Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/1144

2025 6 4

# KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2025/1144

**2025 m. birželio 3 d.**

**kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006**

**(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB ([1]) 9 straipsnį, ypač į jo 4 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

(1) Komisijos reglamentu (EB) Nr. 474/2006 ([2]) sudarytas oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašas;

(2) tam tikros valstybės narės ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra) pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnio 3 dalį pateikė Komisijai tam sąrašui atnaujinti svarbią informaciją. Aktualią informaciją pateikė ir trečiosios šalys bei tarptautinės organizacijos. Remiantis ta informacija, sąrašą reikėtų atnaujinti;

(3) Komisija visiems atitinkamiems oro vežėjams tiesiogiai arba per institucijas, atsakingas už teisės aktais nustatytą jų priežiūrą, pranešė apie pagrindinius faktus ir aplinkybes, kuriais remiantis bus priimtas sprendimas uždrausti jiems vykdyti veiklą Sąjungoje arba pakeisti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A arba B priede pateiktą sąrašą įrašytam oro vežėjui nustatyto veiklos draudimo sąlygas;

(4) Komisija atitinkamiems oro vežėjams suteikė galimybę susipažinti su visais susijusiais dokumentais ir pateikti Komisijai ir ES skrydžių saugos komitetui pastabas raštu bei informaciją žodžiu;

(5) pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2023/660 ([3]) Komisija ES skrydžių saugos komitetą informavo apie konsultacijas, vykdomas su Armėnijos, Irako, Kirgizijos, Libijos, Surinamo ir Tanzanijos kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjais. Komisija ES skrydžių saugos komitetą taip pat informavo apie aviacijos saugos padėtį Angoloje, Egipte, Kazachstane, Kenijoje, Nepale, Pakistane ir Siera Leonėje;

([1]) OL L 344, 2005 12 27, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([2]) 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą, (OL L 84, 2006 3 23, p. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) 2022 m. gruodžio 2 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2023/660, kuriuo nustatomos išsamios Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodyto oro vežėjų, kuriems Sąjungoje galioja draudimas vykdyti veiklą arba taikomi veiklos apribojimai, sąrašo taikymo taisyklės ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 473/2006, nustatantis oro vežėjų, kuriems galioja Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo taikymo taisykles, (OL L 83, 2023 3 22, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Agentūra Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą informavo apie techninius vertinimus, atliktus trečiųjų šalių vežėjų (TŠV) leidimų, išduotų pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 452/2014 ([4]), pirminio vertinimo ir nuolatinės stebėsenos tikslu;

(7) be to, Agentūra Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą informavo apie patikrinimų perone, atliktų vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 pagal Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo (toliau – SAFA) programą, analizės rezultatus ([5]);

(8) Agentūra Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą taip pat informavo apie techninės pagalbos projektus, įgyvendintus trečiosiose šalyse, kurių oro vežėjams pagal Reglamentą (EB) Nr. 474/2006 taikomas draudimas vykdyti veiklą. Agentūra, be kita ko, pateikė informaciją apie planus ir prašymus toliau teikti techninę pagalbą ir bendradarbiauti didinant trečiųjų šalių civilinės aviacijos administracijų administracinį bei techninį pajėgumą ir taip padėti joms užtikrinti atitiktį taikomiems tarptautiniams civilinės aviacijos saugos standartams. Valstybės narės paragintos į tokius prašymus atsakyti dvišaliu pagrindu, atsakymą suderinus su Komisija ir Agentūra. Tuo klausimu Komisija pakartojo, kad tarptautinei aviacijos bendruomenei naudinga teikti informaciją (ypač naudojantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) Pagalbos įgyvendinant aviacijos saugą partnerystės priemone) apie Sąjungos ir jos valstybių narių trečiosioms šalims teikiamą techninę pagalbą siekiant didinti aviacijos saugą pasaulyje;

(9) Eurokontrolė Komisijai ir ES skrydžių saugos komitetui pateikė naujausią informaciją apie SAFA įspėjimo funkcijos ir įspėjimo apie trečiųjų šalių vežėjus funkcijos taikymą, taip pat statistinius duomenis apie įspėjimo pranešimus, susijusius su oro vežėjais, kuriems taikomas draudimas;

**Sąjungos oro vežėjai**

(10) remdamosi Agentūros atlikta informacijos, kuri surinkta per Sąjungos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone ir Agentūros atliktus standartizacijos patikrinimus ir kuri papildyta nacionalinėms aviacijos administracijoms atlikus specialius patikrinimus ir auditą, analize, valstybės narės ir Agentūra, veikdamos kaip kompetentingos institucijos, ėmėsi tam tikrų taisomųjų bei vykdymo užtikrinimo priemonių ir apie jas informavo Komisiją bei ES skrydžių saugos komitetą;

(11) valstybės narės ir Agentūra, veikdamos kaip kompetentingos institucijos, pakartojo, kad yra pasirengusios imtis reikiamų veiksmų, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, jog dėl to, kad Sąjungos oro vežėjai nesilaiko atitinkamų saugos standartų, kyla neišvengiama saugos rizika;

**Armėnijos oro vežėjai**

(12) 2020 m. birželio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/736 ([6]) visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Armėnijoje, buvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

([4]) 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, (OL L 133, 2014 5 6, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, (OL L 296, 2012 10 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) 2020 m. birželio 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/736, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, (OL L 172, 2020 6 3, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) vykdydama bendros saugos padėties Armėnijoje (įskaitant Armėnijos civilinės aviacijos komiteto (toliau – CAC) vykdomos saugos priežiūros pajėgumus) stebėseną, Komisija 2025 m. balandžio 9 d. surengė techninį posėdį, kuriame dalyvavo Komisija, Agentūra, valstybės narės ir CAC. Per posėdį Komisija informavo CAC apie 2024 m. gruodžio mėn. pateikto taisomųjų veiksmų plano (TVP) vertinimo rezultatus. Taisomųjų veiksmų planą parengė CAC, reaguodamas į 2020 m. surengto Sąjungos vertinimo vietoje vizito Armėnijoje metu pateiktas pastabas;

(14) CAC pateiktas TVP yra visapusiškas ir išsamus ir rodo aiškias pastangas suderinti nacionalinės aviacijos priežiūros standartus su ES teisės aktuose nustatytais reikalavimais, reaguojant į 2020 m. surengto Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu pateiktas pastabas. Nustatyti šie teigiami pokyčiai: laikantis ES reikalavimų, oficialiai priimti keli nacionalinės teisės aktai, imtasi veiksmų siekiant įgyvendinti rizika grindžiamos priežiūros principus, taip pat patobulinti su inspektorių mokymu susiję dokumentai ir įrašai;

(15) nors TVP pateikta išsami strategija, kaip numatoma reaguoti į pateiktas pastabas, atrodo, kad keli probleminiai klausimai vis dar neišspręsti arba pateikta nepakankamai įrodymų, kad jie išspręsti, pvz., neparengta pažeidimų klasifikacija, pateikta nepakankamai priežiūros planų įgyvendinimo įrodymų, taip pat nustatyta dokumentų kontrolės bei vertimo trūkumų. Be to, vis dar esama neatitikimų, susijusių su mokymo dokumentų kokybe ir išsamumu, licencijavimo procedūromis ir priežiūros mechanizmais, kuriuos reikia įvertinti atliekant papildomus vertinimus vietoje, prieš priimant galutinį sprendimą dėl TVP tinkamumo;

(16) atsižvelgdama į dar nepašalintus trūkumus ir poreikį atlikti išsamesnį įgyvendinimo vietoje vertinimą, Komisija mano, kad papildomas nuotolinis saugos padėties Armėnijoje vertinimas nesuteiktų daugiau aiškumo. Todėl 2025 m. trečiąjį ketvirtį numatoma surengti Sąjungos vertinimo vietoje vizitą. Šio vizito tikslas bus patikrinti, ar veiksmingai taikomos CAC pateiktos taisomosios priemonės, įskaitant priemones, kurios buvo aptartos keičiantis informacija 2024 ir 2025 m.;

(17) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad šiuo metu dėl oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Armėnijoje, nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(18) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Armėnijoje, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

**Irako oro vežėjai**

(19) 2015 m. gruodžio mėn. ir 2023 m. lapkričio mėn. oro vežėjai *Iraqi Airways* ir *Fly Baghdad* atitinkamai Komisijos įgyvendinimo reglamentais (ES) 2015/2322 ([7]) ir (ES) 2023/2691 ([8]) buvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(20) vykdydama bendros saugos padėties Irake (įskaitant Irako civilinės aviacijos administracijos (toliau – ICAA) vykdomos saugos priežiūros pajėgumus) nuolatinę stebėseną, Komisija 2025 m. balandžio 23 d. surengė techninį posėdį, kuriame dalyvavo Komisija, Agentūra, valstybės narės ir ICAA. Per posėdį ICAA pristatė naujausią informaciją apie pastangas tobulinti savo teisinę ir reguliavimo sistemą, taip pat priežiūros rezultatus;

(21) ICAA išsamiai pristatė šiuo metu dedamas pastangas stiprinti aviacijos saugos priežiūrą atitinkamais teisės aktų pakeitimais, reglamentavimo pokyčiais, iniciatyvomis pajėgumams stiprinti ir institucijų reformomis. Nors pripažįstama, kad šios pastangos yra svarbūs žingsniai, jie dar tik pradedami įgyvendinti. Didelį susirūpinimą tebekelia šių priemonių įgyvendinimo savalaikiškumas, teisės aktų pakeitimų nuoseklumas ir kokybė, taip pat jų suderinimas su tarptautiniais saugos standartais;

([7]) 2015 m. gruodžio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/2322, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą, (OL L 328, 2015 12 12, p. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) 2023 m. lapkričio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/2691, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, (OL L, 2023/2691, 2023 11 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) padaryta tam tikra pažanga, visų pirma tokiose srityse kaip darbuotojų įdarbinimas, mokymo iniciatyvos ir atnaujintų nacionalinių aviacijos teisės aktų rengimas. Esminės reformos, pvz., peržiūrėto pagrindinio aviacijos įstatymo priėmimas ir saugos priežiūros sistemos stiprinimas, dar neužbaigtos arba dar nematyti aiškių jų įgyvendinimo rezultatų;

(23) todėl buvo bendrai pripažinta, kad būtų per anksti surengti anksčiau aptartą Sąjungos vertinimo vietoje vizitą, kurį buvo numatyta surengti 2025 m. rugsėjo mėn., nes jis neduotų reikiamų rezultatų, atsižvelgiant į tai, kad būtina padaryti apčiuopiamą ir aiškią pažangą pagrindinėse Irako aviacijos saugos priežiūros sistemos srityse;

(24) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad šiuo metu dėl Irako oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(25) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Irake, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius visų tų vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

(26) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl atitinkamų tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama saugos rizika, Komisija prireikus turėtų imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

**Kirgizijos oro vežėjai**

(27) 2006 m. spalio mėn. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1543/2006 ([9]) oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kirgizijoje, įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(28) atsižvelgdama į tai, kad nuo 2023 m. Komisija ir Valstybinė civilinės aviacijos agentūra (toliau – SCAA) prie Kirgizijos Respublikos ministrų kabineto atnaujino ryšius, Komisija pradėjo vykdyti Agentūros įgyvendinamą techninės pagalbos iniciatyvą pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005. Šia iniciatyva siekiama padėti SCAA stiprinti savo priežiūros pajėgumus;

(29) vykdant šią iniciatyvą, jau įgyvendinta viena nuotolinė veikla ir surengtas vienas vizitas vietoje. Vizitas vietoje suteikė galimybę surinkti tiesioginę informaciją apie tai, kaip SCAA įgyvendina tarptautinius saugos standartus. Šis vizitas taip pat suteikė galimybę surengti imitacinį Sąjungos vertinimo vietoje vizitą. Šis imitacinis vertinimo vizitas suteikė vertingų įžvalgų apie SCAA organizacinę ir reguliavimo sistemą ir jo metu nustatyta, kad bendra SCAA struktūra yra tinkama, atsižvelgiant į šios agentūros dydį ir pareigas, nors reikėtų gerinti jos veiklos efektyvumą. Nors valdymo vadovas patvirtintas, būtina toliau jį tobulinti ir padaryti jį nuoseklesnį, be to, vis dar nevisiškai aišku, kas atsakingas už pavojingų incidentų tyrimą;

(30) imitacinis vizitas taip pat suteikė galimybę nustatyti ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos, ypač ICAO 1, 6, 8, 18 ir 19 priedų, perkėlimo į nacionalinę teisę trūkumus, kurie trukdo visiškai suderinti šalies teisės aktus su tarptautiniais saugos standartais. SCAA pripažino šiuos trūkumus ir ėmėsi veiksmų atitinkamiems teisės aktams iš dalies pakeisti; šiuo metu dėl kelių pakeitimų projektų vyksta tarpžinybinės konsultacijos. Be to, SCAA ėmėsi veiksmų, kad sustiprintų pranešimų apie su sauga susijusius įvykius teikimo sistemą, taip pat darbuotojų mokymą, plėtodama partnerystės ryšius su tarptautinėmis mokymo organizacijomis. Labai svarbu toliau dėti pastangas šiose srityse siekiant toliau gerinti aviacijos saugos priežiūrą Kirgizijoje;

([9]) 2006 m. spalio 12 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1543/2006, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą, su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 910/2006, (OL L 283, 2006 10 14, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) vykdydama bendros saugos padėties Kirgizijoje (įskaitant SCAA vykdomos saugos priežiūros pajėgumus) nuolatinę stebėseną, Komisija 2025 m. gegužės 2 d. surengė techninį posėdį, kuriame dalyvavo Komisija, Agentūra, valstybės narės ir SCAA. Šiame posėdyje SCAA išsamiai pristatė savo vykdomas iniciatyvas, kuriomis siekiama stiprinti aviacijos saugos priežiūrą, įskaitant teisės aktų pakeitimus, reglamentavimo pokyčius, priemones pajėgumams stiprinti ir institucijų reformas;

(32) SCAA taip pat paaiškino savo organizacinę struktūrą ir su darbuotojais susijusią padėtį, įskaitant kuriamą darbo jėgos skaičiavimo sistemą, tiesiogiai susietą su individualiais mokymo poreikiais;

(33) be to, SCAA pristatė pažangą, padarytą derinant savo teisės aktus su tarptautiniais saugos standartais ir įgyvendinant juos pagrindinėse priežiūros srityse. Be to, SCAA atkreipė dėmesį į šiuo metu atliekamus darbus siekiant tobulinti pažymėjimų išdavimo procesus ir vykdymo užtikrinimo mechanizmus;

(34) SCAA pristatė išsamų veiksmų planą, kuriuo siekiama pašalinti nustatytus reglamentavimo trūkumus ir padėti kurti saugios civilinės aviacijos sistemą, kuri atitiktų tarptautinius saugos standartus;

(35) tačiau šiuo metu nepakanka pagrįstų įrodymų, kad SCAA veiksmingai išsprendė visus saugos trūkumus, dėl kurių Reglamentu (EB) Nr. 1543/2006 nustatytas draudimas vykdyti veiklą;

(36) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad šiuo metu dėl oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kirgizijoje, nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(37) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kirgizijoje, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

**Libijos oro vežėjai**

(38) 2014 m. gruodžio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 1318/2014 ([10]) Libijos oro vežėjai buvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(39) vykdydama bendros saugos padėties Libijoje (įskaitant Libijos civilinės aviacijos administracijos (toliau – LYCAA) vykdomos saugos priežiūros pajėgumus) nuolatinę stebėseną, Komisija 2025 m. kovo 25 d. surengė techninį posėdį, kuriame dalyvavo Komisija, Agentūra, valstybės narės ir LYCAA;

(40) Komisija pristatė 2023 ir 2024 m. LYCAA pateiktos informacijos vertinimo rezultatus. Atlikus vertinimą nustatyta didelių trūkumų, visų pirma susijusių su darbuotojų skaičiumi, atitinkamo mokymo nuoseklumu ir veiksmingu priežiūros veiklos įgyvendinimu. Taip pat atkreiptas dėmesys į tai, kad negauta pagrindinių dokumentų, kurių prašė Komisija. Atlikus vertinimą, prieita prie išvados, kad reikia iš esmės toliau tobulinti LYCAA reguliavimo sistemą ir stiprinti jos priežiūros pajėgumus. Posėdžio metu Komisija pakartojo savo lūkesčius dėl dokumentų ir duomenų, kurie yra būtini siekiant užtikrinti tinkamą Libijos saugos priežiūros sistemos vertinimą, ir jų kokybės;

([10]) 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1318/2014, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą, (OL L 355, 2014 12 12, p. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA pateikė naujausią informaciją apie administracines ir technines iniciatyvas, kuriomis siekiama stiprinti saugos priežiūrą. Įgyvendinant šias iniciatyvas, be kita ko, peržiūrėti aviacijos teisės aktai ir taisyklės, padidintas patikrinimų dažnumas ir įdiegtos skaitmeninės priežiūros sistemos. Integruotos priežiūros centro (toliau – IOC) – skaitmeninės platformos, skirtos aviacijos saugos duomenų stebėsenai ir valdymui gerinti, – pristatymas buvo pagrindinis šių pastangų elementas. Skaitmeninės platformos paskirtis – padėti laikytis teisės aktų ir gerinti prieigą prie atitinkamos su sauga susijusios informacijos ir dokumentų;

(42) informacija ir susijusi medžiaga, kurią LYCAA pateikė pristatydama IOC, įskaitant vadovus ir kontrolinius sąrašus, naudojamus pažymėjimų išdavimo ir priežiūros procesuose, buvo parengtos remiantis Sąjungos teisės aktais ir pritaikytos atsižvelgiant į nacionalines aplinkybes. LYCAA taip pat pateikė tam tikrus pakartotinio pažymėjimų išdavimo proceso audito rezultatus, įskaitant duomenis iš IOC, kurie buvo pateikti aiškiai ir struktūruotai;

(43) vis dėlto pažymėta, kad, nepaisant daugybės oficialių prašymų, keičiantis informacija 2023 ir 2024 m., su Komisija nebuvo pasidalyta tokiais dokumentais. Be to, pažymėta, kad ilgalaikis IOC veiksmingumas priklauso nuo jo taikymo nuoseklumo ir kokybės;

(44) LYCAA taip pat informavo Komisiją apie šiuo metu vykdomą pakartotinio pažymėjimų išdavimo visiems Libijos oro vežėjams procesą, kuris apima laikotarpį nuo 2023 m. lapkričio mėn. iki 2024 m. lapkričio mėn. LYCAA pranešė, kad tuo laikotarpiu buvo atlikta daugiau kaip 100 audito misijų. Tačiau apie tų auditų rezultatus pateikta nepakankamai duomenų, pvz., susijusių su konkrečiais pažeidimais ir atitinkamais taisomaisiais veiksmais. Susitarta, kad LYCAA kuo greičiau pateiks atitinkamą informaciją ir dokumentus;

(45) tačiau šiuo metu nepakanka pagrįstų įrodymų, kad LYCAA veiksmingai išsprendė visus saugos trūkumus, dėl kurių Įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 1318/2014 nustatytas draudimas vykdyti veiklą;

(46) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad šiuo metu dėl oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Libijoje, nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(47) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Libijoje, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

**Surinamo oro vežėjai**

(48) 2010 m. liepos mėn. Komisijos reglamentu (ES) 590/2010 ([11]) oro vežėjas *Blue Wing Airlines* įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(49) po 2024 m. lapkričio mėn. ES skrydžių saugos komiteto svarstymų Komisijos, Agentūros ir valstybių narių ekspertai 2025 m. vasario 24–28 d. Suriname surengė Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Surinamo civilinės aviacijos saugos institucijoje (toliau – CASAS). vertinimo vietoje vizito metu atliktas trijų oro vežėjų, kuriems pažymėjimus išdavė CASAS, t. y. *Blue Wing Airlines, Fly All Ways* ir *Gum Air*, atrankinis vertinimas;

(50) atsižvelgiant į tai, kad CASAS vykdo oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Suriname, saugos priežiūrą ir yra už tai atsakinga, per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą daugiausia dėmesio buvo skirta CASAS veiklai. Vertinimo vizito metu nustatyta didelių civilinės aviacijos reguliavimo sistemos trūkumų, susijusių su atitiktimi tarptautiniams saugos standartams, kurie trukdo vykdyti veiksmingą saugos priežiūrą;

([11]) 2010 m. liepos 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 590/2010, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą, (OL L 170, 2010 7 6, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) pagrindinis Surinamo aviacijos įstatymas nekeistas nuo jo priėmimo 2002 m. Todėl vis dar neišspręstos problemos, kurias dar 2009 m. nustatė ICAO, pvz., patikrinimus atliekantiems CASAS darbuotojams nesuteikti įgaliojimai patekti į tam tikras patalpas ir susipažinti su dokumentais, neatskirti teisminiai ir saugos tyrimai, susiję su aviacijos avarijomis ir pavojingais incidentais, ir šią problemą dar labiau sunkina tai, kad neužtikrinama asmenų, pranešančių apie su sauga susijusius įvykius, apsauga;

(52) dauguma nacionalinių civilinės aviacijos teisės aktų buvo atnaujinti 2023 m., siekiant suderinti juos su naujausiais ICAO padarytais pakeitimais. Tačiau CASAS vadovai, praktiniai vadovai, kontroliniai sąrašai ir visos kitos darbo procedūros, kuriomis vadovaujamasi vykdant priežiūrą, nebuvo atitinkamai atnaujinti. Tai daro neigiamą poveikį nacionalinės teisės aktų, taigi ir tarptautinių saugos standartų, laikymuisi;

(53) vizito metu buvo patvirtinta, kad CASAS kyla sisteminių problemų, susijusių su išteklių valdymu, pvz., neparengtos personalo poreikių nustatymo procedūros ir metodikos, neužtikrinamas veiksmingas pradinis patikrinimus atliekančių darbuotojų mokymas ir dėl biudžeto trūkumo nerengiami nuolatiniai mokymai. Taigi nustatyta, kad CASAS skyriuose, kuriuose lankytasi, trūksta darbuotojų, o patikrinimus atliekantys darbuotojai neturi reikiamos kvalifikacijos;

(54) Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu taip pat nustatyta esminių CASAS vykdomos saugos priežiūros tvarkos trūkumų, pvz., pažeidimų nagrinėjimo procedūra užbaigiama neatlikus pagrindinių priežasčių analizės arba, nustačius pažeidimų, ilgą laiką nesiimama jokių vykdymo užtikrinimo veiksmų. Todėl pakartotinai daroma rimtų pažeidimų;

(55) be to, Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu paaiškėjo, kad CASAS neįdiegta kokybės valdymo sistema, kuri yra būtina siekiant pašalinti nustatytus trūkumus, susijusius, be kita ko, su dokumentų kontrolės sistema, įrašų saugojimu, pažeidimų šalinimo tvarka ir tikrinimo lygiu;

(56) CASAS neįdiegta ir saugos valdymo sistema, pagal kurią būtų galima aktyviai reaguoti į esamą ar kylančią saugos riziką, taip pat nėra privalomo pranešimo apie įvykius sistemos, pagal kurią CASAS galėtų nustatyti didelės rizikos sritis, kuriose ji turi sustiprinti savo vykdomą priežiūrą;

(57) nustatyta susirūpinimą keliančių esminių trūkumų, susijusių su CASAS skrydžių vykdymo ir tinkamumo skraidyti skyrių veikla. Pavyzdžiui, CASAS nepavyksta per nustatytą laiką įgyvendinti priežiūros planų arba ji nepajėgia įgyvendinti visų nustatytų audito tikslų. Rasta įrodymų, kad, prieš išduodant pažymėjimus, nepakankamai išsamiai buvo tikrinami techniniai dokumentai ir kad nenustatyta, jog oro vežėjai nesilaiko atitinkamų tarptautinių saugos standartų;

(58) struktūrinio finansavimo nebuvimas ir tai, kad CASAS nesiima vykdymo užtikrinimo veiksmų, yra du pagrindiniai veiksniai, kurie iš esmės trukdo CASAS vykdyti veiksmingą priežiūrą, atlikti išsamius auditus ir aktyviai reaguoti į esamą ir kylančią saugos riziką, kaip matyti iš trūkumų, nustatytų per vizitus oro vežėjų patalpose;

(59) per atitinkamai 2025 m. vasario 25, 26 ir 27 d. vykusį Sąjungos vertinimo vietoje vizitą trijų oro vežėjų – *Blue Wing Airlines, Gum Air* ir *Fly All Ways* – patalpose paaiškėjo, kad visi trys oro vežėjai turi tokių pačių arba panašių esminių trūkumų, turinčių tiesioginį poveikį skrydžių saugai ir atitikčiai teisės aktams. Pavyzdžiui, nustatyta, kad, be kita ko, neįdiegta saugos valdymo sistema (SVS) ir kokybės valdymo sistema (KVS). Vertinant atitinkamų skrydžių vykdymą, visuose skrydžiuose buvo nustatyta tų pačių rimtų pažeidimų, ir nepaisant to, kad CASAS pateikė savo išvadas tuo klausimu, nei CASAS, nei patys oro vežėjai nenustatė jokių apribojimų ir tie skrydžiai buvo toliau vykdomi;

(60) be to, apsilankius trijuose atitinkamuose tinkamumo skraidyti skyriuose, nustatyta daug rimtų problemų, pvz., nerengiami darbuotojams skirti mokymai, susiję su jų atliekamomis pareigomis, netinkamos naudoti dalys nėra tinkamai atskiriamos nuo kitų ir jos laikomos ne karantino zonoje, pasibaigęs kalibruotų įrankių kalibravimo liudijimo galiojimo terminas, rasta įrankių be reikiamų identifikacinių duomenų. Per daugelį metų CASAS ne kartą nustatė visas šias problemas, tačiau nebuvo imtasi jokių realių priemonių joms spręsti;

(61) apsilankius *Fly All Ways*, nustatyta, kad šis oro vežėjas nevykdo skrydžio duomenų stebėsenos programos, kaip reikalaujama pagal tarptautinius saugos standartus, taikomus šio oro vežėjo naudojamų orlaivių kategorijai;

(62) per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą trijų oro vežėjų patalpose nustatytų trūkumų skaičius ir pobūdis išryškino sisteminius trūkumus, susijusius tiek su vežėjų valdymo sistemomis, tiek su CASAS gebėjimu užtikrinti veiksmingą saugos priežiūrą. Iš sukauptų įrodymų matyti, kad oro vežėjai nepajėgūs tvariai užtikrinti skrydžių saugos ir kad CASAS negali užtikrinti atitikties teisės aktams bei pašalinti trūkumų, susijusių su saugos užtikrinimu;

(63) 2025 m. balandžio 11 d. raštu Komisija pranešė CASAS, kad Surinamo atvejis įtrauktas į 2025 m. gegužės 13–15 d. vyksiančio ES skrydžių saugos komiteto posėdžio darbotvarkę ir kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 CASAS ir oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Suriname, bus suteikta galimybė būti išklausytiems; *Blue Wing Airlines* ir *Surinam Airways* priėmė kvietimą atvykti į ES skrydžių saugos komiteto posėdį;

(64) 2025 m. gegužės 14 d. ES skrydžių saugos komitetas išklausė CASAS ir minėtų dviejų oro vežėjų atstovus. CASAS parengtoje pateiktyje ES skrydžių saugos komitetui apžvelgta, kaip CASAS nustatė kai kurių iš nustatytų trūkumų priežastis, taip pat kokių taisomųjų priemonių nuspręsta imtis tiems trūkumams pašalinti ir kokie yra tų taisomųjų priemonių įgyvendinimo terminai. Pristatytos taisomosios priemonės daugiausia buvo susijusios su aviacijos nacionalinės teisės aktų pakeitimais, kokybės ir saugos valdymo sistemų įgyvendinimu, mokymų, kuriuos privalo išeiti techniniai darbuotojai, rengimu, priežiūros veiklos tobulinimu ir įdarbinimo planais, pagal kuriuos numatyta priimti naujų darbuotojų į pagrindines vadovaujamas pareigas ir įdarbinti daugiau patikrinimus atliksiančių darbuotojų;

(65) atkreipdamas dėmesį į tai, kad CASAS pripažino, jog Sąjungos vertinimo vietoje vizito Suriname metu nustatyta padėtis iš tiesų kelia didelį susirūpinimą, ES skrydžių saugos komitetas pabrėžė, kad kai kurie iš tų trūkumų buvo nustatyti dar 2009 ir 2012 m. atliktų ICAO visuotinės saugos priežiūros audito programos auditų metu, bet kol kas nepadaryta jokios pažangos juos šalinant. Todėl vis dar abejojama, ar CASAS pristatytas pasiūlytas priemones ir nustatytus terminus pavyks įgyvendinti, nepaisant to, kad CASAS išreiškė ryžtą ir įsipareigojimą gerinti padėtį, o Surinamo vyriausybė ėmėsi veiksmų, siekdama užtikrinti papildomų išteklių CASAS finansuoti;

(66) šios abejonės ne kartą pasitvirtino klausymo metu, kai CASAS negalėjo pateikti įrodymų, kad buvo imtasi konkrečių ir patikimų priemonių nustatytiems trūkumams pašalinti, pvz., CASAS nesiėmė vykdymo užtikrinimo veiksmų savo oro vežėjų atžvilgiu, nors jie pakartotinai nepašalina neatitikčių, nustatytų pagal nacionalines procedūras;

(67) siekiant pašalinti svarbius saugos trūkumus, būtina iš esmės sustiprinti CASAS pajėgumus, visų pirma darbuotojų įdarbinimo, mokymo ir kvalifikacijos, kokybės ir saugos valdymo sertifikavimo veiklos ir visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Suriname, priežiūros srityse. Šie trūkumai rodo, kad esamų CASAS priežiūros pajėgumų nepakanka siekiant užtikrinti, kad visų oro vežėjų, kuriems CASAS išdavė pažymėjimus, veikla būtų vykdoma nuolat laikantis tarptautinių saugos standartų;

(68) oro vežėjui *Blue Wing Airlines* atstovavo jo komercinis atstovas Europoje ir teisės patarėjas. Pasisakyme klausymo metu daugiausia dėmesio buvo skirta oro vežėjo ir jo veiklos tinklo pristatymui bei paaiškinimui, kad oro vežėjas supranta, kokiu tikslu buvo surengtas Sąjungos vertinimo vietoje vizitas ir kuo jis svarbus *Blue Wing Airlines*, taip pat paties oro vežėjo atlikto saugos vertinimo ir veiksmų, kurių imtasi nustatytoms problemoms spręsti, apžvalgai;

(69) vis dėlto pristatymo metu *Blue Wing Airlines* atstovai nė karto neužsiminė apie didelius trūkumus, kuriuos nustatė ES vertinimo grupė, be kita ko, skrydžių vykdymo ir techninės priežiūros skyriuose. Be to, ES skrydžių saugos komitetui pateikus klausimų dėl konkrečių problemų, susijusių su nustatytais trūkumais, oro vežėjas iš esmės negalėjo atsakyti į tuos klausimus;

(70) nors Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu nesilankyta *Surinam Airways* patalpose, šis oro vežėjas priėmė kvietimą dalyvauti ES skrydžių saugos komiteto posėdyje. Savo pristatyme oro vežėjas apžvelgė pagrindinę informaciją apie savo įmonę, jos istoriją ir skrydžių tinklą. Didelė pristatymo dalis buvo skirta paaiškinti, kokių veiksmų oro vežėjas imasi, siekdamas užtikrinti atitiktį saugos reikalavimams, tiek bendradarbiaudamas su CASAS, tiek su trečiosiomis šalimis, įskaitant EASA, kaip TŠV leidimą turintis oro vežėjas. Pristatyme taip pat atkreiptas dėmesys į veiksmus, kuriuos oro vežėjas numato įgyvendinti tobulindamas savo saugos valdymo ir kokybės valdymo sistemas;

(71) ES skrydžių saugos komitetas oro vežėjui pateikė klausimų apie jo veiklos procedūras, susijusias su skrydžiais į ES priklausančias teritorijas ir iš jų. Oro vežėjui taip pat pateikta klausimų dėl veiksmų, kurių imtasi CASAS nustačius, kad jo techninės priežiūros darbuotojai nėra išėję būtinųjų mokymų;

(72) EASA papildė oro vežėjo pateiktą informaciją apie pažeidimus, nustatytus per TŠV auditą vietoje, kuris buvo atliekamas tuo pat metu, kaip ir Sąjungos vertinimo vietoje vizitas. Tai buvo tokie pažeidimai, kuriuos CASAS turėjo nustatyti vykdydama savo priežiūros veiklą ir kurie yra panašūs į nustatytus kitose oro transporto bendrovėse, kuriose lankėsi ES grupė, o tai rodo, kad CASAS pakartotinai nepavyksta išspręsti tam tikrų savo vykdomos oro vežėjų priežiūros problemų;

(73) remiantis visais turimais įrodymais, įskaitant įrodymus, surinktus Sąjungos vertinimo vietoje vizito CASAS ir trijų atrinktų oro vežėjų patalpose metu, taip pat informacija, pateikta per ES skrydžių saugos komiteto klausymus, daroma išvada, kad CASAS pajėgumų nepakanka siekiant užtikrinti atitiktį tarptautiniams saugos standartams, kiek tai susiję su veiksminga oro vežėjų, už kuriuos ji yra atsakinga, priežiūra;

(74) Komisija ir ES skrydžių saugos komitetas, pabrėždami problemų, kurias reikia spręsti, mastą, palankiai vertina CASAS dedamas pastangas ir ragina CASAS jas tęsti. Jie atkreipia dėmesį į Surinamo Vyriausybės įsipareigojimo šioje srityje svarbą ir pareiškė įsipareigoję remti CASAS pastangas ir su juo bendradarbiauti;

(75) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir visus oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Suriname, įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(76) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Suriname, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

**Tanzanijos oro vežėjai**

(77) 2024 m. gruodžio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2024/3137 ([12]) oro vežėjas *Air Tanzania Company Limited* įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(78) po 2024 m. lapkričio mėn. ES skrydžių saugos komiteto svarstymų Komisijos, Agentūros ir valstybių narių ekspertai 2024 m. gruodžio 9–13 d. Tanzanijoje surengė Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Tanzanijos civilinės aviacijos administracijoje (toliau – TCAA). Per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą buvo atliktas atrankinis dviejų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai buvo išduoti Tanzanijoje, t. y. *Precision Air Services PLC* (toliau – *Precision Air*) ir *Coastal Travels Limited* (toliau – *Coastal Air*), vertinimas;

(79) atsižvelgiant į tai, kad TCAA vykdo oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Tanzanijoje, saugos priežiūrą ir yra už tai atsakinga, per Sąjungos vertinimo vizitą daugiausia dėmesio buvo skirta TCAA veiklai;

(80) vizito metu nustatyta struktūrinių TCAA trūkumų ir kritinių pajėgumų apribojimų, įskaitant strateginio požiūrio į žmogiškųjų išteklių planavimą trūkumus, dėl kurių TCAA trūksta kvalifikuotų ir patyrusių techninių darbuotojų pagrindinėse priežiūros srityse, visų pirma personalo licencijavimo, skrydžių vykdymo ir tinkamumo skraidyti srityse;

(81) personalo licencijavimo srityje nustatyta, kad būtina didinti darbuotojų skaičių, visų pirma įdarbinant atitinkamos profesinės patirties turinčius darbuotojus. Be to, turėtų būti parengta ir įgyvendinta struktūruoto ir nuolatinio inspektorių mokymo programa, į kurią būtų įtraukti pažangūs kokybės valdymo, atitikties audito ir pagrindinių priežasčių analizės moduliai. Taip pat labai svarbu parengti ir taikyti išsamias ir standartizuotas licencijų išdavimo ir kvalifikacijų suteikimo procedūras, kontrolinius sąrašus ir formas;

([12]) 2024 m. gruodžio 13 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/3137, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, (OL L, 2024/3137, 2024 12 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) skrydžių vykdymo srityje TCAA nepavyko įrodyti, kad organizacijoje yra įdiegta veiksminga ir tvirta sistema, padedanti jai vykdyti teisės aktuose nustatytas pareigas, laikantis tarptautinių saugos standartų. Tą patvirtina ir tai, kad buvo nustatyta, jog oro vežėjų sertifikavimo procesai buvo vykdomi nepakankamai griežtai, o priežiūros veikla buvo netinkamai planuojama ir vykdoma, ir tai lėmė didelius priežiūros trūkumus. Be to, nustatyta, kad TCAA trūksta tinkamos kvalifikacijos inspektorių ir būtina toliau kelti esamų darbuotojų kvalifikaciją;

(83) tinkamumo skraidyti srityje nustatyta, kad TCAA taikomos procedūros neatitinka tarptautinių saugos standartų, todėl priežiūra vykdoma netinkamai, be to, kyla abejonių dėl nuoseklaus saugos reikalavimų taikymo. Tinkamumo skraidyti pažymėjimai išduodami tinkamai neįsitikinus, kad atitinkamas orlaivis atitinka visus taikytinus projektavimo ir tinkamumo skraidyti kriterijus;

(84) 2024 m. gruodžio 11 d. Sąjungos vertinimo grupė surengė vertinimo vietoje vizitą *Precision Air* patalpose;

(85) atlikus *Precision Air* vertinimą, nustatyta keletas saugos valdymo ir kokybės valdymo sistemų įgyvendinimo trūkumų. Visų pirma saugos tikslai nebuvo tinkamai įtraukti į Saugos valdymo vadovą ir nebuvo užtikrinama pakankama saugos veiksmingumo rodiklių ir saugos veiksmingumo tikslų stebėsena. Skrydžio duomenų stebėsena atskleidė pasikartojančius nukrypimus nuo standartinių veiklos procedūrų, kurie rodo sistemines reikalavimų laikymosi problemas;

(86) nors nustatyta, kad bendra šios techninės priežiūros ir tinkamumo skraidyti organizacijos struktūra ir veikimas atitinka reikalavimus, nustatyta didelių skrydžio įgulos mokymo programos trūkumų, įskaitant tai, kad įgulos nariai nebuvo išėję visų teorinių mokymų ir užbaigę esminių mokymo modulių, susijusių su tuo, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės ir kaip gražinį kritinės būklės lėktuvą į valdomą būseną;

(87) 2024 m. gruodžio 12 d. Sąjungos vertinimo grupė surengė vertinimo vietoje vizitą *Coastal Air* patalpose;

(88) įvertinus *Coastal Air* saugos valdymo ir kokybės valdymo sistemas, nustatytos kelios svarbios sritys, kurias būtina tobulinti, kad būtų užtikrinta atitiktis Tanzanijos nacionalinės teisės aktams ir tarptautiniams saugos standartams;

(89) vizito metu *Coastal Air* negalėjo pateikti įrodymų, kad laikosi savo procedūrų ir vadovų, be to, nustatyta trūkumų, susijusių su dokumentais, patvirtinimu ir vežėjo vidaus atitikties stebėsena įvairiose srityse, pvz., trūkumų, susijusių su organizacinėmis privilegijomis, registracijos žurnalais, vadovais, įrašais ir mokymo standartais;

(90) įvertinus *Coastal Air* techninės priežiūros ir nuolatinio tinkamumo skraidyti valdymo sistemas, nustatyta keletas esminių trūkumų, turinčių tiesioginį poveikį skrydžių saugai ir teisės aktų laikymuisi. Be to, dėl duomenų įvedimo į tinkamumo skraidyti stebėsenos sistemą klaidų buvo nustatyti neteisingi planinės techninės priežiūros intervalai, o tai pakenkė techninės priežiūros sekimo patikimumui ir vientisumui;

(91) vizito metu nustatytų trūkumų skaičius ir pobūdis atskleidė sisteminius trūkumus, susijusius tiek su *Coastal Air* vidaus atitikties stebėsenos sistema, tiek su TCAA priežiūros veikla. konkrečiai, daugelis nustatytų trūkumų turėjo būti nustatyti sertifikavimo proceso metu, vykdant įprastinę priežiūrą arba taikant paties oro vežėjo saugos užtikrinimo mechanizmus;

(92) Sąjungos vertinimo vietoje vizitas atskleidė, kad nors Tanzanija sukūrė civilinę aviaciją reglamentuojančią teisinę sistemą, ši reguliavimo sistema patiria didelių iššūkių, susijusių su teisiniu tikslumu, veiksmingu įgyvendinimu ir savalaikiu prisitaikymu prie kintančių tarptautinių saugos standartų, todėl atsirado teisinių ir veiklos neatitikimų, kurie kenkia Tanzanijos gebėjimui visapusiškai vykdyti savo įsipareigojimus pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją (Čikagos konvenciją). Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu nustatyti trūkumai buvo įtraukti į TCAA pateiktą ataskaitą, kuriai ji pritarė;

(93) vykdydama nuolatinę bendros saugos padėties Tanzanijoje stebėseną, Komisija 2025 m. balandžio 30 d. surengė techninį posėdį, kuriame dalyvavo Komisija, Agentūra, valstybės narės ir TCAA. Posėdžio tikslas buvo dvejopas: peržiūrėti TVP, parengtą atsižvelgiant į Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu pateiktas pastabas, ir informuoti TCAA apie pasirengimą būsimam ES skrydžių saugos komiteto klausymui, kurį numatyta surengti 2025 m. gegužės 13 d.;

(94) prieš techninį susitikimą ir po jo buvo pateiktos įvairios TVP iteracijos. Techninio posėdžio metu svarstyta versija patvirtino TCAA pastangas atsižvelgti į pastabas, kurios buvo pateiktos per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą. Tačiau vėliau vykusiose diskusijose nustatyta keletas reikšmingų trūkumų, susijusių su veiksmais, kurių ėmėsi TCAA, visų pirma nustatyta, kad nebuvo atlikta išsami pagrindinių priežasčių analizė pagrindinėms problemoms nustatyti ir spręsti, nepateikta tinkamų dokumentų, kuriais būtų pagrįsti taisomieji veiksmai, apie kuriuos pranešta, ir toliau nesilaikyta taikytinų aviacijos saugos reikalavimų;

(95) ypatingas dėmesys buvo skirtas TCAA pateiktai informacijai, susijusiai su darbo jėgos poreikių skaičiavimu skrydžių vykdymo srityje, kuris pripažintas nerealistišku atsižvelgiant į numatomą valandų skaičių, skirtą pagrindinei veiklai, pvz., pasirengimui OVP baziniams patikrinimams arba tolesniems veiksmams, susijusiems su patikrinimų rezultatais. Vėliau pateiktoje peržiūrėtoje TVP versijoje buvo nurodytas daug realistiškesnis reikalingų inspektorių skaičiaus apskaičiavimo metodas, tačiau vis tiek nepateikta susijusių mokymo poreikių ir laiko, kurio reikia mokymams išeiti prieš pradedant veiklą, analizė;

(96) techniniame posėdyje patvirtinta, kad nors TCAA padarė tam tikrą pažangą, kad būtų pašalinti nustatyti trūkumai, pvz., nedelsdama įgyvendino techninės paramos veiklą, kuri buvo pradėta nedelsiant po Sąjungos vertinimo vietoje vizito, tebėra didelių trūkumų. Nustatyta, kad kai kurie į TVP įtraukti veiksmai, kuriuos pateikė TCAA, yra reaguojamojo pobūdžio ir nenumatyta reikšmingų prevencinių priemonių. Tais atvejais, kai tokios priemonės buvo įtrauktos į TVP, tai buvo daugiausia paviršutiniškos priemonėms, kuriomis nepavyktų patikimai užtikrinti ilgalaikio veiksmingumo;

(97) 2025 m. balandžio 14 d. raštu Komisija pranešė TCAA, kad Tanzanijos atvejis įtrauktas į 2025 m. gegužės 13–15 d. vyksiančio ES skrydžių saugos komiteto posėdžio darbotvarkę ir kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 TCAA ir oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Tanzanijoje, bus suteikta galimybė būti išklausytiems ES skrydžių saugos komitete;

(98) prieš posėdį TCAA patvirtino, kad nedalyvaus nė vienas oro vežėjas, kuriam pažymėjimas išduotas Tanzanijoje. 2025 m. gegužės 13 d. ES skrydžių saugos komitete buvo išklausyti TCAA atstovai. TCAA pristatyme ES skrydžių saugos komitetui pateikta aukšto lygio TVP rengimo ir įgyvendinimo po Sąjungos vertinimo vietoje vizito pažangos apžvalga. Pristatymas buvo gerai struktūruotas ir apėmė pagrindines pateiktų pastabų ir rekomendacijų kategorijas; TCAA apžvelgė, dėl kurių pastabų ir rekomendacijų atsakomieji veiksmai jau buvo įgyvendinti, tebeįgyvendinami ar dar nepradėti įgyvendinti;

(99) TCAA pateikti atsakomųjų veiksmų įgyvendinimo rodikliai pasirodė labai nerealistiški, kaip matyti iš to, kad kai kuriais atvejais atsakomieji veiksmai dėl pastabų buvo nurodyti kaip įgyvendinti, net tinkamai nepatikrinus, ar buvo pašalinti visi nustatyti trūkumai. Vienas iš pavyzdžių buvo susijęs su kvalifikuotų darbuotojų trūkumo klausimu, kuris, TCAA teigimu, buvo išspręstas, remiantis tik pateiktais įdarbinimo planais ir tvarkaraščiais, neatsižvelgiant į laiką, kurio reikia atitinkamam mokymui ir kvalifikacijai pradėti vykdyti;

(100) dėl kelių kitų nustatytų trūkumų TCAA nurodė, kad jie buvo pašalinti. Tačiau, ES skrydžių saugos komitetui pateikus klausimų, buvo ne kartą įsitikinta, kad taip netiesa. Paklausta apie tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo procedūrą ir kontrolinį sąrašą, kurie buvo peržiūrėti, kad atitiktų ICAO dokumentą Nr. 9760, TCAA atsakymas buvo neįtikinamas ir TCAA negalėjo pateikti aiškių įrodymų, kad užduotis buvo atlikta. Be to, paklausus apie neseniai patvirtintą rizika grindžiamą priežiūros procedūrą, visų pirma susijusį su oro vežėjo rizikos profilių turiniu ir taikymu, TCAA atsakymas buvo nepakankamai aiškus ir TCAA atstovams nepavyko įrodyti, kad jie gerai supranta arba veiksmingai įgyvendina rizika grindžiamus priežiūros principus;

(101) Komisija ir ES skrydžių saugos komitetas pripažįsta TCAA pastangas sutelkti tiek žmogiškuosius, tiek finansinius išteklius ir ragina TCAA jas tęsti. Jie pabrėžia Tanzanijos vyriausybės įsipareigojimo šioje srityje svarbą. Jie išreiškia aiškų įsipareigojimą toliau remti TCAA pastangas stiprinti jos saugos priežiūros pajėgumus ir su ja bendradarbiauti. Vykdydama tokią nuolatinę stebėseną jie numato reguliariai palaikyti ryšius, teikti pažangos ataskaitas ir ateityje rengti techninius posėdžius padarytai pažangai peržiūrėti;

(102) remiantis visais turimais įrodymais, įskaitant Sąjungos vertinimą vietoje, daroma išvada, kad TCAA neturi reikiamų pajėgumų veiksmingai prižiūrėti aviacijos veiklą Tanzanijoje pagal tarptautinius saugos standartus. Nustatyti personalo valdymo, darbuotojų mokymo, kokybės valdymo, sertifikavimo procesų ir oro vežėjų priežiūros trūkumai rodo, kad TCAA negali užtikrinti nuolatinio tų standartų laikymosi;

(103) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir visus oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Tanzanijoje, įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(104) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Tanzanijoje, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

(105) todėl Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(106) Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 5 ir 6 straipsniuose pripažįstama būtinybė sprendimus priimti skubiai ir, jei reikia, taikyti skubos tvarką, turint omenyje jų įtaką saugai. Todėl siekiant apsaugoti neskelbtiną informaciją ir keleivius labai svarbu, kad sprendimai dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje arba tos veiklos apribojimai, sąrašo atnaujinimo būtų taikomi tuoj pat po jų priėmimo;

(107) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka ES skrydžių saugos komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis*

Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 iš dalies keičiamas taip:

1) A priedas pakeičiamas šio reglamento I priedo tekstu;

2) B priedas pakeičiamas šio reglamento II priedo tekstu.

*2 straipsnis*

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2025 m. birželio 3 d.

*Komisijos vardu*
*Pirmininkės pavedimu*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Komisijos narys*

*I PRIEDAS*

*„A PRIEDAS*

**ORO VEŽĖJŲ, KURIEMS DRAUDŽIAMA VYKDYTI VEIKLĄ SĄJUNGOJE, SĄRAŠAS SU IŠIMTIMIS** ([1])

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė |
|---|---|---|---|
| *AIR ZIMBABWE (PVT)* | 177/04 | AZW | Zimbabvė |
| *AVIOR AIRLINES* | ROI-RNR-011 | ROI | Venesuela |
| *IRAN ASEMAN AIRLINES* | FS-102 | IRC | Iranas |
| *FLY BAGHDAD* | 007 | FBA | Irakas |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Irakas |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Afganistano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Afganistanas** |
| *ARIANA AFGHAN AIRLINES* | AOC 009 | AFG | Afganistanas |
| *KAM AIR* | AOC 001 | KMF | Afganistanas |
| **Visi oro vežėjai, išskyrus oro vežėjus *TAAG Angola Airlines* ir *Heli Malongo*, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Angola** |
| *AEROJET* | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Angola |
| *GUICANGO* | AO-009/11-06/17 YYY | Nežinomas | Angola |
| *AIR JET* | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| *BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT* | AO-015/15-06/17YYY | Nežinomas | Angola |
| *HELIANG* | AO 007/11-08/18 YYY | Nežinomas | Angola |
| *SJL* | AO-014/13-08/18YYY | Nežinomas | Angola |
| *SONAIR* | AO-002/11-08/17 SOR | SOR | Angola |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Armėnijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Armėnija** |
| *AIR DILIJANS* | AM AOC 065 | NGT | Armėnija |
| *ARMENIAN AIRLINES* | AM AOC 076 | AAG | Armėnija |
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM AOC 063 | AMW | Armėnija |

([1]) Šiame priede išvardytiems oro vežėjams gali būti leidžiama naudotis skrydžių teisėmis nuomojant oro vežėjo, kuriam draudimas vykdyti veiklą netaikomas, orlaivį su įgula, jeigu jie laikosi reikiamų saugos standartų.

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė |
|---|---|---|---|
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Armėnija |
| *FLY ARNA* | AM AOC 075 | ACY | Armėnija |
| *FLYONE ARMENIA* | AM AOC 074 | FIE | Armėnija |
| *NOVAIR* | AM AOC 071 | NAI | Armėnija |
| *SHIRAK AVIA* | AM AOC 072 | SHS | Armėnija |
| *SKYBALL* | AM AOC 073 | N/A | Armėnija |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo (Brazavilio) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Kongas (Brazavilis)** |
| *CANADIAN AIRWAYS CONGO* | CG-CTA 006 | TWC | Kongas (Brazavilis) |
| *EQUAFLIGHT SERVICES* | CG-CTA 002 | EKA | Kongas (Brazavilis) |
| *EQUAJET* | RAC06-007 | EKJ | Kongas (Brazavilis) |
| *TRANS AIR CONGO* | CG-CTA 001 | TSG | Kongas (Brazavilis) |
| *SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO* | CG-CTA 004 | Nežinomas | Kongas (Brazavilis) |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Demokratinės Respublikos (KDR) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Kongo Demokratinė Respublika (KDR)** |
| *AB BUSINESS* | AAC/DG/OPS-09/14 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *AIR KASAI* | AAC/DG/OPS-09/11 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *AIR KATANGA* | AAC/DG/OPS-09/08 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *BUSY BEE CONGO* | AAC/DG/OPS-09/04 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | AAC/DG/OPS-09/02 | DBP | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė |
|---|---|---|---|
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | COG | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *GOMA EXPRESS* | AAC/DG/OPS-09/13 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *KIN AVIA* | AAC/DG/OPS-09/10 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *MALU AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/05 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *SERVE AIR CARGO* | AAC/DG/OPS-09/07 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *SWALA AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/06 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| *TRACEP CONGO AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/15 | Nežinomas | Kongo Demokratinė Respublika (KDR) |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Džibučio institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Džibutis** |
| *DAALLO AIRLINES* | Nežinomas | DAO | Džibutis |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Pusiaujo Gvinėja** |
| *CEIBA INTERCONTINENTAL* | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Pusiaujo Gvinėja |
| *CRONOS AIRLINES* | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Nežinomas | Pusiaujo Gvinėja |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Eritrėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Eritrėja** |
| *ERITREAN AIRLINES* | AOC No 004 | ERT | Eritrėja |
| *NASAIR ERITREA* | AOC No 005 | NAS | Eritrėja |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kirgizijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Kirgizija** |
| *AERO NOMAD AIRLINES* | 57 | ANK | Kirgizija |
| *AEROSTAN* | 08 | BSC | Kirgizija |

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė |
|---|---|---|---|
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | KGC | Kirgizija |
| *AIRCOMPANY MOALEM AVIATION* | 56 | AMA | Kirgizija |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Kirgizija |
| *CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES* | 58 | KAS | Kirgizija |
| *FLYSKY AIRLINES* | 53 | FSQ | Kirgizija |
| *GLOBAL 8 AIRLINES* | 59 | Nežinomas | Kirgizija |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Kirgizija |
| *KAP.KG AIRCOMPANY* | 52 | KGS | Kirgizija |
| *MAC.KG AIRLINES* | 61 | MSK | Kirgizija |
| *SAPSAN AIRLINE* | 54 | KGB | Kirgizija |
| *SKY JET* | 60 | SJL | Kirgizija |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Kirgizija |
| *TRANS CARAVAN KG* | 55 | TCK | Kirgizija |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Kirgizija |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Liberijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą** | | | **Liberija** |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Libijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Libija** |
| *AFRIQIYAH AIRWAYS* | 007/01 | AAW | Libija |
| *AIR LIBYA* | 004/01 | TLR | Libija |
| *AL MAHA AVIATION* | 030/18 | Nežinomas | Libija |
| *BERNIQ AIRWAYS* | 032/21 | BNL | Libija |
| *BURAQ AIR* | 002/01 | BRQ | Libija |
| *GLOBAL AIR TRANSPORT* | 008/05 | GAK | Libija |
| *HALA AIRLINES* | 033/21 | HTP | Libija |
| *LIBYAN AIRLINES* | 001/01 | LAA | Libija |
| *LIBYAN WINGS AIRLINES* | 029/15 | LWA | Libija |
| *PETRO AIR* | 025/08 | PEO | Libija |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Nepalo institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Nepalas** |
| *AIR DYNASTY HELI. S.* | 035/2001 | Nežinomas | Nepalas |
| *ALTITUDE AIR* | 085/2016 | Nežinomas | Nepalas |

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė |
|---|---|---|---|
| *BUDDHA AIR* | 014/1996 | BHA | Nepalas |
| *FISHTAIL AIR* | 017/2001 | Nežinomas | Nepalas |
| *SUMMIT AIR* | 064/2010 | Nežinomas | Nepalas |
| *HELI EVEREST* | 086/2016 | Nežinomas | Nepalas |
| *HIMALAYA AIRLINES* | 084/2015 | HIM | Nepalas |
| *KAILASH HELICOPTER SERVICES* | 087/2018 | Nežinomas | Nepalas |
| *MAKALU AIR* | 057A/2009 | Nežinomas | Nepalas |
| *MANANG AIR PVT* | 082/2014 | Nežinomas | Nepalas |
| *MOUNTAIN HELICOPTERS* | 055/2009 | Nežinomas | Nepalas |
| *PRABHU HELICOPTERS* | 081/2013 | Nežinomas | Nepalas |
| *NEPAL AIRLINES CORPORATION* | 003/2000 | RNA | Nepalas |
| *SAURYA AIRLINES* | 083/2014 | Nežinomas | Nepalas |
| *SHREE AIRLINES* | 030/2002 | SHA | Nepalas |
| *SIMRIK AIR* | 034/2000 | Nežinomas | Nepalas |
| *SIMRIK AIRLINES* | 052/2009 | RMK | Nepalas |
| *SITA AIR* | 033/2000 | Nežinomas | Nepalas |
| *TARA AIR* | 053/2009 | Nežinomas | Nepalas |
| *YETI AIRLINES* | 037/2004 | NYT | Nepalas |
| **Toliau nurodyti oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Rusijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą** | | | **Rusija** |
| *AURORA AIRLINES* | 486 | SHU | Rusija |
| *AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD* | 458 | TUP | Rusija |
| *IZHAVIA* | 479 | IZA | Rusija |
| *JOINT STOCK COMPANY „AIR COMPANY YAKUTIA“* | 464 | SYL | Rusija |
| *JOINT STOCK COMPANY „RUSJET“* | 498 | RSJ | Rusija |
| *JOINT STOCK COMPANY „UVT AERO“* | 567 | UVT | Rusija |
| *JOINT-STOCK COMPANY „SIBERIA AIRLINES“* | 31 | SBI | Rusija |
| *JOINT STOCK COMPANY „SMARTAVIA AIRLINES“* | 466 | AUL | Rusija |
| *JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO“ AIRLINES* | 480 | IAE | Rusija |

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė |
|---|---|---|---|
| *JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES“* | 18 | SVR | Rusija |
| *JOINT-STOCK COMPANY „ALROSA AIR COMPANY“* | 230 | DRU | Rusija |
| *JOINT-STOCK COMPANY „NORDSTAR AIRLINES“* | 452 | TYA | Rusija |
| *JS AVIATION COMPANY „RUSLINE“* | 225 | RLU | Rusija |
| *JSC YAMAL AIRLINES* | 142 | LLM | Rusija |
| *LLC ”NORD WIND”* | 516 | NWS | Rusija |
| *LLC „AIRCOMPANY IKAR“* | 36 | KAR | Rusija |
| *LTD. I FLY* | 533 | RSY | Rusija |
| *„POBEDA AIRLINES“ LIMITED LIABILITY COMPANY* | 562 | PBD | Rusija |
| *PUBLIC JOINT STOCK COMPANY „AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES“* | 1 | AFL | Rusija |
| *„ROSSIYA AIRLINES“ JOINT STOCK COMPANY* | 2 | SDM | Rusija |
| *SKOL AIRLINE LLC* | 228 | CDV | Rusija |
| *„UTAIR AVIATION“ JOINT-STOCK COMPANY* | 6 | UTA | Rusija |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė San Tomės ir Prinsipės institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **San Tomė ir Prinsipė** |
| *STP AIRWAYS* | 03/AOC/2006 | STP | San Tomė ir Prinsipė |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Siera Leonės valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą** | | | **Siera Leonė** |
| **Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Sudano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant** | | | **Sudanas** |
| *ALFA AIRLINES SD* | 54 | AAJ | Sudanas |
| *BADR AIRLINES* | 35 | BDR | Sudanas |
| *BLUE BIRD AVIATION* | 11 | BLB | Sudanas |
| *ELDINDER AVIATION* | 8 | DND | Sudanas |
| *GREEN FLAG AVIATION* | 17 | GNF | Sudanas |
| *HELEJETIC AIR* | 57 | HJT | Sudanas |
| *KATA AIR TRANSPORT* | 9 | KTV | Sudanas |

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė |
|---|---|---|---|
| *KUSH AVIATION CO.* | 60 | KUH | Sudanas |
| *NOVA AIRWAYS* | 46 | NOV | Sudanas |
| *SUDAN AIRWAYS CO.* | 1 | SUD | Sudanas |
| *SUN AIR* | 51 | SNR | Sudanas |
| *TARCO AIR* | 56 | TRQ | Sudanas |
| ***Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Surinamo institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant*** | | | **Surinamas** |
| *BLUE WING AIRLINES N.V.* | SR/BWA-02/2010 | BWI | Surinamas |
| *FLY ALL WAYS N.V.* | SR/FAW-06-2015 | EDR | Surinamas |
| *GUM AIR N.V.* | SR/GUM-03-2010 | GUM | Surinamas |
| *SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)* | SR/VORTEX-9-2019 | Nežinomas | Surinamas |
| *STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)* | SR/MAF-07-2017 | Nežinomas | Surinamas |
| *SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)* | SR/SLM-01-2010 | SLM | Surinamas |
| *UNITED AVIATION SERVICES N.V.* | SR/UAS-8-2019 | Nežinomas | Surinamas |
| *BADJAS CARGO N.V.* | SR/BAC-11-2023 | Nežinomas | Surinamas |
| ***Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Tanzanijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant*** | | | **Tanzanija** |
| *ADVENTURE ALOFT* | TCAA/AOC/043 | Nežinomas | Tanzanija |
| *AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD* | TCAA/AOC/079 | Nežinomas | Tanzanija |
| *AIR EXCEL LTD* | TCAA/AOC/028 | XLL | Tanzanija |
| *AIR TANZANIA CO. LTD* | TCAA/AOC/001 | Nežinomas | Tanzanija |
| *ARUSHA MEDIVAC LTD.* | TCAA/AOC/071 | Nežinomas | Tanzanija |
| *AS SALAAM AIR LTD.* | TCAA/AOC/051 | Nežinomas | Tanzanija |
| *AURIC AIR SERVICES LTD.* | TCAA/AOC/022 | AUK | Tanzanija |
| *COASTAL TRAVELS LTD* | TCAA/AOC/004 | CSV | Tanzanija |
| *CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED* | TCAA/AOC/ | Nežinomas | Tanzanija |
| *EVERETT AVIATION LIMITED* | TCAA/AOC/042 | EVT | Tanzanija |

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė |
|---|---|---|---|
| *FLIGHT LINK LIMITED* | TCAA/AOC/025 | FLZ | Tanzanija |
| *FLY SAFARI AIRLINK* | TCAA/AOC/047 | Nežinomas | Tanzanija |
| *FLY ZANZIBAR (Z) LTD* | TCAA/AOC/058 | Nežinomas | Tanzanija |
| *GRUMETI AIR LTD* | TCAA/AOC/068 | Nežinomas | Tanzanija |
| *JAMBO AVIATION LTD.* | TCAA/AOC/070 | Nežinomas | Tanzanija |
| *KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD* | TCAA/AOC/ | Nežinomas | Tanzanija |
| *LEVEL UP AVIATION LTD.* | TCAA/AOC/076 | Nežinomas | Tanzanija |
| *MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD* | TCAA/AOC/066 | Nežinomas | Tanzanija |
| *MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)* | TCAA/AOC/008 | Nežinomas | Tanzanija |
| *MY FLY AVIATION CO. LTD* | TCAA/AOC/072 | Nežinomas | Tanzanija |
| *NYSSA BALOON SAFARIS* | TCAA/AOC/078 | Nežinomas | Tanzanija |
| *PELICAN AVIATION AND TOURS LTD* | TCAA/AOC/ | Nežinomas | Tanzanija |
| *PRECISION AIR SERVICES* | TCAA/AOC/003 | PRF | Tanzanija |
| *REGIONAL AIR SERVICES LTD* | TCAA/AOC/010 | REG | Tanzanija |
| *SAFARI PLUS LTD* | TCAA/AOC/046 | Nežinomas | Tanzanija |
| *SERENGETI BALLONS* | TCAA/AOC/029 | Nežinomas | Tanzanija |
| *SHINE AVIATION LTD* | TCAA/AOC/061 | Nežinomas | Tanzanija |
| *SHINE BALOONS SAFARIS* | TCAA/AOC/083 | Nežinomas | Tanzanija |
| *STATE AVIATION LTD* | TCAA/AOC/081 | Nežinomas | Tanzanija |
| *TANZANIAN AIR SERVICES* | TCAA/AOC/002 | Nežinomas | Tanzanija |
| *TROPIC HELICOPTERS LTD* | TCAA/AOC/077 | Nežinomas | Tanzanija |
| *TROPICAL AIR SERVICES* | TCAA/AOC/006 | Nežinomas | Tanzanija |
| *UNITY AIR* | TCAA/AOC/075 | Nežinomas | Tanzanija |
| *ZANTAS AIR SERVICES* | TCAA/AOC/018 | Nežinomas | Tanzanija“ |

*II PRIEDAS*

*„B PRIEDAS*

**ORO VEŽĖJŲ, KURIŲ VEIKLAI SĄJUNGOJE TAIKOMI APRIBOJIMAI, SĄRAŠAS** [1]

| Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi) | OVP numeris | Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas | Oro vežėjo valstybė | Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas | Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio (-ių), kuriam (-iems) taikomi apribojimai, serijos numeris (-iai) | Registracijos valstybė |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *IRAN AIR* | IR.AOC.100 | IRA | Iranas | Visi „Fokker F100“ ir „Boeing B747“ tipų orlaiviai | „Fokker F100“ tipo orlaiviai, kaip nurodyta OVP; „Boeing B747“ tipo orlaiviai, kaip nurodyta OVP. | Iranas |
| *AIR KORYO* | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika | Visi orlaiviai, išskyrus du „TU-204“ tipo orlaivius. | Visi orlaiviai, išskyrus „P-632“, „P-633“ tipų orlaivius. | Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika“ |

[1] Šiame priede išvardytiems oro vežėjams gali būti leidžiama naudotis skrydžių teisėmis nuomojant oro vežėjo, kuriam draudimas vykdyti veiklą netaikomas, orlaivį su įgula, jeigu jie laikosi reikiamų saugos standartų.