RIALACHÁN CUR CHUN FEIDHME (AE) 2021/2070 ÓN gCOIMISIÚN

an 25 Samhain 2021

lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 a mhéid a bhaineann le liosta na n-aeriompróirí a bhfuil toirmeasc ar a n-oibriú nó atá faoi réir srianta oibríochtúla laistigh den Aontas

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh,

Ag féachaint do Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 14 Nollaig 2005 maidir le liosta Comhphobail d'aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Chomhphobal a bhunú agus maidir le haerphaisinéirí a chur ar an eolas faoi chéannacht an iompróra oibriúcháin, agus lena n-aisghairtear Airteagal 9 de Threoir 2004/36/CE ([1]), agus go háirithe Airteagal 4(2) de,

De bharr an mhéid seo a leanas:

(1) Bunaítear liosta aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Aontas le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 ón gCoimisiún ([2]).

(2) De bhun Airteagal 4(3) de Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, chuir Ballstáit áirithe agus Gníomhaireacht Sábháilteachta Eitlíochta an Aontais Eorpaigh ("an Ghníomhaireacht") faisnéis in iúl don Choimisiún atá ábhartha maidir leis an liosta sin a thabhairt cothrom le dáta. Sholáthair tríú tíortha agus eagraíochtaí idirnáisiúnta faisnéis ábhartha freisin. Ar bhonn na faisnéise a soláthraíodh, ba cheart an liosta a thabhairt cothrom le dáta.

(3) Chuir an Coimisiún na haeriompróirí uile lena mbaineann ar an eolas, go díreach nó trí na húdaráis atá freagrach as a bhformhaoirseacht rialála, faoi na fíorais agus na breithnithe fíor-riachtanacha a bheadh mar bhunús le cinneadh toirmeasc a chur ar a n-oibriú laistigh den Aontas nó leis na coinníollacha maidir le toirmeasc ar a n-oibriú arna fhorchur ar aeriompróir atá curtha isteach sa liosta in Iarscríbhinní A nó B a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 a mhodhnú.

(4) Thug an Coimisiún an deis do na haeriompróirí lena mbaineann an doiciméadacht ábhartha uile a cheadú, barúlacha i scríbhinn a chur isteach agus cur i láthair ó bhéal a dhéanamh os comhair an Choimisiúin agus an Choiste arna bhunú le hAirteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005 ("Coiste Aersháblháilteachta an Aontais").

(5) Chuir an Coimisiún Coiste Aersháblháilteachta an Aontais ar an eolas faoi na comhairliúcháin chomhpháirteacha leanúnacha, laistigh de chreat Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005 agus Rialachán (CE) Uimh. 473/2006 ([3]) ón gCoimisiún, le húdaráis inniúla agus aeriompróirí na hAirméine, Oileáin Chomóra, na hIaráice, na Casacstáine, na Libia, Mheicsiceo, na Moldóive, na Pacastáine agus na Súdáine Theas. Chuir an Coimisiún Coiste Aersháblháilteachta an Aontais ar an eolas freisin faoi chúrsaí sábháilteachta eitlíochta sa Chongó (Brazzaville) sa Ghuine Mheánchiorclach, i Madagascar, sa tSúdáin agus i Suranam.

(6) Chuir an Ghníomhaireacht an Coimisiún agus Coiste Aersháblháilteachta an Aontais ar an eolas faoi na measúnuithe teicniúla a rinneadh le haghaidh na meastóireachta tosaigh agus an fhaireacháin leanúnaigh ar údaruithe oibreoirí tríú tíortha, arna n-eisiúint de bhun Rialachán (AE) Uimh. 452/2014 ón gCoimisiún ([4]).

([1]) IO L 344, 27.12.2005, lch. 15.

([2]) Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 ón gCoimisiún an 22 Márta 2006 lena mbunaítear liosta Comhphobail na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Chomhphobal dá dtagraítear i gCaibidil II de Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle (IO L 84, 23.3.2006, lch. 14).

([3]) Rialachán (CE) Uimh. 473/2006 ón gCoimisiún an 22 Márta 2006 lena leagtar síos rialacha cur chun feidhme don liosta Comhphobail d'aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Chomhphobal, dá dtagraítear i gCaibidil II de Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle (IO L 84, 23.3.2006, lch. 8).

([4]) Rialachán (AE) Uimh. 452/2014 ón gCoimisiún an 29 Aibreán 2014 ina leagtar síos ceanglais theicniúla agus nósanna imeachta riaracháin a bhaineann le hoibríochtaí aeir na n-oibreoirí tríú tíortha de bhun Rialachán (CE) Uimh. 216/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle (IO L 133, 6.5.2014, lch. 12).

(7) Chuir an Ghníomhaireacht an Coimisiún agus Coiste Aershábháilteachta an Aontais ar an eolas freisin faoi thorthaí na hanailíse ar chigireachtaí rampa a rinneadh faoin gclár um Measúnú Sábháilteachta ar Aerárthaí Eachtracha ("SAFA"), i gcomhréir le Rialachán (AE) Uimh. 965/2012 ón gCoimisiún ([5]).

(8) Chomh maith leis sin, chuir an Ghníomhaireacht an Coimisiún agus Coiste Aershábháilteachta an Aontais ar an eolas faoi na tionscadail um chúnamh teicniúil a rinneadh i dtríú tíortha a ndearna toirmeasc ar oibriú faoi Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 difear dóibh. Thairis sin, sholáthair an Ghníomhaireacht agus an Fhrainc faisnéis faoi na pleananna agus na hiarrataí ar chúnamh teicniúil agus comhar breise chun feabhas a chur ar chumas riaracháin agus teicniúil na n-údarás um eitlíocht shibhialta i dtríú tíortha d'fhonn cuidiú leo dul i ngleic le neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta is infheidhme maidir leis an eitlíocht shibhialta. Iarradh ar na Ballstáit freagra a thabhairt ar na hiarrataí sin i gcomhar leis an gCoimisiún agus leis an nGníomhaireacht ar bhonn déthaobhach. I ndáil leis sin, d'athluaigh an Coimisiún a úsáidí atá sé faisnéis a sholáthar don chomhphobal idirnáisiúnta eitlíochta, go háirithe tríd an uirlis Chomhpháirtíochta um Chúnamh maidir le Sábháilteacht Eitlíochta a Chur Chun Feidhme, ar uirlis de chuid na hEagraíochta Eitlíochta Sibhialta Idirnáisiúnta í, faoin gcúnamh teicniúil a sholáthraíonn an tAontas agus na Ballstáit do thríú tíortha chun feabhas a chur ar shábháilteacht eitlíochta ar fud an domhain.

(9) Sholáthair Eurocontrol tuairisc cothrom le dáta don Choimisiún agus do Choiste Aershábháilteachta an Aontais maidir le stádas fheidhmeanna aláraim SAFA agus na n-oibreoirí tríú tír, lena n-áirítear staitisticí faoi theachtaireachtaí foláirimh le haghaidh aeriompróirí a bhfuil toirmeasc orthu.

Aeriompróirí an Aontais

(10) Tar éis don Ghníomhaireacht anailís a dhéanamh ar fhaisnéis a d'eascair as cigireachtaí rampa a rinneadh ar aerárthaí aeriompróirí an Aontais, maille le faisnéis a d'eascair as cigireachtaí caighdeánaithe a rinne an Ghníomhaireacht, arna comhlánú freisin le faisnéis a d'eascair as cigireachtaí agus iniúchtaí sonracha a rinne údaráis náisiúnta eitlíochta, tá bearta áirithe forfheidhmithe agus ceartaitheacha glactha ag roinnt Ballstát agus ag an nGníomhaireacht, agus í ag feidhmiú mar údarás inniúil, agus tá an Coimisiún agus Coiste Aershábháilteachta an Aontais curtha ar an eolas faoi na bearta sin.

(11) D'athdhearbhaigh na Ballstáit agus an Ghníomhaireacht, agus í ag feidhmiú mar údarás inniúil, go bhfuil siad réidh le gníomhú de réir mar is gá i gcás ina léireoidh an fhaisnéis ábhartha sábháilteachta go bhfuil gar-rioscaí sábháilteachta ann mar thoradh ar neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán ábhartha sábháilteachta ag aeriompróirí an Aontais.

Aeriompróirí ón Airméin

(12) I mí an Mheithimh 2020, le Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) 2020/736 ón gCoimisiún, cuireadh aeriompróirí ón Airméin isteach in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 ([6]).

(13) An 3 Samhain 2021, thionóil an Coimisiún, an Ghníomhaireacht, na Ballstáit agus Coiste Eitlíochta Sibhialta na hAirméine ("CAC") cruinniú teicniúil, ar lena linn a thug CAC nuashonrú maidir leis na gníomhaíochtaí a rinneadh ó tionóladh an cruinniú teicniúil an 15 Aibreán 2021 chun aghaidh a thabhairt ar na heasnaimh shábháilteachta a sainaithníodh. Thug CAC forléargas ar na forbairtí is déanaí maidir leis an gcreat dlíthiúil um an eitlíocht shibhialta san Airméin, faisnéis maidir le forbairt bhreise na bhfeidhmeanna agus na bhfreagrachtaí ranna/rannóige atá ag CAC, agus an Lámhleabhar Acmhainní Daonna.

(14) Chuir CAC an Coimisiún ar an eolas freisin faoin Lámhleabhar um Bainistiú Sábháilteachta a forbraíodh le déanaí agus faoi na seisiúin oiliúna maidir leis an gCóras um Bainistiú Sábháilteachta (SMS) a rinne baill foirne CAC.

([5]) Rialachán (AE) Uimh. 965/2012 ón gCoimisiún an 5 Deireadh Fómhair 2012 lena leagtar síos ceanglais theicniúla agus nósanna imeachta riaracháin a bhaineann le hoibríochtaí aeir de bhun Rialachán (CE) Uimh. 216/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle (IO L 296, 25.10.2012, lch. 1).

([6]) Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) 2020/736 ón gCoimisiún an 2 Meitheamh 2020 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 a mhéid a bhaineann le liosta na n-aeriompróirí a bhfuil toirmeasc ar a n-oibriú nó atá faoi réir srianta oibríochtúla laistigh den Aontas (IO L 172, 3.6.2020, lch. 7).

(15) Thairis sin, chuir CAC in iúl don Choimisiún gur cúlghaireadh na Deimhnithe Aeroibreora ("AOC") de chuid na n-aeriompróirí *Atlantis Armenian Airlines* agus *Fly Armenia Airways* agus gur deimhníodh aeriompróir nua *Flyone Armenia* (AOC Uimh. 074). Ós rud é nach bhfuil léirithe ag Coiste Eitlíochta Sibhialta na hAirméine go bhfuil cumas leordhóthanach aige na caighdeáin sábháilteachta ábhartha a chur chun feidhme agus a fhorfheidhmiú, le heisiúint AOCanna do na haeriompróirí nua sin ní rud é sin a ráthaíonn go bhfuil caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta á gcomhlíonadh go leordhóthanach.

(16) Tugann an Coimisiún dá aire an dul chun cinn atá déanta ag CAC ó thaobh aghaidh a thabhairt ar na hábhair imní maidir le sábháilteacht eitlíochta, rud a d'fhág gur i mí an Mheithimh 2020, cuireadh iompróirí deimhnithe na hAirméine isteach in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006. Mar sin féin, de réir na faisnéise agus na doiciméadachta a chuir CAC ar fáil, ní leor an fhianaise gur tugadh aghaidh go héifeachtach ar na heasnaimh shábháilteachta a sainaithníodh le linn na cuairte measúnaithe a rinne an tAontas ar an láthair in 2020 ar chaoi a áiritheodh comhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta. Leanfaidh an Coimisiún de bheith i dteagmháil le CAC agus déanfaidh sé faireachán ar na bearta breise a ghlactar agus na gníomhaíochtaí a dtugtar fúthu chun na heasnaimh shábháilteachta sin a réiteach, lena n-áirítear na hacmhainneachtaí maidir le formhaoirseacht ar shábháilteacht atá ag CAC féin. Sa chomhthéacs seo, tugadh faoi deara go ndéanfaidh an Ghníomhaireacht bainistíocht ar thionscadal um chúnamh teicniúil chun tacú le CAC agus í ag iarraidh formhaoirseacht ar shábháilteacht eitlíochta a fheabhsú san Airméin.

(17) I gcomhréir leis na critéir choiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún i dtaobh aeriompróirí ón Airméin gur cheart liosta na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Aontas a leasú chun go n-áireofaí *Flyone Armenia* in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006, agus chun go mbainfí *Atlantis Armenian Airlines* agus *Fly Armenia Airways* den Iarscríbhinn sin.

(18) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe san Airméin trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

Aeriompróirí ó Oileáin Chomóra

(19) Cuireadh an t-aeriompróir *Air Service Comores* isteach in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 an 22 Márta 2006.

(20) An 12 Deireadh Fómhair 2006, trí bhíthin Rialachán (CE) Uimh. 1543/2006 ón gCoimisiún, aistríodh *Air Service Comores* ó Iarscríbhinn A go hIarscríbhinn B a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 ([7]).

(21) Mar chuid dá ghníomhaíochtaí faireacháin leanúnaigh, d'iarr an Coimisiún ar *L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores* ('ANACM') liosta a sholáthar de na sealbhóirí AOC uile atá deimhnithe in Oileáin Chomóra.

(22) An 15 Iúil 2021, dheimhnigh ANACM i scríbhinn gur scoir an t-aeriompróir *Air Service Comores* dá chuid gníomhaíochtaí.

(23) I gcomhréir leis na critéir choiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún gur cheart liosta na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Aontas, a leasú chun go mbainfí *Air Service Comores* d'Iarscríbhinn B a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006.

(24) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe in Oileáin Chomóra trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

(25) I gcás ina léireoidh aon fhaisnéis sábháilteachta ábhartha go bhfuil gar-rioscaí sábháilteachta ann mar thoradh ar neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta, is féidir go mbeidh gá le gníomhaíocht bhreise ón gCoimisiún, i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005.

([7]) Rialachán (CE) Uimh. 1543/2006 ón gCoimisiún an 12 Deireadh Fómhair 2006 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 lena mbunaítear liosta Comhphobail na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Chomhphobal, dá dtagraítear i gCaibidil II de Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus arna leasú le Rialachán (CE) Uimh. 910/2006 (IO L 283, 14.10.2006, lch. 27)

Aeriompróirí ón Iaráic

(26) I mí na Nollag 2015, le Rialachán Cur Chun Feidhme (CE) 2015/2322 ón gCoimisiún, cuireadh an t-aeriompróir *Iraqi Airways* isteach in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (AE) Uimh. 474/2006 ([8]).

(27) An 17 Meitheamh 2021, arna iarraidh sin don Iaráic agus mar chuid de ghníomhaíochtaí faireacháin leanúnaigh, thionóil an Coimisiún, an Ghníomhaireacht, na Ballstáit, agus Údarás Eitlíochta Shibhialta na hIaráice ("ICAA") cruinniú teicniúil. Le linn an chruinnithe sin, sholáthair ICAA tuairisc cothrom le dáta maidir leis na gníomhaíochtaí a rinneadh ó cuireadh *Iraqi Airways* le hIarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006, chomh maith le faisnéis maidir le stádas chur i gcrích an iniúchta doiciméad a bhaineann leis an gCur Chuige i leith Faireachán Leanúnach de chuid Chlár Iniúchta ICAO um Fhormhaoirseacht Uilíoch Sábháilteachta ("USOAP CMA").

(28) Thairis sin, chuir ICAA in iúl don Choimisiún gur tugadh aghaidh ar na moltaí go léir a d'eascair as an tionscadal um chúnamh teicniúil le haghaidh ICAA, rud a chuir an Ghníomhaireacht ar fáil in 2017, agus gur cuireadh na moltaí sin chun feidhme. Mar chomhlánú ar an bhfaisnéis a soláthraíodh roimh an gcruinniú teicniúil, gheall IACAA go gcuirfeadh sé tuilleadh fianaise ar fáil chun an dul chun cinn a luadh a léiriú. Sa dara cuid den chruinniú sin, arna iarraidh sin go sonrach ag an Iaráic, thug an Coimisiún agus an Ghníomhaireacht soiléirithe do ICAA maidir leis an bpróiseas údaraithe le haghaidh Oibreoirí Tríú Tír ("TCO") i bhfianaise an iarratais ar údaruithe TCO a bhfuil sé beartaithe ag *Iraqi Airways* nó aeriompróirí eile atá deimhnithe san Iaráic a dhéanamh amach anseo.

(29) Le linn an chruinnithe a tionóladh an 17 Meitheamh 2021, shonraigh an Coimisiún go bhféadfadh sé féachaint le *Iraqi Airways* a bhaint d'Iarscríbhinn I a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 nuair a dheimhníonn an fhaisnéis, lena n-áirítear trí chuairt mheasúnaithe an Aontais ar an láthair, go bhfuil an Iaráic ag comhlíonadh chaighdeáin deimhniúcháin agus faireacháin de chuid ICAO, agus nuair a thaispeánann an Iaráic don Ghníomhaireacht agus don Choimisiún gur réitíodh na fadhbanna ba chúis leis an gcinneadh diúltach i leith TCO in 2015.

(30) I gcomhréir leis na critéir chomhchoiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún ag an bpointe seo nach bhfuil aon fhoras le leasú a dhéanamh ar liosta na n-aeriompróirí a bhfuil toirmeasc orthu oibriú laistigh den Aontas a mhéid a bhaineann le haeriompróirí ón Iaráic.

(31) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe san Iaráic trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

Aeriompróirí ón gCasacstáin

(32) I mí na Nollag 2016, le Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) 2016/2214 ón gCoimisiún ([9]) baineadh aeriompróirí ón gCasacstáin d'Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006.

(33) I mí Feabhra 2020, mar chuid den fhaireachán leanúnach ar an gcóras formhaoirseachta sábháilteachta sa Chasacstáin, cuireadh túis le comhairliúcháin fhoirmiúla le húdaráis inniúla na Casacstáine. Sa chomhthéacs sin, le linn an chruinnithe a bhí ag Coiste Aersháblúilteachta an Aontais i mí na Bealtaine 2021, tugadh forléargas dó ar staid na formhaoirseachta sábháilteachta sa Chasacstáin.

(34) Mar thoradh ar phlé Choiste Aersháblúilteachta an Aontais Eorpaigh i mí na Bealtaine 2021, rinne saineolaithe ón gCoimisiún, ón nGníomhaireacht agus ó na Ballstáit cuairt mheasúnaithe sa Chasacstáin idir an 11 agus an 15 Deireadh Fómhair 2021 ar láthair oifigí Údarás Eitlíochta Sibhialta na Casacstáine ("CAC KZ2") agus ag an Riarachán Eitlíochta de chuid *Kazakhstan Joint Stock Company* ("AAK") agus ar shampla trí aeriompróir atá deimhnithe sa Chasacstáin, eadhon *Air Astana, Jupiter Jet* agus *Qazaq Air.*

([8]) Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) 2015/2322 ón gCoimisiún an 10 Nollaig 2015 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 lena mbunaítear liosta Comhphobail na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Chomhphobal (IO L 328, 12.12.2015, lch. 67).

([9]) Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) 2016/2214 ón gCoimisiún an 8 Nollaig 2016 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 a mhéid a bhaineann le liosta na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Aontas (IO L 334, 9.12.2016, lch. 6).

(35) Díríodh sa chuairt mheasúnaithe ar ghníomhaíochtaí AAK mar gheall ar an ról tábhachtach atá aige agus an fhreagracht atá air maidir le gníomhaíochtaí faireacháin ar na haeriompróirí atá deimhnithe sa Chasacstáin. Mar sin féin, ghlac ionadaithe ó CAC KZ páirt sna gníomhaíochtaí measúnaithe uile toisc go bhfuil roinnt gníomhaíochtaí beartais, amhail glacadh nós imeachta AAK, laistigh dá sainchúram.

(36) De réir na cuairte mheasúnaithe, is léir gur cé go bhfuil láidreachtaí á léiriú ag AAK, tá laigí fós ann, amhail neamhchomhlíonadh oibleagáidí AAK le linn phróisis deimhniúcháin na n-aeriompróirí. Sa bhreis air sin, ba cheart an próiseas faireachán a oiriúnú agus, i gcás inarb gá, é a neartú chun a áirithiú go bhfuil gach aeriompróir faoi réir faireachán atá ar comhréir lena mhéid agus lena chastacht, agus chun comhlíonadh leanúnach na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta a áirithiú.

(37) Thairis sin, ba cheart do CAC KZ aird níos mó a thabhairt ar a áirithiú go gcoinnítear an creat dlíthiúil cothrom le dáta ó thaobh leasuithe ar Iarscríbhinní IACO a chomhtháthú i rialacháin na Casacstáine. Ní mór do CAC KZ agus AAK a áirithiú go gcuirtear chun feidhme sásraí agus nósanna imeachta inmheánach fónta lena ndéantar an creat dlíthiúil agus teicniúil atá ann faoi láthair a aistriú ina ngnáthghníomhaíochtaí agus ina ngnáthnósanna imeachta de chuid na heagraíochta. Sa chomhthéacs seo, ba cheart do CAC KZ agus AAK a bhfeidhmeanna bainistithe cáilíochta foriomlána a fheabhsú mar aon le Clár Sábháilteachta Stáit na Casacstáine chun a áirithiú go sainaithneofar na riosca sábháilteachta a d'fhéadfadh a bheith ann agus go ndéantar iad mhaolú go cuí ar bhealach córasach tráthúil.

(38) Maidir leis na gníomhaíochtaí ceadúnaithe a dhéanann AAK, chun cur chun feidhme freagrachtaí ceadúnaithe na Casacstáine mar Stát Conarthach ICAO a áirithiú, shainaithin an fhoireann mheasúnaithe réimsí ar gá feabhas a chur orthu, go háirithe nósanna imeachta na gcigirí, córas scrúduithe teoiriciúla na foirne eitilte, agus na nósanna imeachta lenar féidir cur chuige caighdeánach a bhaint amach i leith cháilíocht na scrúdaitheoirí eitilte agus an fhaireacháin a dhéantar orthu.

(39) Tá eolas maith ag an bhfoireann aeracmhainneachta ar na nósanna imeachta atá i bhfeidhm laistigh de AAK. Mar sin féin, tá gá le feabhsuithe breise, go suntasach i réimse na hoiliúna atréimhseach agus speisialaithe chun cáilíochtaí riachtanacha na gcigirí a ráthú. Léirigh sampláil na ngníomhaíochtaí arna ndéanamh ag an bhfoireann aeracmhainneachta gurb ann do dhiallas ó na ceanglais, go háirithe i réimse an deimhnithe agus an fhaireachais ar oibreoirí agus ar eagraíochtaí chothabhála.

(40) Bhí *Air Astana,* príomh-aeriompróir paisinéirí agus lasta na Casacstáine, ina ábhar do chuairt tiomanta de chuid na foirne measúnaithe an 13 Deireadh Fómhair 2021. Tá Córas um Bainistiú Sábháilteachta ("SMS") dea-fheidhmeach láidir ar bun ag an aeriompróir, córas a ghineann sonraí úsáideacha le haghaidh an aeriompróra. Ar an iomlán, ar bhonn an athbhreithnithe shamplaigh, bhíothas in ann a dheimhniú gur láidir agus gur feidhmiúil an Córas um Fhaireachán ar Chomhlíonadh (CMS) a bhí i bhfeidhm. Tá tuiscint mhaith ag bainistíocht shinsearach na cuideachta ar na córais sin agus baineann siad leas astu chun rioscaí a shainaithint agus na bearta iomchuí a thógáil chun na rioscaí is mó a mhaolú ionas go mbeidh siad ar leibhéil atá inghlactha.

(41) Tacaíonn teicneoirí cáilithe agus stáisiúin líne a bhfuil cumas cothabhála acu le hoibríochtaí an aeriompróra. Níor sainaithníodh aon fhadhb ná aon easnamh i réimse na haeracmhainneachta le linn na cuairte.

(42) Léirigh an t-aeriompróir go bhfuil córas láidir struchtúrtha aige chun rialú a dhéanamh ar na gnéithe éagsúla den oiliúint le haghaidh na foirne eitilte, na foirne cábáin agus riarthóirí na heitilte, lena n-áirítear teagascóirí agus scrúdaitheoirí eitilte. Léirigh na comhaid sampláilte inrianaitheacht na ndeimhnithe oiliúna agus na bhfoirmeacha comhlánaithe mar is cuí.

(43) Is aeriompróir lasta de chuid na Casacstáine atá bunaithe in Almaty é *Jupiter Jet* agus bhí sé ina ábhar do chuairt tiomanta a rinne an fhoireann mheasúnaithe an 13 Deireadh Fómhair 2021. *Joint-Stock Company Air Company ATMA* an t-ainm a bhí air nuair a bunaíodh in 1996 é agus tugadh ainm nua air in 2016. Oibríonn sé cairtseirbhísí *ad hoc* le Antonov AN-12 amháin.

(44) Cé go bhfuil SMS forbartha agus curtha chun feidhme ag an aeriompróir sin, tá gá le feabhsuithe chun an leibhéal aibíochta atá ag teastáil le haghaidh an chórais a bhaint amach.

(45) Léirigh an t-aeriompróir go bhfuil córas láidir struchtúrtha aige chun rialú a dhéanamh ar ghnéithe éagsúla den aeracmhainneacht leanúnach.

(46) Le linn na cuairte, cinneadh go raibh na nósanna imeachta a bhaineann leis an Mála Eitilte Leictreonach ("EFB"), mar chuid den Lámhleabhar Oibríochtaí, an-ghinearálta. Thairis sin, sainaithníodh sa Lámhleabhar Oibríochtaí nach raibh cuid de na nósanna imeachta cothrom le dáta na forbartha go hiomlán, e.g. sa chaibidil a bhaineann leis an gCóras Seachanta Imbhuailte Tráchta ("TCAS"), ní raibh na glaonna amach caighdeánacha TCAS 7.1 uile agus na nósanna imeachta a bhaineann leo le fáil ann. Ní mór athbhreithniú a dhéanamh ar an Lámhleabhar Oibríochtaí agus é a sheiceáil chun a fháil amach an bhfuil sé ag comhlíonadh na gcaighdeán is infheidhme.

(47) Is aeriompróir idir-réigiúnach paisinéirí agus lasta é *Qazaq Air* a bunaíodh in 2015 agus atá suite in Nur-Sultan, agus oibríonn sé flít de chúig thuirbeitleán De Havilland Dash-8-Q400NG. Thug an fhoireann mheasúnaithe cuairt tiomanta ar an aeriompróir an 14 Deireadh Fómhair 2021.

(48) Tá SMS i bhfeidhm ag *Qazaq Air* a ghineann sonraí úsáideacha le haghaidh an aeriompróra. Mar sin féin, le linn an mheasúnaithe, sainaithníodh nach ndearna *Qazaq Air* na gníomhaíochtaí uile go córasach de réir na gceanglas sa Lámhleabhar um Bainistiú Sábháilteachta, e.g. ní dhearnadh aon iniúchadh sábháilteachta agus bhí cleachtadh um fhreagairt ar éigeandáil fós le reáchtáil.

(49) Rinne an t-aeriompróir feidhm Faireacháin ar Chomhlíonadh a fhorbairt agus a chur chun feidhme, ach tá gá le tuilleadh feabhsuithe chun a acmhainneacht iomlán a áirithiú a mhéid a bhaineann le tabhairt i gcrích na dtorthaí ó iniúchtaí inmheánacha.

(50) Le linn an mheasúnaithe, tugadh faoi deara roinnt neamhréireachtaí le Lámhleabhar Oibríochtaí an aeriompróra. Rud atá ina ábhar imní go sonrach is ea an chaoi nár leag an t-aeriompróir síos critéir cháilíochta le haghaidh na foirne eitilte maidir le hoibríochtaí faoi choinníollacha drochléargais, cé go bhfuil an t-aeriompróir formheasta le haghaidh oibríochtaí faoi choinníollacha drochléargais.

(51) Úsáideann *Qazaq Air* córas ríomhaireachta um sceidealú agus faireachán le haghaidh a fhoirne eitilte. Le linn an mheasúnaithe ar thaifead oiliúna na riarthóirí eitilte, suíodh go raibh roinnt seisiúin oiliúna thréimhsiúla thar téarma.

(52) Ar bhonn an phlé a rinne sé, tháinig Coiste Aersháblháilteachta an Aontais ar an gconclúid gur cheart aird ar leith a thabhairt ar fhaireachán a dhéanamh ar na gníomhaíochtaí leantacha, lena n-áirítear trí éisteacht a thabhairt do CAC KZ mar le AAK ag an gcéad chruinniú eile de Choiste Aersháblháilteachta an Aontais, chun aghaidh a thabhairt ar na moltaí a rinneadh linn na cuairte measúnaithe a mhéid a bhaineann le forbairt agus cur chun feidhme éifeachtach plean iomchuí um ghníomhaíochtaí ceartaitheacha.

(53) I gcomhréir leis na critéir chomhchoiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún ag an bpointe seo nach bhfuil aon fhoras le leasú a dhéanamh ar liosta na n-aeriompróirí a bhfuil toirmeasc orthu oibriú laistigh den Aontas a mhéid a bhaineann le haeriompróirí ón gCasacstáin.

(54) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe sa Chasacstáin trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

(55) I gcás ina léireoidh aon fhaisnéis sábháilteachta ábhartha go bhfuil gar-rioscaí sábháilteachta mar thoradh ar neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta, d'fhéadfadh gá a bheith le gníomhaíocht bhreise ón gCoimisiún, i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005.

Aeriompróirí ón Libia

(56) I mí na Nollag 2014, le Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) Uimh. 1318/2014 ón gCoimisiún ([10]) cuireadh aeriompróirí ón Libia isteach in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006.

(57) I litir an 2 Meitheamh 2021, chuir Údarás Eitlíochta Sibhialta na Libia ("LYCAA") faisnéis ar fáil maidir lena struchtúr, lena chóras maoirseachta agus lena ghníomhaíochtaí, lena n-áirítear lámhleabhair maidir le nósanna imeachta cigireachtaí inmheánacha, treoracha d'eagraíochtaí na heitlíochta sibhialta, foirmeacha le haghaidh gairmithe agus eagraíochtaí eitlíochta, bearta forfheidhmiúcháin a rinneadh ó 2019 i leith, chomh maith leis an liosta de shealbhóirí AOC agus d'aerárthaí cláraithe atá ann faoi láthair.

([10]) Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) Uimh. 1318/2014 ón gCoimisiún an 11 Nollaig 2014 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 lena mbunaítear liosta Comhphobail na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Chomhphobal (IO L 355, 12.12.2014, lch. 8).

(58) Léiríonn an fhaisnéis a soláthraíodh gur dheimhnigh LYCAA dhá aeriompróir nua, eadhon *Berniq Airways* (AOC 032/21) agus *Hala Airlines* (AOC 033/21) agus gur athraigh *Global Aviation and Services* a ainm chuig *Global Air Transport*. Ós rud é nár léirigh LYCAA go raibh cumas leordhóthanach aige na caighdeáin sábháilteachta ábhartha a chur chun feidhme agus a fhorfheidhmiú, ní ráthaítear go bhfuil caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta á gcomhlíonadh go leordhóthanach le heisiúint AOC don dá aeriompróir nua sin.

(59) An 1 Meán Fómhair 2021, arna iarraidh sin don Libia agus mar chuid de ghníomhaíochtaí faireacháin leanúnaigh, thionóil an Coimisiún, an Ghníomhaireacht, na Ballstáit, ionadaithe LYCAA cruinniú teicniúil. Le linn an chruinnithe sin, thug LYCAA forléargas ar a eagraíocht agus ar a fheidhmeanna, lena n-áirítear na bunphrionsabail maidir le formhaoirseacht sábháilteachta a dhéanamh. San fhaisnéis eile a chuir LYCAA ar fáil, bhí forléargas cothrom le dáta ar fhorbairtí agus ar staid na himeartha maidir lena chuid gníomhaíochtaí lena dtugtar aghaidh ar na moltaí a d'eascair as an tionscadal um chúnamh teicniúil le haghaidh LYCAA a chur an Ghníomhaireacht ar fáil in 2019. Chuir LYCAA faisnéis ar fáil freisin maidir le torthaí ó Iniúchadh Doiciméad ICAO USOAP CMA, a rinneadh in 2020.

(60) Cé gur léirigh LYCAA go bhfuil dul chun cinn teoranta déanta aige ó thaobh caighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta a chur chun feidhme, tháinig an Coimisiún agus Coiste Aersháblháilteachta an Aontais ar an gconclúid, ar bhonn na faisnéise agus na doiciméadachta a chur LYCAA ar fáil, lena n-áirítear an fhaisnéis a sholáthair LCYAA ag an gcruinniú teicniúil an 1 Meán Fómhair 2021, nach raibh LYCAA in ann comhlíonadh ná cur chun feidhme éifeachtach na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta a léiriú.

(61) I gcomhréir leis na critéir choiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún gur cheart liosta na n-aeriompróirí ón Libia atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Aontas a leasú chun *Berniq Airways* agus *Hala Airlines* a chur isteach in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006.

(62) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe sa Libia trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

Aeriompróirí ó Mheicsiceo

(63) Níor cuireadh aeriompróirí ó Mheicsiceo isteach in Iarscríbhinní A ná B a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 riamh.

(64) Tar éis tionóisc mharfach a bhain d'aeriompróir de chuid Mheicsiceo *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*) i gCúba an 18 Bealtaine 2018, chuaigh an Coimisiún i dteagmháil le *Dirección General de Aeronáutica Civil* i Meicsiceo ("DGAC Meicsiceo") chun faisnéis mhionsonraithe a iarraidh. An 16 Deireadh Fómhair 2018, chuir an Coimisiún, an Ghníomhaireacht agus DGAC Meicsiceo tús le comhairliúcháin fhoirmiúla, lena n-áirítear cruinniú teicniúil.

(65) Ar bhonn na gcomhairliúchán a reáchtáladh, na faisnéise a soláthraíodh agus na sonraí ó chláir SAFA agus TCO de chuid an Aontais, faisnéis nach raibh aon fhadhb thromchúiseach ná chórasach á léiriú inti an tráth sin, mheas an Coimisiún nach raibh staid na sábháilteachta eitlíochta i Meicsiceo ina chúis imní phráinneach ó thaobh na sábháilteachta de.

(66) An 25 Bealtaine 2021, thug Údarás Feidearálach Eitlíochta na Stát Aontaithe ("FAA") rátáil Chatagóir 2 do DGAC Meicsiceo faoi chuimsiú a chláir Idirnáisiúnta um Measúnú ar Shábháilteacht Eitlíochta ("IASA"), ó tharla gur mheas sé nár chomhlíon DGAC Meicsiceo na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta.

(67) An 23 Meitheamh 2021, sheol an Coimisiún litir chuig DGAC Meicsiceo inar léirigh sé a imní i ngeall ar an gcinneadh a ghlac FAA, agus d'iarr sé aon fhaisnéis ábhartha a léireodh méid na himní sábháilteachta a bhí bunaithe ag FAA.

(68) An 20 Meán Fómhair 2021, thug DGAC Meicsiceo faisnéis don Choimisiún maidir leis na heasnaimh a shainaithin FAA i ndáil le hEilimintí Criticiúla ICAO agus maidir leis na cláir um chúnamh teicniúil agus na gníomhaíochtaí ar tugadh fúthu chun aghaidh a thabhairt ar na saincheisteanna sin mar is ceart.

(69) Ar bhonn na faisnéise atá ar fáil, lena n-áirítear faisnéis a sholáthair DGAC Meicsiceo ina litir an 20 Meán Fómhair 2021, measann an Coimisiún ag an gcéim seo go bhfuil an acmhainneacht agus an toilteanas is gá ag DGAC Meicsiceo chun aghaidh a thabhairt ar easnaimh shábháilteachta nuair a shainaithnítear iad.

(70) I gcomhréir leis na critéir chomhchoiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún ag an bpointe seo nach bhfuil aon fhoras le leasú a dhéanamh ar liosta na n-aeriompróirí a bhfuil toirmeasc orthu oibriú laistigh den Aontas a mhéid a bhaineann le haeriompróirí ó Mheicsiceo.

(71) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe i Meicsiceo trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

(72) I gcás ina léireoidh aon fhaisnéis sábháilteachta ábhartha go bhfuil gar-rioscaí sábháilteachta ann mar thoradh ar neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta, is féidir go mbeidh gá le gníomhaíocht bhreise ón gCoimisiún, i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005.

Aeriompróirí ón Moldóiv

(73) I mí Aibreáin 2019, le Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) 2019/618 ón gCoimisiún ([11]) cuireadh na haeriompróirí uile ón Moldóiv isteach in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006, cé is moite de *Air Moldova*, *Fly One* agus *Aerotranscargo*.

(74) Mar thoradh ar phlé Choiste Aersháblháilteachta an Aontais Eorpaigh i mí na Bealtaine 2021, rinne saineolaithe ón gCoimisiún, ón nGníomhaireacht agus ó na Ballstáit cuairt mheasúnaithe an Aontais ar an láthair sa Mholdóiv idir an 20 agus an 24 Meán Fómhair 2021 ag Údarás Eitlíochta Sibhialta na Moldóive ("CAAM") agus ag sampla de thrí aeriompróir atá deimhnithe sa Mholdóiv, mar atá *Terra Avia*, *Fly Pro* agus *HiSky*.

(75) Léirítear i dtuarascáil na cuairte measúnaithe go bhfuil feabhsuithe suntasacha déanta ag CAAM i roinnt réimsí ó rinne an chuairt mheasúnaithe AE ar an láthair in 2019. Bhí ábharthacht ar leith ag baint leis an gcobhsaíocht a bhain CAAM amach ó thaobh rialacháin eitlíochta náisiúnta a dhréachtú agus na haibíochta a léiríodh chun formhaoirseacht chuí éifeachtach a dhéanamh. Tugadh faoi deara go ndearna CAAM iarrachtaí suntasacha formhór na rialachán náisiúnta a thabhairt cothrom le dáta agus cinn nua a fhorbairt. Tá CAAM ag obair chun ábhar treorach leormhaith a chur ar fáil chun tacú lena mbaill foirne ina gcuid cúram formhaoirseachta.

(76) Tá Córas um Bainistiú Cáilíochta láidir forbartha ag CAAM. Cloíodh leis an bplean iniúchta le haghaidh 2021 agus rinneadh iniúchtaí agus cigireachtaí de réir an sceidil. Na torthaí a fuarthas mar gheall ar an ngníomhaíocht sin, thug na baill foirne atá freagrach aghaidh orthu, sin nó tá aghaidh á tabhairt orthu faoi láthair.

(77) Déanann CAAM na gníomhaíochtaí ceadúnaithe i gcomhréir leis na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta. Mar sin féin, chinn an fhoireann mheasúnaithe réimsí ina raibh gá le tuilleadh feabhsuithe, go háirithe tabhairt chun críche an chórais um scrúduithe teoiriciúla le haghaidh píolótaí príobháideacha agus scrúdaitheoirí leighis ainmnithe, agus neartú an fhaireacháin ar scrúdaitheoirí eitilte ag cigire CAAM.

(78) Is cuimsitheach é an clár formhaoirseachta leanúnach ó thaobh réimsí agus líon na n-iniúchtaí de, agus déantar freastal cuí ar cháilíocht agus ar thaithí na gcigirí san oiliúint atá ann cheana agus atá beartaithe amach anseo. Déantar doiciméadú agus faireachán cuí ar na hiniúchtaí a dhéantar, go sonrach ó thaobh na ngníomhaíochtaí a dhéanann na haeriompróirí, lena n-áirítear gníomhaíochtaí ceartaitheacha agus anailís ar bhunchúiseanna. Mar sin féin, tá gá le caighdeánú breise ar na nósanna imeachta cigireachta, go háirithe i ndáil le taifead a dhéanamh ar na torthaí a fhaightear le linn gníomhaíochtaí cigireachta.

(79) Is féidir le CAAM foireann leordhóthanach a mhealladh, rud atá i gcomhréir le méid agus raon feidhme thionscal na heitlíochta a ndéantar formhaoirseacht air. Na baill foirne uile a cuireadh faoi agallamh, ba dhaoine cáilithe agus eolach iad. Ba iomchuí na cláir agus na pleananna um oiliúint theoiriciúil.

([11]) Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) 2019/618 ón gCoimisiún an 15 Aibreán 2019 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 a mhéid a bhaineann le liosta na n-aeriompróirí a bhfuil toirmeasc ar a n-oibriú nó atá faoi réir srianta oibríochtúla laistigh den Aontas (IO L 106, 17.4.2019, lch. 1).

(80) Ba é conclúid na foirne go bhfuil sé de chumas ag CAAM formhaoirseacht a dhéanamh ar na gníomhaíochtaí eitlíochta sa Mholdáiv, córas rialála fónta a choinneáil ar bun, agus na rialacháin eitlíochta atá ann cheana a chur chun feidhme agus a fhorfheidhmiú chun aghaidh a thabhairt ar easnaimh sábháilteachta a thagann chun cinn. Tá an córas formhaoirseachta ar shábháilteacht seanbhunaithe sa Mholdáiv, cé go bhfuil roinnt gníomhaíochtaí fós ar siúl arb é is aidhm dóibh an córas a fheabhsú a thuilleadh agus fanacht cothrom le dáta leis na leasuithe a rinneadh ar na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta le déanaí.

(81) Bunaíodh *Terra Avia* mar aeriompróir príobháideach in 2005 agus oibríonn sé Boeing 747 le haghaidh eitiltí lasta sceidealta agus aerárthach Airbus A320 le haghaidh cairteitiltí paisinéirí. Tá CMS agus SMS feidhmiúil ag an aeriompróir. Le linn an mheasúnaithe ar SMS an aeriompróra, shainaithin an fhoireann réimsí áirithe ar gá tuilleadh feabhsuithe a dhéanamh orthu. Léirigh an t-aeriompróir dearcadh an-dearfach i leith tuilleadh feabhsuithe a chur ar na córais sábháilteachta.

(82) Déanann dhá struchtúr éagsúla bainistíocht ar an Aeracmhainneacht Leanúnach: ceann amháin lonnaithe sa Mholdóiv agus an dara ceann i Sharjah (AAE). Tháinig an fhoireann mheasúnaithe ar an gconclúid go raibh ar an aeriompróir feabhas a chur ar a chóras coimeádta taifead maidir leis na gníomhaíochtaí éagsúla cothabhála a dhéantar sna suíomhanna éagsúla a bhaineann lena chuid aerárthaí.

(83) Léiríonn Lámhleabhar Oibríochtaí *Terra Aviana* na hoibríochtaí a dhéantar, agus dréachtaítear é i gcomhréir leis na rialacháin is infheidhme sa Mholdóiv, cé go bhfuil údar le nuashonrú chun beartas earraí contúirteacha a chur san áireamh.

(84) Oibríonn *Fly Pro* dhá lasteitleán Boeing 747. Tá CMS agus SMS forbartha agus curtha i bhfeidhm go hiomlán, cé gur chóir an Lámhleabhar um Bainistiú Sábháilteachta agus an Lámhleabhar um Fhaireachán ar Chomhlíonadh a leasú d'fhonn cuntasachtaí agus freagrachtaí an Bhainisteora Sábháilteachta agus an Bhainisteora um Fhaireachán ar Chomhlíonadh a ailíniú. I réimse an fhaireacháin ar shonraí eitilte, tá clár seanbhunaithe ag *Fly Pro*, lena n-áirítear córas aiseolais gníomhach.

(85) Tá córas láidir i bhfeidhm ag *Fly Pro* le haghaidh aeracmhainneacht leanúnach, agus gníomhaíonn sé go muiníneach ina róil éagsúla, cé go bhféadfaí próiseas doiciméadaithe na ngníomhaíochtaí a dhéanann sé a fheabhsú.

(86) Léiríonn Lámhleabhar Oibríochtaí *Fly Pro* na hoibríochtaí a dhéantar, agus dréachtaítear é i gcomhréir leis na rialacháin is infheidhme sa Mholdóiv. Ba cheart don aeriompróir feabhas a chur ar an modheolaíocht riaracháin, ina ndéanann sé taifead ar gach gníomhaíocht a bhaineann le heitilt, amhail na logleabhair turais. Thairis sin, ba cheart Liosta Trealamh Íosta an aeriompróra a oiriúnú níos fearr don aerárthach lena mbaineann sé, agus ba cheart é a bheith faoi réir rialú rialta iomchuí.

(87) Bunaíodh *HiSky* i Meán Fómhair 2019, agus oibríonn sé aerárthach Airbus A319 amháin ina cheart féin, agus ag an am céanna tá aerárthach amháin ar fáil faoi shocrú léasa fhliuch leis an aeriompróir *HiSky Europe* atá deimhnithe sa Rómáin.

(88) Tá SMS láidir forbartha agus curtha chun feidhme ag *HiSky* a ghineann sonraí úsáideacha le haghaidh an aeriompróra. Tá CMS láidir feidhmiúil aige, ach tá feabhsuithe beaga inmhianaithe maidir le cuntasachtaí agus freagrachtaí an Bhainisteora Sábháilteachta agus an Bhainisteora um Fhaireachán ar Chomhlíonadh a dhréachtú. Tá tuiscint mhaith ag bainistíocht shinsearach na cuideachta ar na córais sin agus baineann siad leas astu chun rioscaí a aithint agus na bearta iomchuí a thógáil chun na rioscaí is mó a mhaolú ionas go mbeidh siad ar leibhéil atá inghlactha.

(89) Tá na lámhleabhair riachtanacha forbartha ag *HiSky* ina bhfuil na beartais agus mionsonraí ar na nósanna imeachta a bhaineann leo, agus iad formheasta ag CAAM. Tá oiliúint cheart curtha ar an bhfoireann dheimhnithe maidir leis na cineálacha aerárthaigh a oibrítear. An Lámhleabhar Oibríochtaí atá formheasta faoi láthair, léiríonn sé na hoibríochtaí a dhéantar, agus dréachtaítear é i gcomhréir leis na rialacháin is infheidhme sa Mholdóiv.

(90) Tacaíonn teicneoirí cáilithe agus stáisiúin líne a bhfuil cumas cothabhála acu le hoibríochtaí *HiSky*. Tá córas bunaithe ag an aeriompróir chun faireachán a dhéanamh ar oiliúint agus ar sheiceáil na bailíochta agus chun inrianaitheacht deimhnithe oiliúna agus foirmeacha seiceála comhlánaithe a áirithiú.

(91) Ar bhonn thoradh na cuairte measúnaithe ar an láthair, d'iarr an Coimisiún ar CAAM agus ar aeriompróirí *Terra Avia, Fly Pro* agus *HiSky* freastal ar éisteacht os comhair Choiste Aersháblháilteachta an Aontais an 10 Samhain 2021.

(92) An córas a cuireadh ar bun chun formhaoirseacht sábháilteachta a áirithiú ar na haeriompróirí atá deimhnithe sa Mholdóiv, chuir CAAM an córas sin i láthair don Choimisiún agus do Choiste Aershábháilteachta an Aontais le linn na héisteachta. Mhínigh sé go raibh dul chun cinn éifeachtach déanta ó thaobh chur chun feidhme na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta mar thoradh ar shraith beart a rinneadh ó 2019 i leith. Agus a ghealltanas maidir leis an bhfeabhsú leanúnach á chur i dtábhacht, thug CAAM forléargas cuimsitheach mionsonraithe don Choimisiún agus do Choiste Aershábháilteachta an Aontais maidir le cur chun feidhme an phlean um ghníomhaíochtaí ceartaitheacha a forbraíodh mar fhreagairt ar thorthaí na cuairte measúnaithe ar an láthair a rinne an tAontas i mí Mheán Fómhair 2021. Áiríodh leis sin na cuspóirí straitéiseacha a sainíodh i leith an am amach anseo, amhail leasuithe ar chreat dlíthiúil na Moldóive, agus ar lámhleabhair agus nósanna imeachta CAAM, leanúint d'fheabhsuithe ar an gcóras bainistithe cáilíochta, agus cur chun feidhme éifeachtach na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta a fheabhsú a thuilleadh.

(93) Ina theannta sin, chuir CAAM an Coimisiún agus Coiste Aershábháilteachta an Aontais ar an eolas faoi na pleananna um ghníomhaíochtaí ceartaitheacha a d'fhorbair na haeriompróirí *Terra Avia, Fly Pro* agus *HiSky*, mar fhreagairt ar thorthaí na cuairte measúnaithe ar an láthair a rinne an tAontas i mí Mheán Fómhair 2021. Rinneadh na pleananna um ghníomhaíochtaí ceartaitheacha sin a chomhordú agus a fhormheas ag CAAM, agus rinneadh iad a chomhtháthú i ngníomhaíochtaí formhaoirseachta CAAM.

(94) Le linn na héisteachta, gheall CAAM go gcoimeádfadh sé an Coimisiún ar an eolas faoi na gníomhaíochtaí breise a rinneadh i ndáil leis na barúlacha eile a tugadh le linn na cuairte measúnaithe ar an láthair a rinne an tAontas in 2021. Ina theannta sin, gheall CAAM go rachadh sé i mbun dialóg sábháilteachta leanúnach, lena n-áirítear trí fhaisnéis ábhartha sábháilteachta a chur ar fáil agus trí chruinnithe breise, má mheasann an Coimisiún gur gá sin agus nuair a mheasann sé gur gá sin.

(95) Chuir an Coimisiún i bhfios go láidir, agus d'aithin údaráis na Moldóive, a thábhachtaí atá sé dóibh cobhsaíocht agus neamhspleáchas leanúnach a áirithiú do cheannaireacht CAAM, mar ba léir go raibh sé sin ina ghné thábhachtach sna feabhsuithe a chonacthas go háirithe le bliain anuas.

(96) Ar bhonn na faisnéise uile atá ar fáil faoi láthair, lena n-áirítear torthaí na cuairte measúnaithe ar an láthair i mí Mheán Fómhair 2021 agus ar bhonn na héisteachta ag Coiste Aershábháilteachta an Aontais, meastar go bhfuil fianaise leordhóthanach ann go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta is infheidhme á gcomhlíonadh ag CAAM agus ag aeriompróirí atá deimhnithe sa Mholdóiv.

(97) I gcomhréir leis na critéir choiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún i dtaobh aeriompróirí ón Moldóiv gur cheart an liosta a leasú chun na haeriompróirí uile atá deimhnithe sa Mholdóiv a bhaint de, is é sin liosta na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Aontas a leagtar amach in Iarscríbhinn A a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006.

(98) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe sa Mholdáiv trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

(99) I gcás ina léireoidh aon fhaisnéis sábháilteachta ábhartha go bhfuil gar-rioscaí sábháilteachta ann mar thoradh ar neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta, is féidir go mbeidh gá le gníomhaíocht bhreise ón gCoimisiún, i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005.

Aeriompróirí ón bPacastáin

(100) I mí an Mhárta 2007, le Rialachán (CE) Uimh. 235/2007 ón gCoimisiún ([12]) cuireadh *Pakistan International Airlines* isteach in Iarscríbhinn B a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 agus baineadh é den Iarscríbhinn sin ina dhiaidh sin i mí na Samhna 2007 le Rialachán (CE) Uimh. 1400/2007 ón gCoimisiún ([13]).

([12]) Rialachán (CE) Uimh. 235/2007 ón gCoimisiún an 5 Márta 2007 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 lena mbunaítear liosta Comhphobail na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Chomhphobal (IO L 66, 6.3.2007, lch. 3).

([13]) Rialachán (CE) Uimh. 1400/2007 ón gCoimisiún an 28 Samhain 2007 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 lena mbunaítear liosta Comhphobail na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Chomhphobal (IO L 311, 29.11.2007, lch. 12)

(101) An 24 Meitheamh 2020, tar éis na tionóisce an 22 Bealtaine 2020 a bhain le haerárthach de chuid *Pakistan International Airlines*, léirigh ráiteas ó Aire Cónaidhme Eitlíochta na Pacastáine gur trí mhodhanna calaoiseacha a fuarthas líon ard de na ceadúnais phíolóta a d'eisigh Údarás Eitlíochta Sibhialta na Pacastáine ("PCAA").

(102) Mar thoradh ar an méid sin agus ar an easpa formhaoirseacht éifeachtach sábháilteachta a dhealraíonn sé a rinne Údarás Eitlíochta Sibhialta na Pacastáine, chuir an Ghníomhaireacht údaruithe TCO de chuid *Pakistan International Airlines* agus *Vision Air* ar fionraí le héifeacht ón 1 Iúil 2020. Leanann an staid sin ar aghaidh, ós rud é go measann an Ghníomhaireacht faoi láthair, nach bhfuil na coinníollacha uile is gá chun deireadh a chur leis an bhfionraí comhlíonta.

(103) D'fhreagair eagraíochtaí idirnáisiúnta eile um shábháilteacht eitlíochta don staid sin sa Phacastáin. An 15 Iúil 2020, rinne FAA an Phacastáin a íosghrádú go rátáil Chatagóir 2 faoina chlár IASA. I mí Feabhra 2021, phostáil ICAO Imní Suntasach Sábháilteachta (SSC) i réimse an cheadúnaithe agus na hoiliúna pearsanra maidir leis an bpróiseas ceadúnaithe le haghaidh foirne eitilte sa Phacastáin.

(104) An 1 Iúil 2020, chuir an Coimisiún tús le comhairliúcháin le PCAA, de bhun Airteagal 3(2) de Rialachán (CE) Uimh. 473/2006. Sa chomhthéacs sin, d'eagraigh an Coimisiún, i gcomhar leis an nGníomhaireacht agus leis na Ballstáit, roinnt cruinnithe teicniúla le PCAA an 9 Iúil agus an 25 Meán Fómhair 2020, an 15 agus an 16 Márta 2021, agus an 15 Deireadh Fómhair 2021.

(105) Le linn na gcruinnithe sin, pléadh saincheisteanna éagsúla, go háirithe formhaoirseacht a dhéanamh ar aeriompróirí atá deimhnithe ag an bPacastáin, lena n-áirítear ar a SMS. D'iarr an Coimisiún faisnéis faoin bhformhaoirseacht a dhéantar ar aeriompróirí atá deimhnithe sa Phacastáin, lena n-áirítear a gCórais Bainistithe Sábháilteachta, mar aon le fianaise nach bhfuil staid den chineál céanna forleathan i réimsí eile atá faoi réir fhormhaoirseacht sábháilteachta Údarás Eitlíochta Sibhialta na Pacastáine freisin, amhail deimhniú foirne cábáin, ceadúnú innealtóirí cothabhála, nó deimhniú aeriompróirí.

(106) Sholáthair PCAA fianaise agus faisnéis ábhartha agus rinne an Coimisiún agus saineolaithe na Gníomhaireachta measúnú uirthi. Le linn an chruinnithe an 15 Deireadh Fómhair 2021, thug PCAA tuairisc ar na bearta breise a rinneadh chun aghaidh a thabhairt ar na hábhair imní a shainaithin an Coimisiún. Áirítear orthu sin easnaimh ar bhainistíocht cháilíochta na nósanna imeachta doiciméadaithe, easpa treorach le haghaidh na gcigirí, próiseas cáilithe neamh-chomhlíontach le haghaidh Ceadúnas Píolóta Iompair Aerlíne ("ATPL"), easpa nó beagán rianaithe ar ghníomhaíochtaí ceartaitheacha de bharr torthaí, agus easpa cumas iomchuí maidir le hanailís a dhéanamh ar bhunchúiseanna. I ndáil leis sin, agus aird á tabhairt freisin ar iniúchadh ICAO USOAP a bhí sceidealaithe idir an 29 Samhain agus an 10 Nollaig 2021, thug PCAA tuairisc maidir leis an athbhreithniú cuimsitheach a rinneadh ar a lámhleabhair agus ar a nósanna imeachta, go háirithe maidir leis na hathruithe ar an bpróiseas ceadúnaithe PCAA, chomh maith leis na seiceálacha inmheánacha chun comhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta a fhíorú agus chun SSC ICAO a réiteach.

(107) D'iarr an Coimisiún ar PCAA tuilleadh faisnéise a sheoladh maidir leis na hathruithe ar a chóras ceadúnaithe, ar na lámhleabhair agus nósanna imeachta nua agus/nó leasaithe, ar thorthaí nó ar thuarascálacha na seiceálacha inmheánacha, agus ar fhógra a thabhairt do ICAO maidir le difríocht i ndáil leis an tástáil scile ATPL.

(108) Ar bhonn na faisnéise atá ar fáil agus an phlé le PCAA, aithníonn an Coimisiún iarrachtaí PCAA gníomhaíochtaí ceartaitheacha a ghlacadh chun aghaidh a thabhairt ar na heasnaimh shábháilteachta a sainaithníodh. Ní raibh an Coimisiún, le cúnamh ón nGníomhaireacht agus ó na Ballstáit, in ann cinneadh soiléir a dhéanamh, áfach, maidir lena héifeachtaí atá na bearta ceartaitheacha sin ná maidir lena mhéid atá siad curtha chun feidhme ionas go maolófar ar bhealach inbhuanaithe na heasnaimh sábháilteachta a sainaithníodh. Ar an mbonn sin, d'fhonn a chinneadh an gá gníomhaíocht bhreise a dhéanamh de bhun Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, leanfaidh an Coimisiún de bheith i dteagmháil le PCAA agus déanfaidh sé faireachán ar na bearta breise a glacadh agus ar na gníomhaíochtaí a rinneadh chun aghaidh a thabhairt ar an staid sa Phacastáin, lena n-áirítear trí thoradh an iniúchta atá beartaithe ag ICAO USOAP, agus trí chuairt mheasúnaithe AE ar an láthair sa Phacastáin.

(109) I gcomhréir leis na critéir chomhchoiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún ag an bpointe seo nach bhfuil aon fhoras le leasú a dhéanamh ar liosta na n-aeriompróirí a bhfuil toirmeasc orthu oibriú laistigh den Aontas a mhéid a bhaineann le haeriompróirí ón bPacastáin.

(110) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe sa Phacastáin trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

(111) I gcás ina léireoidh aon fhaisnéis sábháilteachta ábhartha go bhfuil gar-rioscaí sábháilteachta ann mar thoradh ar neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta, is féidir go mbeidh gá le gníomhaíocht bhreise ón gCoimisiún, i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005.

Aeriompróirí ón Rúis

(112) Lean an Coimisiún, an Ghníomhaireacht agus údaráis inniúla na mBallstát d'fhaireachán géar a dhéanamh ar fheidhmíocht sábháilteachta na n-aeriompróirí atá deimhnithe sa Rúis agus a oibríonn laistigh den Aontas, lena n-áirítear é sin a dhéanamh trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa a dhéantar ar aeriompróirí áirithe Rúiseacha, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

(113) An 31 Lúnasa 2020, chuir an t-aeriompróir *SKOL Airline LLC*, aeriompróir atá deimhnithe sa Rúis, iarratas ar údarú TCO faoi bhráid na Gníomhaireachta. Rinne an Ghníomhaireacht measúnú ar an iarratas sin i gcomhréir leis na ceanglais a leagtar síos i Rialachán (AE) Uimh. 452/2014, agus d'ardaigh sí ábhair imní bhunúsacha ó thaobh sábháilteachta de toisc nár léirigh *SKOL Airline LLC* go bhfuil na ceanglais a leagtar síos in Airteagal 3 den Rialachán sin á gcomhlíonadh aige, go háirithe na caighdeáin atá sna hIarscríbhinní a ghabhann le Coinbhinsiún Chicago um Eitlíocht Shibhialta Idirnáisiúnta. Tar éis malartuithe fairsinge leis an nGníomhaireacht, chinn *SKOL Airline LLC* a iarratas a tharraingt siar an 12 Feabhra 2021.

(114) An 25 Márta 2021, chuir an t-aeriompróir *SKOL Airline LLC* iarratas eile ar údarú TCO faoi bhráid na Gníomhaireachta. Rinne an Ghníomhaireacht measúnú ar an iarratas sin i gcomhréir leis na ceanglais a leagtar síos i Rialachán (AE) Uimh. 452/2014, agus d'ardaigh sí arís ábhair imní bhunúsacha ó thaobh sábháilteachta de maidir le mainneachtain *SKOL Airline LLC* a léiriú go bhfuil na ceanglais is infheidhme a leagtar síos in Airteagal 3 den Rialachán sin á gcomhlíonadh aige, go háirithe na caighdeáin atá sna hIarscríbhinní a ghabhann le Coinbhinsiún Chicago ar Eitlíocht Shibhialta Idirnáisiúnta. Chinn an Ghníomhaireacht nár chomhlíon *SKOL Airline LLC* na ceanglais sin. Dá bhrí sin, an 19 Iúil 2021, dhiúltaigh an Ghníomhaireacht don iarratas ar chúiseanna sábháilteachta. Níor bhain an t-aeriompróir *SKOL Airline LLC* úsáid as an gceart achomharc a dhéanamh i gcoinne an chinnidh sin i gcomhréir le hAirteagal 108 go hAirteagal 114 de Rialachán (AE) 2018/1139 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([14]).

(115) An 20 Deireadh Fómhair 2021, bhuail ionadaithe ón gCoimisiún, ón nGníomhaireacht agus ó na Ballstáit le hionadaithe ó Ghníomhaireacht Aeriompair Fheidearálach na Rúise chun athbhreithniú a dhéanamh ar fheidhmíocht sábháilteachta na n-aeriompróirí atá deimhnithe sa Rúis ar bhonn na gcigireachtaí rampa a rinneadh sa tréimhse idir an 24 Márta 2021 agus an 1 Deireadh Fómhair 2021, agus chun na cásanna a shainaithint inar cheart do Ghníomhaireacht Aeriompair Fheidearálach na Rúise a cuid gníomhaíochtaí formhaoirseachta a neartú.

(116) San athbhreithniú ar chigireachtaí rampa SAFA ar aeriompróirí atá deimhnithe sa Rúis, níor léiríodh aon easnamh sábháilteachta suntasach nó athfhillteach. Torthaí an chláir faireacháin arna chur chun feidhme ag an nGníomhaireacht i gcomhréir le Rialachán (AE) Uimh. 452/2014 ó na haeriompróirí atá deimhnithe sa Rúis agus atá údarú TCO acu, rinneadh na torthaí sin a chur i láthair freisin le linn an chruinnithe. Thug an Coimisiún dá aire freisin nár léirigh torthaí an chláir faireacháin sin easnaimh shuntasacha ná easnaimh sábháilteachta athfhillteacha.

(117) Tar éis don Ghníomhaireacht iarratas TCO ón aeriompróir *SKOL Airline LLC* a dhiúltú ar fhorais sábháilteachta, thug an Coimisiún agus an Coiste Aersábháilteachta cuireadh don aeriompróir *SKOL Airline LLC* an 22 Deireadh Fómhair 2021 chuig éisteacht an 9 Samhain 2021. Dheimhnigh an t-aeriompróir *SKOL Airline LLC* an 28 Deireadh Fómhair 2021 a rannpháirtíocht san éisteacht a bhí beartaithe.

(118) An 28 Deireadh Fómhair 2021, chuir FATA an Coimisiún ar an eolas faoi thoirmeasc a forchuireadh ar aeriompróir *SKOL Airline LLC* lena gcuirtear cosc ar an aeriompróir eitiltí a oibriú thar theorainn an stáit sa Rúis agus d'iarr sé ar an gCoimisiún athmhachnamh a dhéanamh ar an ngá atá le héisteacht an aeriompróra *SKOL Airline LLC* mar ar bhonn an chinnidh ó FATA, ní bheadh *SKOL Airline LLC* in ann oibriú isteach san Aontas.

(119) An 3 Samhain 2021, chuir an Coimisiún in iúl do FATA gur iarradh ar *SKOL Airline LLC* freastal ar an éisteacht toisc nach raibh sé in ann a léiriú go raibh sé ag comhlíonadh na gcaighdeán atá sna hIarscríbhinní a ghabhann le Coinbhinsiún Chicago um Eitlíocht Shibhialta Idirnáisiúnta agus ar an gcúis sin choinnigh sé leis an gcuireadh chun na héisteachta.

([14]) Rialachán (AE) 2018/1139 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 4 Iúil 2018 maidir le rialacha comhchoiteanna i réimse na heitlíochta sibhialta agus lena mbunaítear Gníomhaireacht Sábháilteachta Eitlíochta na hEorpa, agus lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008, Rialachán (AE) Uimh. 996/2010, Rialachán (AE) Uimh. 376/2014 agus Treoir 2014/30/AE agus Treoir 2014/53/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus lena n-aisghairtear Rialachán (CE) Uimh. 552/2204 agus Rialachán (CE) Uimh. 216/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus Rialachán (CEE) Uimh. 3922/91 ón gComhairle (IO L 212, 22.8.2018, lch. 1).

(120) Rinneadh an éisteacht leis an aeriompróir *SKOL Airline LLC* an 9 Samhain 2021. Ar a iarratas féin, d'fhreastail FATA ar an éisteacht freisin. Le linn na héisteachta sin, thug an t-aeriompróir *SKOL Airline LLC* tuairisc arís ar na gníomhaíochtaí a bhain leis an dá iarratas ar údarú TCO. Chuir sé i dtábhacht na deacrachtaí a bhí ag an aeriompróir le linn an phróisis chun a léiriú go bhfuil ceanglais Rialachán (AE) Uimh. 452/2014 á gcomhlíonadh aige. Cé gur aithin sé na torthaí uile a d'ardaigh an Ghníomhaireacht, níor chuir sé aon fhaisnéis ar fáil maidir leis na bearta a bhí déanta aige chun na torthaí sin a réiteach. Níor thug sé aon fhianaise ach oiread maidir le stádas reatha chur chun feidhme na ngníomhartha ceartaitheacha i dtaca leis na torthaí sin. Ar bhonn na faisnéise a sholáthair an t-aeriompróir *SKOL Airline LLC* roimh an éisteacht agus le linn na héisteachta, níl an t-aeriompróir in ann neamh-chomhlíonadh a shainaithint maidir lena phróisis, a nósanna imeachta ná a ghníomhaíochtaí oibríochtúla.

(121) Dúirt FATA nár thacaigh sé leis an ath-iarratas a rinne an t-aeriompróir *SKOL Airline LLC* ar údarú TCO an 25 Márta 2021. Chuir FATA in iúl don Choimisiún agus do Choiste Aershábháilteachta an Aontais freisin go ndéanfaidh sé iniúchtaí *ad-hoc* breise ar *SKOL Airline LLC* má théann an t-aeriompróir i dteagmháil arís leis an nGníomhaireacht le haghaidh údarú TCO ina dhiaidh sin.

(122) Ar bhonn na faisnéise uile atá ar fáil faoi láthair, lena n-áirítear go háirithe gur dhiúltaigh an Ghníomhaireacht don iarratas TCO ar fhorais sábháilteachta an 19 Iúil 2021, agus an fhaisnéis a soláthraíodh le linn na héisteachta, tháinig an Coimisiún agus Coiste Aershábháilteachta an Aontais ar an gconclúid nár léirigh an t-aeriompróir *SKOL Airline LLC* go raibh na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta á gcomhlíonadh aige.

(123) I gcomhréir leis na critéir choiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, measann an Coimisiún gur cheart liosta na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc ar a n-oibriú laistigh den Aontas, a leasú chun go gcuirtear *SKOL Airline LLC* isteach in Iarscríbhinn B a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006.

(124) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí ón Rúis trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

(125) I gcás ina mbraithfear aon ghar-riosca sábháilteachta a bheith ann mar thoradh ar neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta, féadfaidh an Coimisiún toirmeasc ar a n-oibriú a fhorchur ar aeriompróirí lena mbaineann atá deimhnithe sa Rúis agus iad a chur isteach in Iarscríbhinní A nó B a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006.

Aeriompróirí ón tSúdáin Theas

(126) Níor cuireadh aeriompróirí ón tSúdáin Theas riamh isteach in Iarscríbhinní A ná B a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 474/2006.

(127) Le trí bliana anuas, tharla naoi dtionóisc agus teagmhas thromchúiseacha sa tSúdáin Theas, lena n-áirítear tuairteáil aerárthach Let-410 le clárú HK-4274 an 2 Márta 2021 a bhí á oibriú ag *South Sudan Supreme Airlines*, tuairteáil ba chúis le 10 mbás, agus an tionóisc a tharla le déanaí an 2 Samhain 2021 a bhain le haerárthach Antonov AN-26 le clárú TR-NGT, tionóisc ba chúis le cúig bhás. Sa dá chás, cuireadh amhras ar bharántúlacht na marcanna clárúcháin, toisc go ndealraíonn sé nach bhfuil siad bailí a thuilleadh, agus dá bhrí sin d'fhéadfadh sé gur úsáideadh iad mar chomharthaí bréagacha clárúcháin ar na haerárthaí lena mbaineann. Mar gheall ar na cúinsí maidir leis na himeachtaí sin, léiríodh ábhair imní maidir leis an gcumas atá ag Údarás Eitlíochta Sibhialta na Súdáine Theas ("SSCAA") formhaoirseacht chuí sábháilteachta a dhéanamh ar na haeriompróirí atá faoina chúram.

(128) An 26 Márta 2021, sheol an Coimisiún litir chuig SSCAA ina gcuirtear in iúl an imní atá air maidir le staid sábháilteachta eitlíochta sa tSúdáin Theas, agus d'iarr sé air doiciméid ina ndéantar cur síos ar struchtúr agus eagrú SSCAA, ar a chóras deimhniúcháin agus formhaoirseachta, agus ar ghníomhaíochtaí formhaoirseachta a rinneadh maidir le haeriompróirí atá deimhnithe sa tSúdáin Theas. Iarradh faisnéis freisin maidir le stádas sealbhóirí reatha AOC, aerárthaí atá cláraithe sa tSúdáin Theas, eagraíochtaí cothabhála agus ceadúnais foirne eitilte.

(129) An 23 Iúil 2021, thug SSCAA freagra ar fhiosrúchán an Choimisiúin, agus chuir sé in iúl gur cuireadh AOC *South Sudan Supreme Airlines* ar fionraí. Thairis sin, chuir sé in iúl don Choimisiún go raibh athbhreithniú á dhéanamh ag SSCAA ar na hoibreoirí aerárthaí uile agus ar AOCanna sa tír, mar gheall ar amhras maidir le clárú an aerárthaigh a bhain leis an tionóisc sin. Chomh maith leis sin, chuir SSCAA in iúl go raibh gníomhaíochtaí feabhsúcháin ar siúl i réimsí na Rialachán, na Lámhleabhar agus na hOiliúna. Níor chuir SSCAA an tsraith doiciméad a iarradh ar fáil, áfach.

(130) An 5 Deireadh Fómhair 2021, chuir an Coimisiún litir eile chuig SSCAA ina rinne sé athdhearbhú ar a iarraidh go gcuirfí na doiciméid réamhluaite isteach faoin 18 Deireadh Fómhair 2021 ar a dhéanaí. Sa litir sin, shoiléirigh an Coimisiún go measfaí go raibh easpa comhair ó SSCAA más rud é nach gcuirtear an fhaisnéis a iarradh isteach go tráthúil, i bhfianaise na himní atá léirithe faoi chóras formhaoirseachta sábháilteachta na Súdáine Theas.

(131) An 5 Samhain 2021, bhí cruinniú ag Toscaireacht an Aontais in Juba na Súdáine Theas le ceannaire SSCAA, a dheimhnigh go bhfuarthas litir an 5 Deireadh Fómhair 2021. Gheall SSCAA freagraí ar na ceisteanna a sheoladh faoi dheireadh mhí na Samhna, agus chuir sé dhá dhoiciméad ar fáil lena n-áirítear faisnéis maidir le Clár Cigireachta, Faireacháin agus Iniúchóireachta SSCAA, chomh maith le tuarascálacha ar athbhreithnithe ar aeriompróirí áirithe agus ar aerárthaí atá cláraithe thar lear agus atá ag oibriú sa tSúdáin Theas. Déanfaidh an Coimisiún grinnstaidéar ar na doiciméid a chuirfear ar fáil dó chun a chinneadh an dtabharfar cuireadh do SSCAA chuig an gcéad chruinniú eile de Choiste Aersháblháilteachta an Aontais.

(132) I gcomhréir leis na critéir chomhchoiteanna a leagtar amach san Iarscríbhinn a ghabhann le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005, agus i bhfianaise na gcomhairliúchán atá ar siúl le SSCAA, comhairliúcháin a tionscnaíodh faoi Airteagal 3 de Rialachán (CE) Uimh. 473/2006 ón gCoimisiún, measann an Coimisiún ag an bpointe seo nach bhfuil aon fhoras le leasú a dhéanamh ar liosta na n-aeriompróirí a bhfuil toirmeasc orthu oibriú laistigh den Aontas a mhéid a bhaineann le haeriompróirí ón tSúdáin Theas.

(133) Ba cheart do na Ballstáit leanúint d'fhíorú go bhfuil na caighdeáin sábháilteachta idirnáisiúnta ábhartha á gcomhlíonadh go héifeachtach ag aeriompróirí atá deimhnithe sa tSúdáin Theas trí thosaíocht a thabhairt do na cigireachtaí rampa ar na haeriompróirí sin, de bhun Rialachán (AE) Uimh. 965/2012.

(134) I gcás ina léireoidh aon fhaisnéis sábháilteachta ábhartha go bhfuil gar-rioscaí sábháilteachta ann mar thoradh ar neamh-chomhlíonadh na gcaighdeán sábháilteachta idirnáisiúnta, is féidir go mbeidh gá le gníomhaíocht bhreise ón gCoimisiún, i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005.

(135) Ba cheart, dá bhrí sin, Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 a leasú dá réir sin.

(136) Aithnítear le hAirteagail 5 agus 6 de Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005 an gá le cinntí a dhéanamh go tapa agus, i gcás inarb iomchuí, go práinneach, i bhfianaise na n-impleachtaí sábháilteachta. Dá bharr sin, tá sé fíor-riachtanach, ar mhaithe le faisnéis íogair agus na daoine a thaistealaíonn a chosaint, go bhfoilseofaí aon chinneadh i gcomhthéacs uasdátú a dhéanamh ar liosta na n-aeriompróirí atá faoi réir toirmeasc nó srian ar a n-oibriú laistigh den Aontas, agus go dtiocfadh sé i bhfeidhm láithreach tar éis a ghlactha.

(137) Tá na bearta dá bhforáiltear sa Rialachán seo i gcomhréir leis an tuairim ó Choiste Aersháblháilteachta an Aontais arna bhunú le hAirteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 2111/2005,

TAR ÉIS AN RIALACHÁN SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

Leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 474/2006 mar a leanas:

(1) Cuirtear an téacs in Iarscríbhinn I a ghabhann leis an Rialachán seo in ionad Iarscríbhinn A;

(2) Cuirtear an téacs in Iarscríbhinn II a ghabhann leis an Rialachán seo in ionad Iarscríbhinn B.

Airteagal 2

Tiocfaidh an Rialachán seo i bhfeidhm an lá tar éis lá a fhoilsithe in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh*.

Beidh an Rialachán seo ina cheangal go huile agus go hiomlán agus beidh sé infheidhme go díreach i ngach Ballstát.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, 25 Samhain 2021.

Thar ceann an Choimisiúin,
Ar son an Uachtaráin,
Adina VĂLEAN
Comhalta den Choimisiún

IARSCRÍBHINN I

'IARSCRÍBHINN A

LIOSTA NA nAERIOMPRÓIRÍ A BHFUIL TOIRMEASC AR A nOIBRIÚ LAISTIGH DEN AONTAS, MAILLE LE hEISCEACHTAÍ [1]

Ainm eintiteas dlíthiúil an aeriompróra faoi mar a léirítear é ar a AOC (agus a ainm trádála, murab ionann é)	Uimhir an Teastais Aeroibreora ('AOC') nó Uimhir an Cheadúnais Oibríochta	Sainitheoir trí litir ICAO	Stát an Oibreora
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Veiniséala
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suranam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	An Iaráin
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	An Iaráic
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	An Nigéir
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	An tSiombáib
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	An Rúis
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an Afganastáin, lena n-áirítear			**An Afganastáin**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	An Afganastáin
KAM AIR	AOC 001	KMF	An Afganastáin
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar Angóla, cé is moite de *TAAG Angola Airlines* agus *Heli Malongo*, lena n-áirítear			**Angóla**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angóla
GUICANGO	AO-009/11-06/17 TEJ	Ní fios	Angóla
AIR JET	AO-006/11-08/18 TEJ	MBC	Angóla
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Ní fios	Angóla
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Ní fios	Angóla
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Ní fios	Angóla
SONAIR	AO-002/11-08/17 TEJ	SOR	Angóla
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an Airméin, lena n-áirítear			**An Airméin**

[1] D'fhéadfaí cead a thabhairt d'aeriompróirí a liostaítear in Iarscríbhinn A cearta tráchta a fheidhmiú trí aerárthaí a úsáid ar léas fliuch ó aeriompróir nach bhfuil faoi réir toirmeasc ar a oibriú, ar choinníoll go gcomhlíonfar na caighdeáin sábháilteachta ábhartha.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	An Airméin
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	An Airméin
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	An Airméin
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		An Airméin
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	An Airméin
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	An Airméin
SKYBALL	AM AOC 073	N/B	An Airméin
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an gCongó (Brazzaville), lena n-áirítear			**An Congó (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	An Congó (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	An Congó (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	An Congó (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	An Congó (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Ní fios	An Congó (Brazzaville)
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar Phoblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC), lena n-áirítear			**Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Ní fios	Poblacht Dhaonlathach an Chongó (PDC)
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar Djibouti, lena n-áirítear			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Ní fios	DAO	Djibouti
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an nGuine Mheánchiorclach, lena n-áirítear			**An Ghuine Mheánchiorclach**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	An Ghuine Mheánchiorclach
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Ní fios	An Ghuine Mheánchiorclach
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an Eiritré, lena n-áirítear			**An Eiritré**
ERITREAN AIRLINES	AOC Uimh. 004	ERT	An Eiritré
NASAIR ERITREA	AOC Uimh. 005	NAS	An Eiritré
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an gCirgeastáin, lena n-áirítear			**An Chirgeastáin**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	An Chirgeastáin
AIR COMPANY AIR KG	50	Ní fios	An Chirgeastáin
AIR MANAS	17	MBB	An Chirgeastáin
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	An Chirgeastáin
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	An Chirgeastáin
HELI SKY	47	HAC	An Chirgeastáin
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	An Chirgeastáin
SKY KG AIRLINES	41	KGK	An Chirgeastáin
TEZ JET	46	TEZ	An Chirgeastáin
VALOR AIR	07	VAC	An Chirgeastáin
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an Libéir.			**An Libéir**

Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an Libia, lena n-áirítear			**An Libia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	An Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	An Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Ní fios	An Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	An Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	An Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	An Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	An Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	An Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	An Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	An Libia
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar Neipeal, lena n-áirítear			**Neipeal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Ní fios	Neipeal
ALTITUDE AIR	085/2016	Ní fios	Neipeal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Neipeal
FISHTAIL AIR	017/2001	Ní fios	Neipeal
SUMMIT AIR	064/2010	Ní fios	Neipeal
HELI EVEREST	086/2016	Ní fios	Neipeal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Neipeal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Ní fios	Neipeal
MAKALU AIR	057A/2009	Ní fios	Neipeal
MANANG AIR PVT	082/2014	Ní fios	Neipeal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Ní fios	Neipeal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Ní fios	Neipeal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Neipeal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Ní fios	Neipeal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Neipeal
SIMRIK AIR	034/2000	Ní fios	Neipeal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Neipeal
SITA AIR	033/2000	Ní fios	Neipeal
TARA AIR	053/2009	Ní fios	Neipeal

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Neipeal
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar São Tomé agus Príncipe, lena n-áirítear			**São Tomé agus Príncipe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé agus Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé agus Príncipe
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar Shiarra Leon			**Siarra Leon**
Gach aeriompróir atá deimhnithe ag na húdaráis atá freagrach as formhaoirseacht rialála a dhéanamh ar an tSúdáin, lena n-áirítear			**An tSúdáin**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	An tSúdáin
BADR AIRLINES	35	BDR	An tSúdáin
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	An tSúdáin
ELDINDER AVIATION	8	DND	An tSúdáin
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	An tSúdáin
HELEJETIC AIR	57	HJT	An tSúdáin
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	An tSúdáin
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	An tSúdáin
NOVA AIRWAYS	46	NOV	An tSúdáin
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	An tSúdáin
SUN AIR	51	SNR	An tSúdáin
TARCO AIR	56	TRQ	An tSúdáin‘

IARSCRÍBHINN II

'IARSCRÍBHINN B

LIOSTA NA nAERIOMPRÓIRÍ ATÁ FAOI RÉIR SRIANTA OIBRÍOCHTÚLA LAISTIGH DEN AONTAS [1]

Ainm eintiteas dlíthiúil an aeriompróra faoi mar a léirítear é ar a AOC (agus a ainm trádála, murab ionann é)	Uimhir an Teastais Aeroibreora ('AOC')	Sainitheoir trí litir ICAO	Stát an Oibreora	Cineál aerárthaigh atá srianta	Cláruimhir nó cláruimhreacha agus, más ann dóibh, sraithuimhir nó sraithuimhreacha déantúis atá ag na haerárthaí srianta	Stát an chláraithe
IRAN AIR	FS100	IRA	An Iaráin	Gach aerárthach den chineál Fokker F100 agus den chineál Boeing B747.	Aerárthaí den chineál Fokker F100 mar a luaitear ar an AOC; aerárthaí den chineál Boeing B747 mar a luaitear ar an AOC.	An Iaráin
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	An Chóiré Thuaidh	An flít ar fad, cé is moite de: 2 aerárthach den chineál TU-204.	An flít ar fad, cé is moite de: P-632, P-633.	An Chóiré Thuaidh'

[1] D'fhéadfaí cead a thabhairt d'aeriompróirí a liostaítear in Iarscríbhinn B cearta tráchta a fheidhmiú trí aerárthaí a úsáid ar léas fliuch ó aeriompróir nach bhfuil faoi réir toirmeasc ar a oibriú, ar choinníoll go gcomhlíonfar na caighdeáin sábháilteachta ábhartha.