að gefa út flugrekandaskírteini. Ef framkvæmdastjórnin verður vör við yfirvofandi öryggisáhættu sem hlýst af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, s.s. útgáfu flugrekandaskírteina þar sem fullnægjandi geta Flugmálastjórnar Suður-Súdans í tengslum við vottun og eftirlit er ekki fyrir hendi, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, s.s. að setja rekstrarbann á hlutaðeigandi flugrekendur og bæta þeim við í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 84) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.

- 85) 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.
- 86) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit flugöryggisnefndar ESB sem komið var á fót með 15. gr. reglugerðar (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 texti I. viðauka við þessa reglugerð.
- 2) Í stað viðauka B kemur texti 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 1. júní 2022.

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 UNÐANÞÁGUM ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC) eða flugrekstrarleyfis	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda
<i>AVIOR AIRLINES</i>	ROI-RNR-011	ROI	Venesúela
<i>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Súrínam
<i>IRAN ASEMAN AIRLINES</i>	FS-102	IRC	Íran
<i>IRAQI AIRWAYS</i>	001	IAW	Írak
<i>MED-VIEW AIRLINE</i>	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nígería
<i>AIR ZIMBABWE (PVT)</i>	177/04	AZW	Zimbabwe
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.			Afganistan
<i>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	Afganistan
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	Afganistan
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Angóla, að undanskildum flugrekendunum <i>TAAG Angola Airlines</i> og <i>Helí Malongo</i>, þ.m.t.			Angóla
<i>AEROJET</i>	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angóla
<i>GUICANGO</i>	AO-009/11-06/17 YYY	Óskráður	Angóla
<i>AIR JET</i>	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angóla
<i>BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT</i>	AO-015/15-06/17YYY	Óskráður	Angóla
<i>HELIANG</i>	AO 007/11-08/18 YYY	Óskráður	Angóla
<i>SJL</i>	AO-014/13-08/18YYY	Óskráður	Angóla
<i>SONAIR</i>	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
<i>AIRCOMPANY ARMENIA</i>	AM AOC 065	NGT	Armenía
<i>ARMENIA AIRWAYS</i>	AM AOC 063	AMW	Armenía
<i>ARMENIAN HELICOPTERS</i>	AM AOC 067	KAV	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.

<i>FLYONE ARMENIA</i>	AM AOC 074		Armenía
<i>NOVAIR</i>	AM AOC 071	NAI	Armenía
<i>SHIRAK AVIA</i>	AM AOC 072	SHS	Armenía
<i>SKYBALL</i>	AM AOC 073	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	TWC	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

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Óskráður	Lýðstjórnarlýðveldið Kongó
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t.			Djibútí
DAALLO AIRLINES	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
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
CRONOS AIRLINES	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
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan
AIR COMPANY AIR KG	50	Óskráður	Kirgistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgistan
VALOR AIR	07	VAC	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>AFRIQYAH AIRWAYS</i>	007/01	AAW	Líbía
<i>AIR LIBYA</i>	004/01	TLR	Líbía
<i>AL MAHA AVIATION</i>	030/18	Óskráður	Líbía
<i>BERNIQ AIRWAYS</i>	032/21	BNL	Líbía
<i>BURAQ AIR</i>	002/01	BRQ	Líbía
<i>GLOBAL AIR TRANSPORT</i>	008/05	GAK	Líbía
<i>HALA AIRLINES</i>	033/21	HTP	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 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</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
<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

Eftirfarandi flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Rússlandi			Rússland
<i>AURORA AIRLINES</i>	486	SHU	Rússland
<i>AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD</i>	458	TUP	Rússland
<i>IZHAVIA</i>	479	IZA	Rússland
<i>JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY 'YAKUTIA'"</i>	464	SYL	Rússland
<i>JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"</i>	498	RSJ	Rússland
<i>JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"</i>	567	UVT	Rússland
<i>JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES</i>	31	SBI	Rússland
<i>JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES</i>	466	AUL	Rússland
<i>JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES</i>	480	IAE	Rússland
<i>JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"</i>	18	SVR	Rússland
<i>JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY</i>	230	DRU	Rússland
<i>JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES</i>	452	TYA	Rússland
<i>JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"</i>	225	RLU	Rússland
<i>JSC YAMAL AIRLINES</i>	142	LLM	Rússland
<i>LLC "NORD WIND"</i>	516	NWS	Rússland
<i>LLC "AIRCOMPANY IKAR"</i>	36	KAR	Rússland
<i>LTD I FLY</i>	533	RSY	Rússland
<i>POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY</i>	562	PBD	Rússland
<i>PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"</i>	1	AFL	Rússland
<i>ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY</i>	2	SDM	Rússland
<i>SKOL AIRLINE LLC</i>	228	CDV	Rússland
<i>UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY</i>	6	UTA	Rússland
Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe			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 Leóna			Síerra Leóna
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 ⁶⁶ .

II. VIÐAUKI

„VIÐAUKI B

SKRÁ YFIR FLUGREKENDUR SEM SÆTA REKSTRARTAKMÖRKUNUM INNAN SAMBANDSINS ⁽¹⁾

Nafn lögaðila flugrekanda, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteini hans (og nafn fyrirtækis, ef annað)	Númer flugrekandaskírteinis (AOC)	Þriggja stafa ICAO-kóði	Ríki flugrekanda	Tegund loftfars sem sætir takmörkunum	Skrásetningamerki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
<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 flugrekandaskírteininu; loftför af tegundinni Boeing B747, eins og tilgreint er á flugrekandaskírteininu.	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.