

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR  
(ESB) 2021/2070**

2022/EES/47/27

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 (\*)**

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 <sup>(1)</sup>, einkum 2. mgr. 4. gr.,

*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 474/2006 <sup>(2)</sup> 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 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 <sup>(3)</sup>, við lögbær yfirvöld og flugrekendur eftirfarandi ríkja: Armeníu, Kómora, Íraks, Kasakstans, Líbíu, Mexíkó, Moldóvu, Pakistans, Rússlands og Suður-Súðans. Framkvæmdastjórnin upplýsti einnig flugöryggisnefnd ESB um stöðu flugöryggis í Kongó (Brazzaville), Miðbaugs-Gíneu, Madagaskar, Súdan og Súrínam.
- 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 <sup>(4)</sup>.

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 421, 26.11.2021, bls. 31. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 195/2022 frá 10. Júní 2022 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

<sup>(1)</sup> Stjttíð. ESB L 344, 27.12.2005, bls. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup>.
- 8) Flugöryggisstofnunin upplýsti framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB enn fremur um verkefni á sviði tækni- aðstoðar í þriðju löndum sem verða fyrir áhrifum flugrekstrarbanns samkvæmt reglugerð (EB) nr. 474/2006. Þar að auki lögðu Flugöryggisstofnunin og Frakkland fram upplýsingar um áætlanir og beiðnir um frekari tækniástoð og samstarf til að auka stjórnslulega og tæknilega getu flugmálayfirvalda á sviði almenningssflugs 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 almenningssflug. Aðildarríki voru hvött til að bregðast við slíkum beiðnum á tvíhliða grundvelli í samráði við framkvæmdastjórnina og Flugöryggisstofnunina. Í þessu samhengi ítrekaði framkvæmdastjórnin nýttsemi 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 lögbærs yfirvalds, gert tiltekna ráðstafanir til úrbóta og til að framfylgja lögum og upplýst framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um þær.
- 11) Aðildarríki og Flugöryggisstofnunin, í hlutverki lögbærs yfirvalds, 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 frá Armeníu færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/736 <sup>(6)</sup>.
- 13) Hinn 3. nóvember 2021 héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin, aðildarríki og Flugmálastjórn Armeníu (CAC) tæknifund þar sem Flugmálastjórn Armeníu lagði fram uppfærðar upplýsingar um þær aðgerðir sem gripið hefur verið til frá tæknifundinum, sem haldinn var 15. apríl 2021, til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem tilgreindir voru. Flugmálastjórn Armeníu lagði fram yfirlit yfir nýjustu þróun varðandi lagamma almenningssflugs í Armeníu, upplýsingar um frekari þróun hlutverka og ábyrgðar deilda/sviða Flugmálastjórnar Armeníu og handbók mannauðsdeildar.
- 14) Flugmálastjórn Armeníu upplýsti einnig framkvæmdastjórnina um handbókina um öryggiseftirlit sem nýlega hefur verið þróuð og um þjálfunina vegna öryggisstjórnunarkerfis sem starfsfólk Flugmálastjórnar Armeníu hefur fengið.

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

<sup>(6)</sup> 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).

- 15) Enn fremur upplýsti Flugmálastjórn Armeníu framkvæmdastjórnina um að flugrekandaskírteini flugrekendanna *Atlantis Armenian Airlines* og *Fly Armenia Airways* hefðu verið afturkölluð og að nýi flugrekandinn *Flyone Armenia* (flugrekandaskírteini nr. 074) hefði fengið vottun. Þar eð Flugmálastjórn Armeníu hefur ekki sýnt fram á 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.
- 16) Framkvæmdastjórnin tekur mið af framvindu Flugmálastjórnar Armeníu við að ráða bót á flugöryggisvandamálum sem í júní 2020 urðu til þess að flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Armeníu, voru færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006. Út frá þeim upplýsingum og gögnum sem Flugmálastjórn Armeníu lagði fram liggja þó ekki fyrir fullnægjandi gögn um að ráðin hafi verið bót á þeim annmörkum í öryggismálum, sem borin var kennsl á í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2020, með skilvirkum hætti til að tryggja að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum. Framkvæmdastjórnin mun halda áfram að starfa með Flugmálastjórn Armeníu og vakta frekari ráðstafanir sem samþykktar eru og aðgerðir sem gripið er til í þeim tilgangi að ráða bót á þessum annmörkum í öryggismálum, þ.m.t. getu Flugmálastjórnar Armeníu til öryggiseftirlits. Í þessu samhengi var bent á að Flugöryggisstofnunin mun stjórna verkefni á sviði tækniástoðar til að styðja Flugmálastjórn Armeníu í viðleitni sinni að efla öryggiseftirlit með flugi í Armeníu.
- 17) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo, að því er varðar flugrekendur frá Armeníu, að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að færa flugrekandann *Flyone Armenia* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 og fella flugrekendurna *Atlantis Armenian Airlines* og *Fly Armenia Airways* brott út þeim viðauka.
- 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 Kómorur

- 19) Hinn 22. mars 2006 var flugrekandinn *Air Service Comores* færður í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 20) Hinn 12. október 2006 var flugrekandinn *Air Service Comores* færður úr viðauka A í viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1543/2006 <sup>(7)</sup>.
- 21) Sem hluti af sívöktunarstarfsemi framkvæmdastjórnarinnar fór hún þess á leit við Flugmálastjórn og veðurstofu Kómora (ANACM) að hún legði fram skrá yfir alla handhafa flugrekandaskírteina sem hafa fengið vottun í Kómorur.
- 22) Hinn 15. júlí 2021 staðfesti Flugmálastjórn og veðurstofa Kómora skriflega að starfsemi flugrekandans *Air Service Comores* væri hætt.
- 23) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að fella flugrekandann *Air Service Comores* brott úr viðauka B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 24) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Kómorur, 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.
- 25) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

<sup>(7)</sup> 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 Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 eins og henni var breytt með reglugerð (EB) nr. 910/2006 (Stjtd. ESB L 283, 14.10.2006, bls. 27).

### Flugrekendur frá Írak

- 26) Í desember 2015 var flugrekandinn *Iraqi Airways* færður í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/2322 <sup>(8)</sup>.
- 27) Hinn 17. júní 2021, að beiðni Íraks og sem hluti af sívöktunarstarfsemi framkvæmdastjórnarinnar, héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin, aðildarríki og Flugmálastjórn Íraks (ICAA) tæknifund. Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Íraks fram uppfærðar upplýsingar varðandi aðgerðirnar sem gripið hefur verið til síðan flugrekandinn *Iraqi Airways* var færður í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 sem og upplýsingar varðandi lokastöðu skrifborðs-úttektar á úttektaráætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum með samfelldri vöktun (USOAP CMA).
- 28) Enn fremur benti Flugmálastjórn Íraks framkvæmdastjórninni á að brugðist hefði verið við öllum þeim tilmælum sem Flugöryggisstofnunin lagði fram árið 2017 í kjölfar tækniástoðar við Flugmálastjórn Íraks og þeim komið í framkvæmd. Sem viðbót við upplýsingarnar, sem voru lagðar fyrir tæknifundinn, skuldbatt Flugmálastjórn Íraks sig til að leggja fram frekari gögn til að sýna fram á tilgreindar framfarir. Á seinni hluta þess fundar, að sérstakri beiðni Íraks, veittu framkvæmdastjórnin og Flugöryggisstofnunin nánari útskýringar á TCO-heimildarferlinu með tilliti til umsóknar flugrekandans *Iraqi Airways*, eða annarra flugrekenda sem hafa fengið vottun í Írak, um TCO-heimild í framtíðinni.
- 29) Framkvæmdastjórnin tilgreindi, á fundinum sem haldinn var 17. júní 2021, að hún gæti íhugað að fella flugrekandann *Iraqi Airways* brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006 ef upplýsingar, þ.m.t. upplýsingar fengnar með matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð, staðfesta að Írak uppfylli vottunar- og eftirlitskröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og ef flugrekandinn *Iraqi Airways* sýni Flugöryggisstofnuninni og framkvæmdastjórninni fram á að ráðin hafi verið bót á ástæðunum sem leiddu til neikvæðrar ákvörðunar varðandi TCO-umsóknina árið 2015.
- 30) 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.
- 31) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Írak, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirknan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

### Flugrekendur frá Kasakstan

- 32) Í desember 2016 voru flugrekendur frá Kasakstan felldir brott úr viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/2214 <sup>(9)</sup>.
- 33) Sem hluti af sívöktun kerfis um eftirlit með flugöryggi í Kasakstan var, í febrúar 2020, hafið formlegt samráð við lögbær yfirvöld í Kasakstan. Í því samhengi fékk flugöryggisnefnd ESB, á fundi sínum í maí 2021, yfirlit yfir stöðu öryggiseftirlits í Kasakstan.
- 34) Í kjölfar fundar flugöryggisnefndar ESB í maí 2021 fóru sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnuninni og aðildarríkjunum í matsheimsókn á vegum Sambandsins á starfsstöð í Kasakstan, milli 11. og 15. október 2021, til Flugmálastjórnar Kasakstans (CAC KZ) og flugmálayfirvalda Kasakstans (AAK) sem og til þriggja flugrekenda, sem valdir voru af handahófi og sem hafa fengið vottun í Kasakstan, nánar tiltekið til flugrekendanna *Air Astana*, *Jupiter Jet* og *Qazaq Air*.

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> 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).

- 35) Í matsheimsókninni var lögð áhersla á að skoða flugmálayfirvöld Kasakstans í ljósi ríkjandi hlutverks þeirra og ábyrgðar á eftirlitsstarfsemi flugrekenda sem hafa fengið vottun í Kasakstan. Fulltrúar Flugmálastjórnar Kasakstans tóku þátt í allri matsstarfseminni þar sem fjöldi stefnumótunaraðgerða, s.s. samþykkt verklagsreglna flugmálayfirvalda Kasakstans, eru innan þeirra valdsviðs.
- 36) Út frá matsheimsókninni er ljóst að þó að flugmálayfirvöld Kasakstans sýni styrkleika eru enn veikleikar til staðar, s.s. að skuldbindingar flugmálayfirvalda Kasakstans eru ekki uppfylltar í tengslum við vottunarferli flugrekenda. Enn fremur ætti að samþykkja eftirlitsferli og ef nauðsyn krefur ætti að styrkja það til að tryggja að allir flugrekendur falli undir eftirlit sem samrýmist stærð þeirra og flækjustigi og til að tryggja að farið verði áfram að gildandi alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 37) Flugmálastjórn Kasakstans ætti jafnframt að gefa meiri gaum að því að tryggja að lagaramminn sé uppfærður með tilliti til þess að fella breytingar á viðaukum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar inn í reglugerðir Kasakstans. Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans þurfa að tryggja framkvæmd trausts innra skipulags og verklagsreglna til að beita núverandi laga- og tækniramma við venjubundin störf og verklagsreglur stofnunarinnar. Í þessu samhengi ættu Flugmálastjórn og flugmálayfirvöld Kasakstans að bæta heildarstarfsemi sína á sviði gæðastjórnunar ásamt flugöryggisáætlun Kasakstans til að tryggja að möguleg öryggisáhætta sé greind og dregið sé úr henni tímanlega og á kerfisbundinn hátt.
- 38) Að því er varðar leyfisveitingar sem flugmálayfirvöld Kasakstans inna af hendi, til að tryggja að yfirvöld í Kasakstan framkvæmi leyfisveitingar með ábyrgum hætti sem samningsríki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, hefur matshópurinn tilgreint atriði sem þarf að bæta, einkum verklagsreglur eftirlitsmanna, kerfið fyrir bókleg próf flugliða og verklagsreglurnar sem gera kleift að staðla mat á menntun og hæfi flugprófdómara og umsjón með því.
- 39) Starfsfólk sem annast staðfestingu á lofthæfi hefur góða þekkingu á verklagsreglunum sem eru í gildi innan flugmálayfirvalda Kasakstans. Hins vegar er þörf á frekari úrbótum, einkum á sviði endurtekinnar og sérhæfðrar þjálfunar til að tryggja tilskilin réttindi og hæfi eftirlitsmanna. Úrtakskönnun á starfsemi, sem framkvæmd er af starfsfólki sem annast staðfestingu á lofthæfi, hefur sýnt frávik frá kröfunum, einkum hvað varðar vottun og eftirlit með flugrekendum og viðhaldsfyrirtækjum.
- 40) Matshópurinn fór í sérstaka heimsókn til flugrekandans *Air Astana*, sem er helsti flugrekandinn á sviði farþega- og farmflutninga í Kasakstan, 13. október 2021. Flugrekandinn hefur tekið í notkun starfrænt og traust öryggisstjórnunarkerfi sem aflar nýtsamlegra gagna fyrir flugrekandann. Á grundvelli úrtaksendurskoðunarinnar var hægt að staðfesta að traust og virkt samræmisefirlitskerfi væri til staðar. Framkvæmdastjórn fyrirtækisins hefur góðan skilning á þessum kerfum og notar þau til að greina áhættur og gera viðeigandi ráðstafanir til að draga úr mestu áhættunni þannig að viðunandi sé.
- 41) Sérhæfðir tæknimenn og leiðarstöðvar með viðhaldsgetu styðja við starfrækslu flugrekandans. Engin vandamál eða annmarkar á sviði lofthæfis komu í ljós á meðan heimsókninni stóð.
- 42) Flugrekandinn kynnti kerfi sem er traust og vel skipulagt til að halda utan um mismunandi þætti þjálfunar flugliða, öryggis- og þjónustuliða og flugumsjónarmanna, þ.m.t. kennara og flugprófdómara. Með úrtaksskránum hefur verið sýnt fram á rekjanleika þjálfunarvottorða og að eyðublöð hafi verið fyllt út með tilhlýðilegum hætti.
- 43) Flugrekandinn *Jupiter Jet* er farmflytjandi frá Kasakstan, sem er staðsettur í Almaty, og fór matshópurinn í sérstaka heimsókn til hans 13. október 2021. Hann var stofnaður undir nafninu *Joint-Stock Company Air Company ATMA* árið 1996 og nafninu síðan breytt árið 2016. Hann starfrækir sérsniðna leiguflugþjónustu með einu loftfari af gerðinni Antonov AN-12.
- 44) Þrátt fyrir að flugrekandinn hafi þróað og innleitt öryggisstjórnunarkerfi er frekari úrbóta þörf til að ná því stigi sem krafist er.
- 45) Flugrekandinn kynnti kerfi sem er traust og vel skipulagt til að halda utan um mismunandi þætti áframhaldandi lofthæfis.

- 46) Á meðan heimsókninni stóð kom í ljós að verklagsreglurnar tengdar rafrænu flugtöskunni (EFB), sem hluti af rekstrarhandbókinni, væru mjög almennar. Enn fremur kom í ljós að sumar verklagsreglnanna voru ekki uppfærðar í rekstrarhandbókinni eða að fullu þróaðar, t.d. innihélt kaflinn varðandi umferðar- og árekstrarvarakerfi (TCAS) ekki allar staðlaðar tilkynningar samkvæmt umferðar- og árekstrarvarakerfinu 7.1. og tengdar verklagsreglur. Endurskoða þarf rekstrarhandbókina og ganga úr skugga um að hún fari að gildandi kröfum.
- 47) Flugrekandinn *Qazaq Air*, sem komið var á fót árið 2015, er flugrekandi á sviði farþega- og farmflutninga milli svæða, sem staðsettur er í Nur-Sultan og starfrækir fimm loftför af tegundinni De Havilland Dash-8-Q400NG með skrúfuþotuhverfli. Matshópurinn fór í sérstaka heimsókn til flugrekandans 14. október 2021.
- 48) Flugrekandinn *Qazaq Air* hefur tekið í notkun öryggisstjórnunarkerfi sem aflar nytsamlegra gagna fyrir flugrekandann. Hins vegar kom í ljós, á meðan matinu stóð, að flugrekandinn *Qazaq Air* sinnti ekki allri sinni starfsemi á kerfisbundinn hátt samkvæmt kröfum handbókarinnar um öryggisefirlit, t.d. höfðu engar öryggisúttektir verið gerðar og enn á eftir að framkvæma æfingu í tengslum við neyðarviðbrögð.
- 49) Flugrekandinn hefur þróað og innleitt samræmisefirlit en frekari úrbóta er þörf til að tryggja möguleika þess til fulls, einkum að því er varðar að ráða bót á ágöllum úr innri úttektum.
- 50) Á meðan matinu stóð kom í ljós misræmi við rekstrarhandbók flugrekanda. Það þykir sérstakt áhyggjuefni að flugrekandinn hefur ekki komið á hæfisviðmiðunum vegna starfrækslu í lélegu skyggni fyrir flugliða jafnvel þótt flugrekandinn hafi hlotið samþykki fyrir starfrækslu í lélegu skyggni.
- 51) Flugrekandinn *Qazaq Air* notar tölvustýrt flugáætlunar- og vöktunarkerfi í tengslum við flugliðana sína. Við mat á þjálfunarskrá flugumsjónarmanna kom í ljós að reglubundin þjálfun var á eftir áætlun.
- 52) Flugöryggisnefnd ESB komst að þeirri niðurstöðu, á grundvelli umræðna sinna, að gefa ætti sérstakan gaum að vöktun, þ.m.t. með áheyrn Flugmálastjórnar Kasakstans sem og flugmálayfirvalda Kasakstans á næsta fundi flugöryggisnefndar ESB, á eftirfylgniáðgerðum þeirra til að bregðast við þeim athugasemdum sem gerðar voru í matsheimsókninni og einkum að því er varðar undirbúning og skilvirka framkvæmd viðeigandi aðgerða til úrbóta.
- 53) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að á þessum tímapiðki séu engar ástæður til að breyta skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, að því er varðar flugrekendur frá Kasakstan.
- 54) 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 þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 55) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

### Flugrekendur frá Líbíu

- 56) Í desember 2014 voru flugrekendur frá Líbíu færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1318/2014 <sup>(10)</sup>.
- 57) Í bréfi dagsettu 2. júní 2021 lagði Flugmálastjórn Líbíu (LYCAA) fram upplýsingar um skipulag hennar, eftirlitskerfi og starfsemi, þ.m.t. handbækur um innri eftirlitsferla, leiðbeiningar fyrir flugmálastofnanir, eyðublöð fyrir sérfræðinga og stofnanir á sviði flugmála, framfylgdarráðstafanir sem gerðar hafa verið frá árinu 2019 sem og núverandi skrá yfir handhafa flugrekandaskírteina og skráð loftför.

<sup>(10)</sup> 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 (Stjttð. ESB L 355, 12.12.2014, bls. 8).

- 58) Upplýsingarnar sem lagðar voru fram gefa til kynna að Flugmálastjórn Líbíu hafi vottað tvo nýja flugrekendur, nánar tiltekið *Berniq Airways* (flugrekandaskírteini 032/21) og *Hala Airlines* (flugrekandaskírteini 033/21) og að flugrekandinn *Global Aviation and Services* hafi breytt nafni sínu í *Global Air Transport*. Þar eð Flugmálastjórn Líbíu hefur ekki sýnt fram á að hún hafi haft fullnægjandi getu til að hrinda í framkvæmd og framfylgja viðeigandi öryggiskröfum tryggir útgáfa flugrekandaskírteinis fyrir þessa tvo nýju flugrekendur ekki að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum á fullnægjandi hátt.
- 59) Hinn 1. september 2021, að beiðni Líbíu og sem hluti af sívöktunarstarfsemi héldu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin, aðildarríki og fulltrúar Flugmálastjórnar Líbíu tæknifund. Á þeim fundi lagði Flugmálastjórn Líbíu fram yfirlit yfir skipulag sitt og starfsemi, þ.m.t. grundvallarreglur sínar varðandi stjórn öryggiseftirlits. Auk þess lagði Flugmálastjórn Líbíu fram uppfært yfirlit yfir þróun og raunverulega stöðu aðgerða sinna þar sem brugðist er við þeim tilmælum sem Flugöryggisstofnunin lagði fram árið 2019 í kjölfar tækniástoðar við Flugmálastjórn Líbíu. Flugmálastjórn Líbíu veitti einnig upplýsingar varðandi niðurstöðu skrifborðsúttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum sem framkvæmd var árið 2020.
- 60) Þar eð Flugmálastjórn Líbíu hefur náð takmörkuðum árangri að því er varðar framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna komust framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefnd ESB að þeirri niðurstöðu, út frá þeim upplýsingum og gögnum sem Flugmálastjórn Líbíu lagði fram, þ.m.t. upplýsingunum sem Flugmálastjórn Líbíu lagði fram á tæknifundinum 1. september 2021, að Flugmálastjórn Líbíu hafi ekki getað sýnt fram á að farið hafið verið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum og þær settar í framkvæmd.
- 61) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur frá Líbíu, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekendunum *Berniq Airways* og *Hala Airlines* í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 62) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Líbíu, 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 Mexíkó

- 63) Flugrekendur frá Mexíkó hafa aldrei verið færðir í viðauka A eða B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 64) Í kjölfar banaslyss, sem átti sér stað 18. maí 2018 hjá mexíkóska flugrekandanum *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* á Kúbu, hafði framkvæmdastjórnin samband við Flugmálastjórn Mexíkó (DGAC Mexico) og óskaði eftir nákvæmum upplýsingum. Hinn 16. október 2018 hófu framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin og Flugmálastjórn Mexíkó formlegt samráð, þ.m.t. tæknifund.
- 65) Á grundvelli samráðsins sem haldið var, upplýsinganna sem lagðar voru fram og gagnanna úr SAFA- og TCO-áætlunum ESB, sem á þeim tíma sýndu ekki alvarleg eða kerfisbundin vandamál, taldi framkvæmdastjórnin að flugöryggi í Mexíkó skapaði ekki aðkallandi öryggisvanda.
- 66) Hinn 25. maí 2021 veitti Flugmálastjórn Bandaríkjanna (FAA) Flugmálastjórn Mexíkó áritun í flokki 2 innan ramma áætlunar sinnar í tengslum við alþjóðlegt flugöryggismat þar sem hún taldi að Flugmálastjórn Mexíkó uppfyllti ekki alþjóðlegar öryggiskröfur.
- 67) Hinn 23. júní 2021 sendi framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Mexíkó bréf þar sem hún lýsti yfir áhyggjum af ákvörðuninni sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna tók og fór fram á það að allar viðeigandi upplýsingar, sem gæfu til kynna umfang öryggisvandans sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna tilgreindi, yrðu lagðar fram.
- 68) Hinn 20. september 2021 lét Flugmálastjórn Mexíkó framkvæmdastjórninni í té upplýsingar um þá annmarka sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna tilgreindi í tengslum við mikilvæga þætti Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og um áætlanirnar um tækniástoð og þær aðgerðir sem gripið hefur verið til í þeim tilgangi að ráða bót á þessum vandamálum á tilhlýðilegan hátt.

- 69) Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga, þ.m.t. þeirra upplýsinga sem Flugmálastjórn Mexíkó lagði fram í bréfi sínu frá 20. september 2021, telur framkvæmdastjórnin að á þessu stigi hafi Flugmálastjórn Mexíkó þá getu og þann vilja sem til þarf til að ráða bót á annmörkum í öryggismálum þegar þeir koma í ljós.
- 70) 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 Mexíkó.
- 71) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Mexíkó, 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.
- 72) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

### Flugrekendur frá Moldóvu

- 73) Í apríl 2019 voru allir flugrekendur frá Moldóvu, að undanskildum flugrekendum *Air Moldova*, *Fly One* og *Aerotranscargo*, færðir í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, með framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/618 <sup>(1)</sup>.
- 74) Í kjölfar fundar flugöryggisnefndar ESB í maí 2021 fóru sérfræðingar frá framkvæmdastjórninni, Flugöryggisstofnuninni og aðildarríkjunum í matsheimsókn á vegum Sambandsins á starfsstöð í Moldóvu, á tímabilinu 20.–24. september 2021, til Flugmálastjórnar Moldóvu (CAAM) og þriggja flugrekenda, sem valdir voru af handahófi og sem hafa fengið vottun í Moldóvu, nánar tiltekið til flugrekendanna *Terra Avia*, *Fly Pro* og *HiSky*.
- 75) Í skýrslu sem gerð var í kjölfar matsheimsóknarinnar kemur fram að Flugmálastjórn Moldóvu hafi gert umtalsverðar úrbætur á fjölmörgum sviðum síðan matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð átti sér stað árið 2019. Einkar mikilvægur var sá stöðugleiki sem Flugmálastjórn Moldóvu hefur náð með samningu landsbundinna flugreglugerða og sá þroski sem hún hefur sýnt með tilliti til þess að halda uppi tilhlýðilegu og skilvirku eftirliti. Bent var á að Flugmálastjórn Moldóvu hefur sýnt umtalsverða viðleitni til að uppfæra meirihluta landsbundinna reglugerða og þróa nýjar reglugerðir. Flugmálastjórn Moldóvu vinnur nú að því að framleiða fullnægjandi leiðbeiningar til að styðja starfsfólk sitt í eftirlitsverkefnum sínum.
- 76) Flugmálastjórn Moldóvu hefur þróað öflugt gæðastjórnunarkerfi. Úttektaráætlun fyrir árið 2021 var fylgt eftir og úttektir og skoðanir voru framkvæmdar samkvæmt áætlun. Ráðin hefur verið bót á þeim ágöllum sem komu í ljós í tengslum við þessa aðgerð eða verið er að ráða bót á þeim af hendi þess starfsfólks sem ber ábyrgð.
- 77) Flugmálastjórn Moldóvu annast leyfisveitingar í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur. Hins vegar tilgreindi matshópurinn svið þar sem frekari úrbóta var þörf, einkum að því er varðar að ljúka kerfi fyrir bókleg próf einkaflugmanna og tilnefndra fluglækna og að efla eftirlit eftirlitsmanns Flugmálastjórnar Moldóvu með flugprófdómurum.
- 78) Samfellda eftirlitsáætlunin er yfirgripsmikil að því er varðar svið og fjölda úttekta og tekið er tilhlýðilegt tillit til menntunar og reynslu eftirlitsmanna í núverandi þjálfun og þeirri sem áætluð er í framtíðinni. Úttektir sem fara fram eru skjalfestar og vaktar á viðeigandi hátt, einkum með tilliti til aðgerða sem flugrekendur grípa til, þ.m.t. aðgerða til úrbóta og greininga á frumorsök. Hins vegar er þörf á frekari stöðlun á skoðunarreglum, einkum að því er varðar skráningu á ágöllum í tengslum við skoðunarstarfsemina.
- 79) Flugmálastjórn Moldóvu getur laðað til sín nægilegan fjölda starfsfólks, í réttu hlutfalli við núverandi stærð og umfang flugiðnaðarinnar sem eftirlit er haft með. Allt starfsfólk sem rætt var við var með tilskilin starfsréttindi og bjó yfir viðeigandi þekkingu. Þjálfunar- og skipulagsáætlanir fyrir bóklegan hluta voru viðeigandi.

<sup>(1)</sup> Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/618 frá 15. apríl 2019 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006 að því er varðar skrá yfir flugrekendur sem er bannað að stunda flugrekstur eða sæta rekstrartakmörkunum innan Sambandsins (Stjttð. ESB L 106, 17.4.2019, bls. 1).

- 80) Hópurinn komst að þeirri niðurstöðu að Flugmálastjórn Moldóvu hafi getuna til að hafa eftirlit með flugstarfsemi í Moldóvu, viðhalda traustu reglukerfi, hrinda í framkvæmd og framfylgja gildandi flugreglugerðum til að ráða bót á hvers konar annmörkum í öryggismálum. Kerfi um eftirlit með flugöryggi hefur fest sig í sessi í Moldóvu, jafnvel þótt enn sé unnið að því að bæta kerfið enn frekar og sjá til þess að það samrýmist nýlegum breytingum sem gerðar hafa verið á alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 81) Flugrekandinn *Terra Avia* var stofnaður árið 2005 sem flugrekandi í einkarekstri og starfrækir loftfar af tegundinni Boeing 747 fyrir áætlunarflug með farm og loftfar af tegundinni Airbus A320 fyrir leiguflug með farþega. Flugrekandinn hefur virkt samræmisefirlitskerfi og öryggisstjórnunarkerfi. Við mat á öryggisstjórnunarkerfi flugrekandans bar hópurinn kennsl nokkur atriði sem þarfnast frekari úrbóta. Flugrekandinn sýndi mjög jákvæða afstöðu gagnvart því að efla öryggiskerfin enn frekar.
- 82) Tvær mismunandi stofnanir sjá um stjórnun á áframhaldandi lofthæfi: önnur þeirra er staðsett í Moldóvu og hin er staðsett í Sharjah (Sameinuðu arabísku furstadæmunum). Matshópurinn komst að þeirri niðurstöðu að flugrekandinn þyrfti að bæta kerfið sitt í tengslum við skráningar á mismunandi viðhaldsaðgerðum sem fara fram á mismunandi stöðum sem varða loftfar hans.
- 83) Rekstrarhandbók flugrekandans *Terra Avia* endurspeglar þann rekstur sem fram fer og er samin í samræmi við gildandi reglur í Moldóvu, þótt þörf sé á uppfærslu til að fella inn stefnu um hættulegan farm.
- 84) Flugrekandinn *Fly Pro* starfrækir tvö loftför til farmflutninga af tegundinni Boeing 747. Samræmisefirlitskerfið og öryggisstjórnunarkerfið hafa verið þróuð og innleidd að fullu þó að breyta ætti handbókinni um öryggisefirlit og handbókinni um samræmisefirlit til að samræma ábyrgð og verkefni öryggisfulltrúans og samræmisefirlitsfulltrúans. Að því er varðar eftirlit með flugritagögnum hefur flugrekandinn *Fly Pro* viðtekna áætlun sem inniheldur virkt kerfi upplýsingastreymis.
- 85) Flugrekandinn *Fly Pro* hefur yfir að ráða traustu kerfi fyrir áframhaldandi lofthæfi og starfar á öruggan hátt í hinum mismunandi hlutverkum sínum, þó að hægt væri að bæta skráningu þeirra aðgerða sem framkvæmdar eru.
- 86) Rekstrarhandbók flugrekandans *Fly Pro* endurspeglar þann rekstur sem fram fer og er samin í samræmi við gildandi reglur í Moldóvu. Flugrekandinn ætti að bæta stjórnsýsluaðferðina sem notuð er til að skrá allar aðgerðir tengdar flugi, s.s. leiðarflugbækur. Enn fremur ætti listi flugrekandans yfir lágmarksbúnað að vera betur aðlagður að loftfarinu sem hann gildir um og ætti að sæta reglubundnu og viðeigandi eftirliti.
- 87) Flugrekandinn *HiSky* var stofnaður í september 2019 og starfrækir eitt loftfar af tegundinni Airbus A319 á eigin vegum en er á sama tíma einnig með eitt loftfar tiltækt samkvæmt samningu um þjónustuleigu við flugrekandann *HiSky Europe* sem hefur fengið vottun í Rúmeníu.
- 88) Flugrekandinn *HiSky* hefur þróað og innleitt traust öryggisstjórnunarkerfi sem aflar nýtsamlegra gagna fyrir flugrekandann. Samræmisefirlitskerfið er traust og virkt, en smávægilegar úrbætur væru æskilegar að því er varðar að skilgreina ábyrgð og verkefni öryggisfulltrúans og samræmisefirlitsfulltrúans. Framkvæmdastjórn fyrirtækisins hefur góðan skilning á þessum kerfum og notar þau til að greina áhættur og gera viðeigandi ráðstafanir til að draga úr mestu áhættunni þannig að viðunandi sé.
- 89) Flugrekandinn *HiSky* hefur þróað þær handbækur sem krafist er og innihalda stefnur og tilheyrandi verklagsreglur sem samþykktar eru af Flugmálastjórn Moldóvu. Viðhaldsvottar hafa hlotið tilhlýðilega þjálfun á þeim tegundum loftfara sem starfræktar eru. Rekstrarhandbókin, sem er sem stendur samþykkt, endurspeglar þann rekstur sem fram fer og er samin í samræmi við gildandi reglur í Moldóvu.
- 90) Starfræksla flugrekandans *HiSky* er studd af sérhæfðum tæknimönnum og leiðarstöðvum með viðhaldsgetu. Flugrekandinn hefur komið á fót kerfi til að hafa eftirlit með þjálfun og sannpröfun á gildistíma og til að tryggja rekjanleika þjálfunarskrteina og útfylltra gátlista.
- 91) Á grundvelli niðurstöðu matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð bauð framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Moldóvu og flugrekendunum *Terra Avia*, *Fly Pro* og *HiSky* áheyrn hjá flugöryggisnefnd ESB 10. nóvember 2021.

- 92) Við áheyrnina lagði Flugmálastjórn Moldóvu fyrir framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB upplýsingar um kerfið sem hefur verið komið á fót til að tryggja öryggisefirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Moldóvu. Hún útskýrði að sá árangur sem náðst hefur við skilvirka framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna sé vegna raða aðgerða sem gripið hefur verið til frá árinu 2019. Flugmálastjórn Moldóvu lagði áherslu á áframhaldandi endurbætur og lét framkvæmdastjórninni og flugöryggisnefnd ESB í té heildstætt og ítarlegt yfirlit um framkvæmd áætlunarinnar um aðgerðir til úrbóta sem var samin til að bregðast við niðurstöðum matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð í september 2021. Þetta fól í sér stefnumarkmið fyrir framtíðina, eins og breytingar á lagamma Moldóvu, handbókum og verklagsreglum Flugmálastjórnar Moldóvu, áframhaldandi endurbætur á gæðastjórnunarkerfinu og frekari úrbætur á skilvirkri framkvæmd alþjóðlegra öryggiskrafna.
- 93) Að auki upplýsti Flugmálastjórn Moldóvu framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um áætlanirnar um aðgerðir til úrbóta sem flugrekendurnir *Terra Avia*, *Fly Pro* og *HiSky* hafa þróað til að bregðast við niðurstöðum matsheimsóknar aðila frá Sambandinu á starfsstöð í september 2021. Þessar áætlanir um aðgerðir til úrbóta voru samræmdar við og samþykktar af Flugmálastjórn Moldóvu og voru samþættaðar eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnar Moldóvu.
- 94) Við áheyrnina skuldbatt Flugmálastjórn Moldóvu sig til að upplýsa framkvæmdastjórnina um frekari aðgerðir sem gripið er til með tilliti til eftirstandandi athugasemda, sem gerðar voru í matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð árið 2021. Enn fremur skuldbatt Flugmálastjórn Moldóvu sig til að halda áfram viðræðum um öryggismál, þ.m.t. með því að veita viðeigandi öryggisupplýsingar og með því að boða til aukafunda, ef og þegar framkvæmdastjórnin teldi þörf á því.
- 95) Framkvæmdastjórnin lagði áherslu á, og yfirvöld Moldóvu viðurkenndu það, að mikilvægt væri að tryggja stöðugleika og áframhaldandi sjálfstæði fyrir forystu Flugmálastjórnar Moldóvu þar sem ljóst væri að það hafi verið mikilvægur þáttur í þeim framförum sem orðið hafa, einkum á undangengnu ári.
- 96) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. niðurstöðum úr matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í september 2021 og áheyrninni hjá flugöryggisnefnd ESB, er talið að nægar sannanir séu fyrir hendi um að Flugmálastjórn Moldóvu og flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, fari að gildandi alþjóðlegum öryggiskröfum.
- 97) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo, að því er varðar flugrekendur frá Moldóvu, að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, sem um getur í viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006, til að fella alla flugrekendurna, sem hafa fengið vottun í Moldóvu, brott.
- 98) 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.
- 99) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

### Flugrekendur frá Pakistan

- 100) 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<sup>(12)</sup>, og síðar felldur brott úr þeim viðauka í nóvember 2007, með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1400/2007<sup>(13)</sup>.

<sup>(12)</sup> 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 (Stj.É. ESB L 66, 6.3.2007, bls. 3).

<sup>(13)</sup> 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 (Stj.É. ESB L 311, 29.11.2007, bls. 12).

- 101) Yfirlýsing flugmálaráðherra Pakistans 24. júní 2020, í kjölfar slyssins 22. maí 2020 þar sem um var að ræða loftfar frá flugrekandanum *Pakistan International Airlines*, leiddi í ljós að fjölmörg fluglíðaskírteini, sem Flugmálastjórn Pakistans (PCAA) hefur gefið út, voru fengin með sviksamlegum hætti.
- 102) Sú yfirlýsing og skortur á skilvirku öryggiseftirliti af hálfu Flugmálastjórnar Pakistans leiddi til þess að Flugöryggisstofnunin ákvað að fella TCO-heimildir flugrekandans *Pakistan International Airlines* og flugrekandans *Vision Air* tímabundið úr gildi frá og með 1. júlí 2020. Þessi staða helst óbreytt þar sem Flugöryggisstofnunin telur, á þessari stundu, að ekki hafi öll skilyrði, sem krafist er til að afleða tímabundnu niðurfellingunni, verið uppfyllt.
- 103) Önnur alþjóðleg flugöryggissamtök hafa einnig brugðist við þessu ástandi í Pakistan. Hinn 15. júlí 2020 færði Flugmálastjórn Bandaríkjanna Pakistan niður í flokk 2 samkvæmt áætlun sinni um alþjóðlegt flugöryggismat. Í febrúar 2021 vakti Alþjóðaflugmálastofnunin máls á alvarlegu öryggisvandamáli á sviði leyfisveitinga og þjálfunar starfsfólks í tengslum við ferlið fyrir leyfisveitingu til fluglíða í Pakistan.
- 104) 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 og 15. október 2021.
- 105) Á þessum fundum voru ýmis málefni rædd, einkum eftirlit með flugrekendum, sem hafa fengið vottun í Pakistan, þ.m.t. öryggisstjórnunarkerfi þeirra. Framkvæmdastjórnin fór fram á upplýsingar og gögn til að sannreyna að svipaðar aðstæður séu ekki til staðar á öðrum sviðum sem falla einnig undir öryggiseftirlit Flugmálastjórnar Pakistans, s.s. við vottun öryggis- og þjónustuliða, leyfisveitingu til flugvirkja eða vottun flugrekenda.
- 106) Flugmálastjórn Pakistans lagði fram upplýsingar sem framkvæmdastjórnin og sérfræðingar Flugöryggisstofnunarinnar hafa metið. Á fundinum 15. október 2021 greindi Flugmálastjórn Pakistans frá frekari aðgerðum sem gripið hefur verið til til að ráða bót á þeim vandamálum sem framkvæmdastjórnin bar kennsl á. Til þeirra má telja skort á gæðastjórnun skjalfestra verklagsreglna, skort á leiðbeiningum til eftirlitsmanna, ferli varðandi menntun og hæfi í tengslum við atvinnuflugmannsskírteini 1. flokks sem uppfyllir ekki kröfur, lítið eða ekkert eftirlit með aðgerðum til úrbóta í kjölfar ágalla sem koma í ljós, auk skorts á getu til viðeigandi greiningar á frumorsök. Í þessu tilliti, og einnig með úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum í huga, sem áætluð er á milli 29. nóvember og 10. desember 2021, greindi Flugmálastjórn Pakistans frá ítarlegri endurskoðun á handbókum þeirra og verklagsreglum, einkum að því er varðar breytingar á leyfisveitingarferli Flugmálastjórnar Pakistans sem og á innra eftirliti til að sannreyna að farið sé að alþjóðlegum öryggiskröfum og til að leysa alvarlega öryggisvandamálið, sem Alþjóðaflugmálastofnunin vakti athygli á.
- 107) Framkvæmdastjórnin fór þess á leit við Flugmálastjórn Pakistans að senda frekari upplýsingar í tengslum leyfisveitingarkerfið sitt, nýjar og/eða endurskoðaðar handbækur og verklagsreglur, niðurstöður eða skýrslur innra eftirlits og tilkynninguna um frávik, til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar varðandi færniþróf fyrir atvinnuflugmannsskírteini 1. flokks.
- 108) Á grundvelli mats á fyrirbyggjandi upplýsingum og samskiptum við Flugmálastjórn Pakistans viðurkennir framkvæmdastjórnin viðleitni Flugmálastjórnar Pakistans til að samþykkja aðgerðir til úrbóta til að ráða bót á þeim annmörkum í öryggismálum sem tilgreindir voru. Framkvæmdastjórnin, með aðstoð Flugöryggisstofnunarinnar og aðildarríkja, hefur hins vegar ekki getað ákveðið með skýrum hætti skilvirkni og framkvæmd slíkra ráðstafana til úrbóta til að draga úr, með varanlegum hætti, þeim annmörkum í öryggismálum sem tilgreindir voru. 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 frekari ráðstöfunum sem samþykktar eru og aðgerðum sem gripið er til til að ráða bót ástandinu í Pakistan, þ.m.t. með niðurstöðu úttektar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar innan úttektaráætlunarinnar í tengslum við alþjóðlegt eftirlit með öryggismálum sem og með matsheimsókn aðila frá Sambandinu á starfsstöð í Pakistan.
- 109) 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 Pakistan.
- 110) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Pakistan, uppfylli viðeigandi alþjóðlegar öryggiskröfur á skilvirknan hátt með því að setja það í forgang að loftför þessara flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 111) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

**Flugrekendur frá Rússlandi**

- 112) Framkvæmdastjórnin, Flugöryggisstofnunin og lögbær yfirvöld aðildarríkjanna hafa haldið áfram að vakta náið öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússlandi og starfrækja flug í Sambandinu, þ.m.t. með því að setja það í forgang að loftför tiltekinna rússneskra flugrekenda séu skoðuð á hlaði samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 965/2012.
- 113) Hinn 31. ágúst 2020 sótti flugrekandinn *SKOL Airline LLC*, sem hefur fengið vottun í Rússlandi, um TCO-heimild hjá Flugöryggisstofnuninni. Flugöryggisstofnunin lét fara fram mat á umsókninni í samræmi við kröfurnar sem mælt er fyrir um í reglugerð (ESB) nr. 452/2014 og lét í ljós áhyggjur af því að flugrekandinn *SKOL Airline LLC* hefði ekki getað sýnt fram á að hann uppfyllti kröfurnar sem mælt er fyrir um í 3. gr. þeirrar reglugerðar, einkum kröfurnar í viðaukunum við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningflug. Eftir ítarlegar viðræður við Flugöryggisstofnunina ákvað flugrekandinn *SKOL Airline LLC* að draga umsókn sína til baka 12. febrúar 2021.
- 114) Hinn 25. mars 2021 sótti flugrekandinn *SKOL Airline LLC* aftur um TCO-heimild hjá Flugöryggisstofnuninni. Flugöryggisstofnunin lét fara fram mat á umsókninni í samræmi við kröfurnar sem mælt er fyrir um í reglugerð (ESB) nr. 452/2014 og lét aftur í ljós áhyggjur af því að flugrekandinn *SKOL Airline LLC* hefði ekki getað sýnt fram á að hann uppfyllti gildandi kröfur sem mælt er fyrir um í 3. gr. þeirrar reglugerðar, einkum kröfurnar í viðaukunum við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningflug. Flugöryggisstofnunin komst að þeirri niðurstöðu að flugrekandinn *SKOL Airline LLC* uppfyllti ekki þessar kröfur. Hinn 19. júlí 2021 synjaði Flugöryggisstofnunin því umsókninni af ástæðum er varða öryggi. Flugrekandinn *SKOL Airline LLC* nýtti ekki rétt sinn til að kera þessa ákvörðun í samræmi við 108.–114. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 <sup>(14)</sup>.
- 115) Hinn 20. október 2021 héldu fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar, Flugöryggisstofnunarinnar og aðildarríkjanna fund með fulltrúum Flugmálastjórnar Rússlands (FATA) til að endurskoða öryggisframmistöðu flugrekenda, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, á grundvelli skoðana á hlaði, sem framkvæmdar voru á tímabilinu 24. mars 2021 til 1. október 2021, og til að greina þau tilvik þar sem Flugmálastjórn Rússlands ætti að styrkja eftirlitsstarfsemi sína.
- 116) Engir verulegir eða endurteknir annmarkar í öryggismálum komu í ljós við yfirferð á gögnum um SAFA-skoðanir hjá flugrekendum sem hafa fengið vottun í Rússlandi. Niðurstöður vöktunaráætlunarinnar, sem Flugöryggisstofnunin innleiddi í samræmi við reglugerð (ESB) nr. 452/2014, að því er varðar flugrekendurna sem hafa fengið vottun í Rússlandi og eru handhafar TCO-heimildar, voru einnig kynntar á fundinum. Framkvæmdastjórnin veitti því einnig athygli að niðurstöður þessarar vöktunaráætlunar leiddu ekki ljós verulega eða endurteknar annmarka í öryggismálum.
- 117) Hinn 22. október 2021, í kjölfar synjunar Flugöryggisstofnunarinnar á TCO-umsókn flugrekandans *SKOL Airline LLC* af ástæðum er varða öryggi, bauð framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefndin flugrekandanum *SKOL Airline LLC* til áheyrnar 9. nóvember 2021. Hinn 28. október 2021 staðfesti flugrekandinn *SKOL Airline LLC* þátttöku sína í fyrirhugaðri áheyrn.
- 118) Hinn 28. október 2021 upplýsti Flugmálastjórn Rússlands framkvæmdastjórnina um flugrekstrarbann flugrekandans *SKOL Airline LLC*, þar sem flugrekandanum var bannað að starfrækja flug út fyrir landamæri Rússlands, og fór þess á leit við framkvæmdastjórnina að endurskoða þörfina á því að veita flugrekandanum *SKOL Airline LLC* áheyrn þar sem flugrekandinn *SKOL Airline LLC* gæti ekki starfrækt flug til Sambandsins á grundvelli ákvörðunar Flugmálastjórnar Rússlands.
- 119) Hinn 3. nóvember 2021 greindi framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Rússlands frá því að flugrekandanum *SKOL Airline LLC* hefði verið boðið til áheyrnarinnar vegna þess að hann hefði ekki getað sýnt fram á að hann færi að kröfunum í viðaukunum við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningflug og af þessum sökum hafi hún staðið við boðið í áheyrnina.

<sup>(14)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 (Stjtúð. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1).

- 120) Flugrekandinn *SKOL Airline LLC* hlaut áheyrn 9. nóvember 2021. Að eigin beiðni var Flugmálastjórn Rússlands einnig viðstödd áheyrnina. Við áheyrnina fór flugrekandinn *SKOL Airline LLC* aftur yfir starfsemina í tengslum við umsóknirnar tvær um TCO-heimild. Flugrekandinn lagði áherslu á þá erfiðleika sem hann mætti á ferlinu til að sýna fram á að farið væri að kröfum reglugerðar (ESB) nr. 452/2014. Þrátt fyrir að viðurkenna alla þá ágalla sem Flugöryggisstofnunin tilgreindi lagði hann ekki fram neinar upplýsingar um þær ráðstafanir sem gerðar hafa verið til að ráða bót á þessum ágöllum. Einnig lagði hann ekki fram nein gögn um núverandi stöðu framkvæmda á aðgerðum til úrbóta í tengslum við þessa ágalla. Á grundvelli þeirra upplýsinga sem flugrekandinn *SKOL Airline LLC* lagði fram fyrir og við áheyrnina er flugrekandinn ekki fær um að greina skort á reglufylgni sinni að því er varðar ferla, verklagsreglur og rekstrarlega starfsemi sína.
- 121) Flugmálastjórn Rússlands lýsti því yfir að hún hefði ekki stutt endurnýjaða umsókn flugrekandans *SKOL Airline LLC* frá 25. mars 2021 um TCO-heimild. Flugmálastjórn Rússlands upplýsti einnig framkvæmdastjórnina og flugöryggisnefnd ESB um að hún myndi gera sérstakar viðbótarúttektir á flugrekandanum *SKOL Airline LLC* ef flugrekandinn myndi hafa aftur samband við Flugöryggisstofnunina í tengslum við TCO-heimild.
- 122) Á grundvelli allra fyrirliggjandi upplýsinga, þ.m.t. einkum synjun Flugöryggisstofnunarinnar á TCO-umsókninni af ástæðum er varða öryggi 19. júlí 2021 og þeirra upplýsinga sem lagðar voru fram við áheyrnina, komust framkvæmdastjórnin og flugöryggisnefnd ESB að þeirri niðurstöðu að flugrekandinn *SKOL Airline LLC* hafi ekki getað sýnt fram á samræmi við alþjóðlegu öryggiskröfurnar.
- 123) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, metur framkvæmdastjórnin það svo að breyta ætti skránni yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan Sambandsins, með því að bæta flugrekandanum *SKOL Airline LLC* við viðauka A við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 124) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur frá Rússlandi 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.
- 125) Ef þessar skoðanir leiða í ljós að öryggisáhætta sé yfirvofandi, sem afleiðing af því að ekki sé farið að viðeigandi alþjóðlegum öryggiskröfum, er framkvæmdastjórninni heimilt að setja rekstrarbann á hlutaðeigandi flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Rússlandi, og bæta þeim í viðauka A eða B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.

### **Flugrekendur frá Suður-Súdan**

- 126) Flugrekendur frá Suður-Súdan hafa aldrei verið færðir í viðauka A eða B við reglugerð (EB) nr. 474/2006.
- 127) Á síðustu þremur árum hafa níu slys og alvarleg flugatvik átt sér stað í Suður-Súdan, þ.m.t. brotlending loftfars af tegundinni Let-410 með skrásetningarmerkið HK-4274 hinn 2. mars 2021, sem starfrækt var af flugrekandanum *South Sudan Supreme Airlines* og leiddi til tíu dauðsfalla og nýleg brotlending loftfars af tegundinni Antonov AN-26 með skrásetningarmerkið TR-NGT hinn 2. nóvember 2021 sem leiddi til fimm dauðsfalla. Í báðum tilvikum hafa vaknað efasemdir um áreiðanleika skrásetningarmerkjana þar sem þau virðast ekki lengur vera í gildi og geta af þessum sökum hafa verið notuð sem fölsk skrásetningarmerki á viðkomandi loftförum. Kringumstæðurnar í kringum þessa atburði gáfu tilefni til áhyggna varðandi getu Flugmálastjórnar Suður-Súdans (SSCAA) til að annast fullnægjandi öryggisfyrirlit með flugrekendum sem heyrast undir ábyrgð hennar.
- 128) Hinn 26. mars 2021 sendi framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Suður-Súdans bréf þar sem hún lýsti yfir áhyggjum sínum af stöðu flugöryggis í Suður-Súdan og fór fram á gögn sem lýsa uppbyggingu og skipulagi Flugmálastjórnar Suður-Súdans, vottunar- og eftirlitskerfi hennar og eftirlitsstarfsemi sem framkvæmd er á flugrekendum sem hafa fengið vottun í Suður-Súdan. Einnig var farið fram á upplýsingar að því er varðar stöðu núverandi handhafa flugrekanda-skírteina, loftfara sem skráð eru í Suður-Súdan, viðhaldsfyrirtækja og fluglíðaskírteina.

- 129) Hinn 23. júlí 2021 svaraði Flugmálastjórn Suður-Súdans fyrirspurn framkvæmdastjórnarinnar og greindi frá því að flugrekandaskírteini flugrekandans *South Sudan Supreme Airlines* hefði verið fellt tímabundið úr gildi. Enn fremur upplýsti Flugmálastjórn Suður-Súdans framkvæmdastjórnina um hún væri að endurskoða alla flugrekendur og flugrekandaskírteini í landinu vegna grunsemda í tengslum við skráningu loftfarsins sem lenti í slysinu. Einnig tilkynnti Flugmálastjórn Suður-Súdans að aðgerðir til endurbóta stæðu yfir á sviði reglugerða, handbóka og þjálfunar. Hins vegar lagði Flugmálastjórn Suður-Súdans ekki fram umbeðin gögn.
- 130) Hinn 5. október 2021 sendi framkvæmdastjórnin Flugmálastjórn Suður-Súdans annað bréf þar sem hún ítrekaði beiðni sína um að fyrrnefnd gögn skyldu lögð fram eigi síðar en 18. október 2021. Í bréfinu greindi framkvæmdastjórnin einnig frá því að tækist ekki að leggja fram umbeðnar upplýsingar í tæka tíð, þegar gerðar hafa verið athugasemdir við kerfið um eftirlit með flugöryggi í Suður-Súdan, yrði litið á það sem skort á samstarfsvilja Flugmálastjórnar Suður-Súdans.
- 131) Hinn 5. nóvember 2021 fundaði sendinefnd ESB í Juba í Suður-Súdan með yfirmanni Flugmálastjórnar Suður-Súdans sem staðfesti að bréfið frá 5. október 2021 hefði verið mótttekið. Flugmálastjórn Suður-Súdans skuldbatt sig til að senda svör við spurningunum fyrir lok nóvember og lagði fram tvö skjöl með upplýsingum um skoðunar-, eftirlits- og úttektaráætlun Flugmálastjórnar Suður-Súdans ásamt skýrslum um endurskoðun á tilteknum flugrekendum og um loftför sem skráð eru erlendis og starfrækt eru í Suður-Súdan. Framkvæmdastjórnin mun fara gaumgæfilega yfir gögnin sem verða lögð fram til að ákveða hvort Flugmálastjórn Suður-Súdans verði boðið á næsta fund flugöryggisnefndar ESB.
- 132) Í samræmi við sameiginlegu viðmiðanirnar, sem settar eru fram í viðaukanum við reglugerð (EB) nr. 2111/2005, og í ljósi yfirstandandi samráðs við Flugmálastjórn Suður-Súdans, skv. 3. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006, 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 Suður-Súdan.
- 133) Aðildarríki ættu að halda áfram að sannprófa hvort flugrekendur, sem hafa fengið vottun í Suður-Súdan, 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.
- 134) Ef einhverjar viðeigandi öryggisupplýsingar gefa til kynna yfirvofandi öryggisáhættu, sem hlýst af því að ekki sé farið að alþjóðlegum öryggiskröfum, gæti framkvæmdastjórnin þurft að grípa til frekari aðgerða í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.
- 135) Því ætti að breyta reglugerð (EB) nr. 474/2006 til samræmis við það.
- 136) Í 5. og 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 er viðurkennt að nauðsynlegt sé að taka ákvarðanir með skjóttum hætti og, eftir því sem við á, eins fljótt og unnt er, miðað við afleiðingarnar sem það getur haft fyrir öryggi. Því er nauðsynlegt, til að vernda viðkvæmar upplýsingar og 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.
- 137) 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 25. nóvember 2021.

*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 <sup>(1)</sup>

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	Súrínám
<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
<i>SKOL AIRLINE LLC</i>	228	CDV	Rússland
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Afganistan, þ.m.t.</b>			<b>Afganistan</b>
<i>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	Afganistan
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	Afganistan
<b>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.</b>			<b>Angóla</b>
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Armeníu, þ.m.t.</b>			<b>Armenía</b>

(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>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
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kongó (Brazzaville), þ.m.t.</b>			<b>Kongó (Brazzaville)</b>
<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)
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Lýðstjórnarlýðveldinu Kongó, þ.m.t.</b>			<b>Lýðstjórnarlýðveldið Kongó</b>
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Djibútí, þ.m.t.</b>			<b>Djibútí</b>
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Óskráð	DAO	Djibútí
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Miðbaugs-Gíneu, þ.m.t.</b>			<b>Miðbaugs-Gínea</b>
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Miðbaugs-Gínea
<i>Cronos AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Óskráður	Miðbaugs-Gínea
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Eritreu, þ.m.t.</b>			<b>Eritrea</b>
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Eritrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Kírgistan, þ.m.t.</b>			<b>Kírgistan</b>
<i>AEROSTAN</i>	08	BSC	Kírgistan
<i>AIR COMPANY AIR KG</i>	50	Óskráður	Kírgistan
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Kírgistan
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Kírgistan
<i>FLYSKY AIRLINES</i>	53	FSQ	Kírgistan
<i>HELI SKY</i>	47	HAC	Kírgistan
<i>KAP.KG AIRCOMPANY</i>	52	KGS	Kírgistan
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Kírgistan
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Kírgistan
<i>VALOR AIR</i>	07	VAC	Kírgistan
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líberíu.</b>			<b>Líbería</b>

<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Líbía, þ.m.t.</b>			<b>Líbía</b>
<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
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Nepal, þ.m.t.</b>			<b>Nepal</b>
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Saó Tóme og Prinsípe, þ.m.t.</b>			<b>Saó Tóme og Prinsípe</b>
<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
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum, sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Síerra Leóne</b>			<b>Síerra Leóne</b>
<b>Allir flugrekendur sem hafa fengið vottun frá yfirvöldum sem hafa með höndum lögboðið eftirlit með Súdan, þ.m.t.</b>			<b>Súdan</b>
<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 <sup>(1)</sup>

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	Skrásetningarmarki og, ef það er fyrir hendi, framleiðslunúmer þeirra loftfara sem sæta takmörkunum	Skráningarríki
IRAN AIR	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
AIR KORYO	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.