Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2025/1144

4.6.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2025/1144

(2025. gada 3. jūnijs),

ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK ([1]) 9. panta atcelšanu un jo īpaši tās 4. panta 2. punktu,

tā kā:

(1) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006 ([2]) ir izveidots darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts.

(2) Dažas dalībvalstis un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (Aģentūra) saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu ir paziņojušas Komisijai informāciju, kas ir būtiska minētā saraksta atjaunināšanai. Būtisku informāciju ir sniegušas arī trešās valstis un starptautiskas organizācijas. Pamatojoties uz sniegto informāciju, saraksts jāatjaunina.

(3) Komisija informēja visus attiecīgos gaisa pārvadātājus vai nu tieši, vai ar to iestāžu starpniecību, kuras atbild par attiecīgo gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību, un norādīja būtiskos faktus un apsvērumus, ar ko tā pamatos lēmumu noteikt tiem darbības aizliegumu Savienībā vai grozīt darbības aizlieguma nosacījumus gaisa pārvadātājam, kas iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā noteiktajā sarakstā.

(4) Attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem Komisija deva iespēju iepazīties ar visiem attiecīgajiem dokumentiem, iesniegt rakstiskas piezīmes un mutiski izklāstīt savus apsvērumus Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai.

(5) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2023/660 ([3]), Komisija informēja ES Aviācijas drošības komiteju par notiekošajām konsultācijām ar Armēnijas, Irākas, Kirgizstānas, Lībijas, Surinamas un Tanzānijas kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem. Komisija arī informēja ES Aviācijas drošības komiteju par aviācijas drošuma situāciju Angolā, Ēģiptē, Kazahstānā, Kenijā, Nepālā, Pakistānā un Sjerraleonē.

([1]) OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([2]) Komisijas Regula (EK) Nr. 474/2006 (2006. gada 22. marts) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Komisijas Deleģētā regula (ES) 2023/660 (2022. gada 2. decembris), ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus tādu gaisa pārvadātāju sarakstam, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā, un atceļ Regulu (EK) Nr. 473/2006, un ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 83, 22.3.2023., 47. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Aģentūra informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par tehniskajiem novērtējumiem, kas tika iegūti saistībā ar to atļauju sākotnējo izvērtēšanu un pastāvīgo uzraudzību, kuras trešo valstu ekspluatantiem (*TCO*) izdotas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 452/2014 ([4]).

(7) Aģentūra arī informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par rezultātiem, kas gūti, analizējot perona pārbaudes, kuras veiktas atbilstīgi Ārzemju gaisa kuģu drošības novērtēšanas (*SAFA*) programmai saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 ([5]).

(8) Bez tam Aģentūra informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par tehniskās palīdzības projektiem, kas īstenoti trešās valstīs, kuras skar darbības aizliegums uz Regulas (EK) Nr. 474/2006 pamata. Aģentūra informēja arī par plāniem un lūgumiem arī turpmāk saņemt tehnisku palīdzību un turpināt sadarbību nolūkā uzlabot trešo valstu civilās aviācijas pārvalžu administratīvās un tehniskās spējas, lai palīdzētu tām nodrošināt atbilstību spēkā esošajiem starptautiskajiem civilās aviācijas drošības standartiem. Dalībvalstis tika aicinātas uz tādiem lūgumiem atbildēt divpusēji, atbildes koordinējot ar Komisiju un Aģentūru. Šajā sakarā Komisija atkārtoti uzsvēra, ka ir lietderīgi, it sevišķi izmantojot Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) palīdzības partnerības rīku aviācijas drošuma īstenošanai, informēt starptautiskās aviācijas aprindas par tādu tehnisko palīdzību trešām valstīm, ko Savienība un tās dalībvalstis sniedz, lai uzlabotu aviācijas drošumu visā pasaulē.

(9) Eirokontrole sniedza Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai jaunāko informāciju par *SAFA* un *TCO* brīdināšanas funkcijas statusu, ietverot statistikas datus par brīdinājuma ziņojumiem gaisa pārvadātājiem, kuru darbībai piemērots aizliegums.

Savienības gaisa pārvadātāji

(10) Pēc Aģentūras analīzes, iepazīstoties ar informāciju, kuras pamatā ir Savienības gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem veiktās perona pārbaudes un Aģentūras veiktās standartizācijas pārbaudes, ko papildina informācija par specifiskām valstu aviācijas iestāžu veiktām pārbaudēm un revīzijām, dalībvalstis un Aģentūra, rīkojoties kā kompetentās iestādes, veica dažus korektīvus un izpildes pasākumus un par šiem pasākumiem informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju.

(11) Dalībvalstis un Aģentūra, rīkojoties kā kompetentās iestādes, atkārtoti apliecināja gatavību attiecīgi rīkoties gadījumā, ja būtiska drošuma informācija norādītu uz tiešu drošības apdraudējumu, kas radies tāpēc, ka Savienības gaisa pārvadātāji nav nodrošinājuši atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem.

Armēnijas gaisa pārvadātāji

(12) Visi Armēnijā sertificētie gaisa pārvadātāji 2020. gada jūnijā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/736 tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 ([6]) A pielikumā.

([4]) Komisijas Regula (ES) Nr. 452/2014 (2014. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5.2014., 12. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/736 (2020. gada 2. jūnijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L 172, 3.6.2020., 7. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) 2025. gada 9. aprīlī Komisijas pastāvīgās uzraudzības darbību ietvaros attiecībā uz vispārējo drošuma situāciju Armēnijā, ieskaitot Armēnijas Civilās aviācijas iestādes (*CAC*) drošības uzraudzības spēju un jaudu, notika tehniska sanāksme, kurā piedalījās Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un *CAC*. Sanāksmē Komisija informēja *CAC* par 2024. gada decembrī iesniegtā korektīvo pasākumu plāna (KPP) novērtējuma rezultātiem. *CAC* sagatavoja korektīvo pasākumu plānu, reaģējot uz novērojumiem, ko Savienība pauda pēc novērtējuma apmeklējuma uz vietas Armēnijā 2020. gadā.

(14) *CAC* iesniegtais KPP ir visaptverošs un detalizēts un liecina par skaidriem centieniem saskaņot valsts aviācijas uzraudzību ar ES regulatīvajām prasībām, reaģējot uz novērojumiem, kas gūti 2020. gada Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas. Pozitīvas norises ir, piemēram, vairāku valsts noteikumu oficiāla pieņemšana saskaņā ar ES prasībām, pasākumi uz risku balstītu uzraudzības principu īstenošanai un inspektoru apmācības dokumentācijas un uzskaites uzlabošana.

(15) Lai gan KPP ir visaptveroša pieeja konstatēto novērojumu risināšanai, šķiet, ka vairākas problēmas joprojām nav atrisinātas vai nav pietiekami pamatotas ar pierādījumiem, piemēram, konstatējumu klasifikācijas trūkums, nepietiekami pierādījumi par uzraudzības plānu īstenošanu un trūkumi dokumentācijas kontrolē un tulkošanā. Turklāt joprojām pastāv nekonsekvence apmācības dokumentācijas, licencēšanas procedūru un uzraudzības mehānismu kvalitātē un pilnīgumā, kas jānovērtē, veicot papildu novērtējumus uz vietas, pirms pieņemt galīgo lēmumu par KPP piemērotību.

(16) Ņemot vērā nenovērstos trūkumus un nepieciešamību rūpīgāk novērtēt īstenošanu uz vietas, Komisija uzskata, ka turpmāka attālināta novērtēšana par drošuma situāciju Armēnijā nesniegs pietiekamu papildu skaidrību. Tāpēc 2025. gada trešajā ceturksnī ir paredzēts Savienības novērtējuma apmeklējums uz vietas. Šā apmeklējuma mērķis būs pārbaudīt, vai tiek efektīvi piemēroti *CAC* paziņotie korektīvie pasākumi, tostarp tie, kas apspriesti 2024. un 2025. gada viedokļu apmaiņā.

(17) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem vienotajiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamata grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Armēnijā sertificētiem gaisa pārvadātājiem.

(18) Nosakot visu Armēnijā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Irākas gaisa pārvadātāji

(19) 2015. gada decembrī un 2023. gada novembrī ar Komisijas Īstenošanas regulām (ES) 2015/2322 ([7]) un (ES) 2023/2691 ([8]) Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā attiecīgi tika iekļauti gaisa pārvadātājs *Iraqi Airways* un gaisa pārvadātājs *Fly Baghdad*.

(20) 2025. gada 23. aprīlī Komisijas pastāvīgās uzraudzības darbību ietvaros attiecībā uz vispārējo drošuma situāciju Irākā, ieskaitot Irākas Civilās aviācijas iestādes (*ICAA*) drošības uzraudzības spēju un jaudu, notika tehniska sanāksme, kurā piedalījās Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un *ICAA*. Sanāksmē *ICAA* iepazīstināja ar jaunāko informāciju par centieniem uzlabot savu tiesisko un regulatīvo sistēmu, kā arī par uzraudzības sniegumu.

(21) *ICAA* sniedza detalizētu izklāstu par tās pašreizējiem centieniem uzlabot aviācijas drošuma uzraudzību, izmantojot tiesību aktu grozījumus, regulējuma izstrādi, spēju veidošanas iniciatīvas un institucionālās reformas. Lai gan šie centieni ir atzīti par svarīgiem soļiem, tie joprojām ir īstenošanas sākumposmā. Joprojām pastāv nopietnas bažas par šo pasākumu savlaicīgumu, regulatīvo rezultātu konsekvenci un kvalitāti un to atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.

([7]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/2322 (2015. gada 10. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 328, 12.12.2015., 67. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/2691 (2023. gada 29. novembris), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L, 2023/2691, 30.11.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Zināmi panākumi ir gūti tādās jomās kā personāla pieņemšana darbā, apmācības iniciatīvas un atjauninātu valsts aviācijas noteikumu izstrāde. Kritiski svarīgas reformas, piemēram, pārskatīto primāro aviācijas tiesību aktu pieņemšana un drošības uzraudzības sistēmas stiprināšana, joprojām ir nepilnīgas vai tām trūkst pārbaudāmu rezultātu.

(23) Tāpēc tika kopīgi atzīts, ka Savienības novērtējuma apmeklējums uz vietas 2025. gada septembrī, kā tika apspriests iepriekš, būtu pāragrs un, iespējams, neproduktīvs, ņemot vērā to, ka ir vajadzīgs turpmāks taustāms un pierādāms progress Irākas aviācijas drošības uzraudzības sistēmas galvenajās jomās.

(24) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamata grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Irākas gaisa pārvadātājiem.

(25) Nosakot visu Irākā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

(26) Ja attiecīgā drošības informācija liecina par tiešu drošības apdraudējumu, ko rada neatbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem, Komisijai vajadzības gadījumā būtu jāveic turpmāki pasākumi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

Kirgizstānas gaisa pārvadātāji

(27) 2006. gada oktobrī ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1543/2006 ([9]) Kirgizstānas gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(28) Saistībā ar notiekošo apmaiņu, kas izriet no atjaunotiem kontaktiem starp Komisiju un Kirgizstānas Republikas Ministru kabineta pakļautībā esošo Valsts Civilās aviācijas aģentūru (*SCAA*) kopš 2023. gada, Komisija sāka tehniskās palīdzības iniciatīvu, ko Aģentūra īsteno saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005. Minētās iniciatīvas mērķis ir atbalstīt *SCAA* centienus uzlabot uzraudzības spējas.

(29) Šīs iniciatīvas ietvaros jau veikta viena attālināta darbība un viena misija uz vietas. Misija uz vietas deva iespēju iegūt nepastarpinātu informāciju par to, kā *SCAA* īsteno starptautiskos drošuma standartus. Tā arī deva iespēju veikt simulāciju Savienības novērtējuma apmeklējumam uz vietas. Simulācija sniedza vērtīgu ieskatu *SCAA* organizatoriskajā un normatīvajā sistēmā un ļāva konstatēt, ka *SCAA* vispārējā struktūra šķiet piemērota tās lielumam un uzticētajiem pienākumiem, tomēr būtu jāuzlabo tās darbības efektivitāte. Lai gan pārvaldības rokasgrāmata ir apstiprināta, tā vēl ir jāuzlabo un jāpadara konsekventāka, precizējot atbildību par nopietnu incidentu izmeklēšanu.

(30) Simulācija arī ļāva konstatēt, ka ir nepilnīgi transponēti *ICAO* standarti un ieteicamā prakse, jo īpaši *ICAO* 1., 6., 8., 18. un 19. pielikums, un šīs nepilnības kavē pilnīgu saskaņošanu ar starptautiskajiem drošības standartiem. *SCAA* ir atzinusi šīs nepilnības un sākusi rīkoties, lai grozītu attiecīgos tiesību aktus, un par vairākiem grozījumu projektiem notiek apspriešanās ministriju starpā. Turklāt *SCAA* ir veikusi pasākumus, lai uzlabotu ziņošanu par drošības atgadījumiem, kā arī personāla apmācību, izmantojot partnerības ar starptautiskām apmācības organizācijām. Ir svarīgi turpināt centienus šajās jomās, lai turpinātu uzlabot aviācijas drošuma uzraudzību Kirgizstānā.

([9]) Komisijas Regula (EK) Nr. 1543/2006 (2006. gada 12. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā, un kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 910/2006 (OV L 283, 14.10.2006., 27. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) 2025. gada 2. maijā Komisijas pastāvīgās uzraudzības darbību ietvaros attiecībā uz vispārējo drošuma situāciju Kirgizstānā, ieskaitot *SCAA* drošības uzraudzības spēju un jaudu, notika tehniska sanāksme, kurā piedalījās Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un *SCAA*. Sanāksmē *SCAA* sniedza detalizētu izklāstu par tās pašreizējām iniciatīvām uzlabot aviācijas drošuma uzraudzību, tostarp tiesību aktu grozījumiem, regulējuma izstrādi, spēju veidošanas pasākumiem un institucionālajām reformām.

(32) *SCAA* arī aprakstīja savu organizatorisko struktūru un darbinieku skaitu, tostarp darbaspēka aprēķināšanas sistēmas izstrādi, kas būtu tieši saistīta ar individuālām apmācības vajadzībām.

(33) *SCAA* arī iepazīstināja ar progresu, kas panākts, saskaņojot tās noteikumus ar starptautiskajiem drošības standartiem un īstenojot tos galvenajās uzraudzības jomās. Tā arī uzsvēra notiekošo darbu pie sertifikācijas procesu un izpildes mehānismu uzlabošanas.

(34) *SCAA* dalījās ar visaptverošu rīcības plānu, kura mērķis ir novērst konstatētās regulējuma nepilnības un atbalstīt drošas civilās aviācijas sistēmas izstrādi, kas atbilst starptautiskajiem drošības standartiem.

(35) Pašlaik gan nav pietiekamu pamatotu pierādījumu, ka *SCAA* būtu efektīvi novērsusi visas drošības nepilnības, kuru dēļ ar Regulu (EK) Nr. 1543/2006 tika noteikts darbības aizliegums.

(36) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem vienotajiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamata grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Kirgizstānā sertificētiem gaisa pārvadātājiem.

(37) Nosakot visu Kirgizstānā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Lībijas gaisa pārvadātāji

(38) 2014. gada decembrī Lībijas gaisa pārvadātāji ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1318/2014 ([10]) tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(39) 2025. gada 25. martā Komisijas pastāvīgās uzraudzības darbību ietvaros attiecībā uz vispārējo drošuma situāciju Lībijā, ieskaitot Lībijas Civilās aviācijas iestādes (*LYCAA*) drošības uzraudzības spēju un jaudu, notika tehniska sanāksme, kurā piedalījās Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un *LYCAA*.

(40) Komisija iepazīstināja ar *LYCAA* 2023. un 2024. gadā iesniegtās informācijas novērtējuma rezultātiem. Novērtējumā tika konstatēti būtiski trūkumi, jo īpaši attiecībā uz darbinieku skaitu, atbilstošas apmācības konsekvenci un uzraudzības darbību efektīvu īstenošanu. Tika uzsvērts arī tas, ka nav iesniegti Komisijas iepriekš pieprasītie būtiskie dokumenti. Novērtējumā secināts, ka gan *LYCAA* tiesiskajā regulējumā, gan tās uzraudzības spējās ir vajadzīgi būtiski turpmāki uzlabojumi. Sanāksmē Komisija atkārtoti norādīja, kāda veida un kvalitātes dokumenti un dati tai nepieciešami, lai tā varētu veikt Lībijas drošības uzraudzības sistēmas pienācīgu novērtējumu.

([10]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1318/2014 (2014. gada 11. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 355, 12.12.2014., 8. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) *LYCAA* sniedza jaunāko informāciju par administratīvajām un tehniskajām iniciatīvām, kuru mērķis ir stiprināt drošības uzraudzību. Iniciatīvas ietvēra aviācijas tiesību aktu un noteikumu pārskatīšanu, biežākas pārbaudes un digitālu uzraudzības sistēmu ieviešanu. Galvenais šo centienu elements bija iepazīstināšana ar Integrēto uzraudzības centru (*IOC*), kas ir digitāla platforma, kura izstrādāta ar mērķi uzlabot aviācijas drošuma datu pārraudzību un pārvaldību. Digitālā platforma ir paredzēta, lai palīdzētu panākt atbilstību regulējumam un uzlabotu piekļuvi attiecīgajai drošības informācijai un dokumentācijai.

(42) Informācija un saistītie materiāli, ko *LYCAA* iesniedza kā *IOC* pierādījumu, tostarp sertifikācijas un uzraudzības procesos izmantotās rokasgrāmatas un kontrolsaraksti, bija balstīti uz Savienības noteikumiem un pielāgoti valsts kontekstam. *LYCAA* arī iepazīstināja ar atlasītiem revīzijas rezultātiem, kas iegūti atkārtotās sertifikācijas procesā, un *IOC* dati tika parādīti skaidrā un strukturētā formātā.

(43) Tomēr tika norādīts, ka, neraugoties uz vairākiem oficiāliem pieprasījumiem, šāda dokumentācija iepriekšējās apmaiņās 2023. un 2024. gadā ar Komisiju netika kopīgota. Turklāt tika atzīmēts, ka *IOC* ilgtermiņa efektivitāte ir atkarīga no tās piemērošanas konsekvences un kvalitātes.

(44) *LYCAA* arī informēja Komisiju par noritošo visu Lībijas gaisa pārvadātāju atkārtotas sertifikācijas procesu, kas aptver laikposmu no 2023. gada novembra līdz 2024. gada novembrim. *LYCAA* ziņoja, ka šajā periodā ir veikti vairāk nekā 100 revīzijas apmeklējumi. Tomēr netika sniegta pietiekama informācija par šo revīziju rezultātiem, tostarp konkrētiem konstatējumiem un jebkādiem attiecīgiem korektīviem pasākumiem. Tika panākta vienošanās, ka *LYCAA* pēc iespējas drīz sniegs attiecīgo informāciju un dokumentāciju.

(45) Pašlaik gan nav pietiekamu pamatotu pierādījumu, ka *LYCAA* būtu efektīvi novērsusi visas drošības nepilnības, kuru dēļ ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1318/2014 tika noteikts darbības aizliegums.

(46) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem vienotajiem kritērijiem Komisija uzskata, ka patlaban nav pamata grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Lībijā sertificētiem gaisa pārvadātājiem.

(47) Nosakot visu Lībijā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Surinamas gaisa pārvadātāji

(48) 2010. gada jūlijā *Blue Wing Airlines* ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 590/2010 ([11]) tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(49) Pēc ES Aviācijas drošības komitejas apspriedēm 2024. gada novembrī Komisijas, aģentūras un dalībvalstu eksperti no 2025. gada 24. līdz 28. februārim Surinamā veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Surinamas Civilās aviācijas drošības iestādē (*CASAS*). Apmeklējumā uz vietas tika iekļauts trīs *CASAS* sertificētu gaisa pārvadātāju, proti, *Blue Wing Airlines*, *Fly All Ways* un *Gum Air*, novērtējums.

(50) Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas galvenā uzmanība tika pievērsta *CASAS*, ņemot vērā tās uzdevumus un atbildību par Surinamā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību. Novērtējuma apmeklējumā tika konstatēti būtiski trūkumi regulatīvajā civilās aviācijas sistēmā attiecībā uz atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem, kas kavē efektīvu drošības uzraudzību.

([11]) Komisijas Regula (ES) Nr. 590/2010 (2010. gada 5. jūlijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 170, 6.7.2010., 9. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Surinamas aviācijas pamata tiesību akts nav grozīts kopš tā stāšanās spēkā 2002. gadā. Tāpēc joprojām pastāv problēmas, ko *ICAO* konstatēja jau 2009. gadā, proti, *CASAS* inspektoriem nav piešķirtas pilnvaras piekļūt iekārtām un dokumentācijai, kā arī nav nodalīta aviācijas negadījumu un nopietnu incidentu tiesas izmeklēšana no drošības izmeklēšanas, kam par pamatu ir drošības atgadījumu ziņotāju aizsardzības trūkums.

(52) Lielākā daļa valstu civilās aviācijas noteikumu 2023. gadā tika atjaunināti, lai tos saskaņotu ar jaunākajiem *ICAO* grozījumiem. Tomēr *CASAS* rokasgrāmatas, norādījumi, kontrolsaraksti un visas pārējās darba procedūras uzraudzības veikšanai nav attiecīgi atjauninātas. Tas nenodrošina atbilstību valsts tiesību aktiem un līdz ar to arī starptautiskajiem drošības standartiem.

(53) Apmeklējuma laikā tika apstiprināts, ka *CASAS* ir sistēmiskas nepilnības resursu pārvaldībā, proti, procedūru un metodikas trūkums personāla vajadzību noteikšanai, neefektīva inspektoru sākotnējā apmācība un atkārtotas apmācības trūkums nepietiekamu budžeta līdzekļu dēļ. Līdz ar to tika konstatēts, ka apmeklētajās *CASAS* struktūrvienībās trūkst darbinieku, un to inspektori nav pilnībā kvalificēti.

(54) Turklāt Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika konstatēti būtiski trūkumi *CASAS* veiktajā drošības uzraudzībā; tie izpaužas, piemēram, kā konstatējumi, kas slēgti bez pamatcēloņu analīzes, un konstatējumi, kas atstāti atvērti pārmērīgi ilgu laiku, neveicot nekādus atbilstības nodrošināšanas pasākumus. Līdz ar to nopietnas neatbilstības atkārtojas.

(55) Turklāt no Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas ir skaidrs, ka *CASAS* nenodrošina kvalitātes pārvaldības funkciju, kas vajadzīga, lai novērstu konstatētos trūkumus dokumentu kontroles sistēmā, lietvedībā, konstatējumu pārvaldībā un pārbaužu līmenī, bet ne tikai.

(56) *CASAS* nav ne drošības pārvaldības funkcijas, ar ko proaktīvi risināt pašreizējos vai jaunus drošības riskus, ne funkcionējošas obligātas atgadījumu ziņošanas sistēmas, kas ļautu *CASAS* noteikt augsta riska jomas, kurās jāpastiprina uzraudzība.

(57) Kritiskasproblēmas tika konstatētas *CASAS* lidojumu operāciju un lidojumderīguma struktūrvienībās. Minētās problēmas ir *CASAS* nespēja noteiktajā laikā izpildīt savus uzraudzības plānus un nespēja pilnībā izpildīt revīziju tvēruma plānus. Ir iegūti pierādījumi, kas apliecina, ka tehniskās dokumentācijas pārbaudes pirms sertifikātu izdošanas nav pietiekami stingras un netiek reģistrēti gadījumi, kad gaisa pārvadātāji neievēro attiecīgos starptautiskos drošības standartus.

(58) Strukturāla finansējuma neesamība un tas, ka *CASAS* neveic izpildes pasākumus, ir divi būtiski faktori, kas spēcīgi ietekmē *CASAS* spēju veikt efektīvu uzraudzību, īstenot visaptverošas revīzijas un proaktīvi reaģēt uz pašreizējiem un jauniem drošības riskiem, par ko liecina apmeklējumu laikā pie gaisa pārvadātājiem novērotie trūkumi.

(59) Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas pie trim gaisa pārvadātājiem – *Blue Wing Airlines*, *Gum Air* un *Fly All Ways* –, kas notika attiecīgi 2025. gada 25., 26. un 27. februārī, visos trijos gadījumos atklājās tie paši vai līdzīgi kritiskie trūkumi, kas tieši ietekmē lidojumu drošību un atbilstību regulējumam. Cita starpā konstatēta arī funkcionējošas drošības pārvaldības sistēmas (*SMS*) un kvalitātes vadības sistēmas (*QMS*) neesamība. Saistībā ar attiecīgo lidojumu operāciju novērtējumu bija pierādījumi, ka tās pašas nopietnās neatbilstības vērojamas visos šajos lidojumos un ka, neraugoties uz to, ka *CASAS* šajā sakarā bija izdarījusi konstatējumus, lidojumi turpinājās, nenosakot ierobežojumus ne no *CASAS*, ne pašu gaisa pārvadātāju puses.

(60) Turklāt, apmeklējot trīs attiecīgās lidojumderīguma struktūrvienības, atklājās daudz nopietnu problēmu, piemēram, personāla apmācības trūkums par pienākumu izpildi, nederīgas detaļas, kas nav pienācīgi nošķirtas un netiek turētas karantīnas zonā, kalibrēti instrumenti ar nederīgiem kalibrēšanas sertifikātiem, kā arī neidentificēti instrumenti. Gadu gaitā *CASAS* visas šīs problēmas bija konstatējusi vairākkārtīgi, taču bez vērā ņemamiem rezultātiem.

(61) *Fly All Ways* apmeklējuma laikā atklājās, ka nav īstenota lidojuma datu uzraudzības programma, kā to prasa starptautiskie drošības standarti gaisa kuģu kategorijai, ko izmanto šis gaisa pārvadātājs.

(62) Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas pie trim gaisa pārvadātājiem konstatēto trūkumu skaits un būtība liecināja par sistēmiskām nepilnībām gan pārvadātāju pārvaldības sistēmās, gan *CASAS* spējā nodrošināt efektīvu drošības uzraudzību. Uzkrātie pierādījumi liecina par to, ka gaisa pārvadātāji nespēj ilgtspējīgi nodrošināt darbības drošību un ka *CASAS* nespēj nodrošināt atbilstību noteikumiem un atjaunot drošības garantijas.

(63) 2025. gada 11. aprīļa vēstulē Komisija informēja *CASAS* par to, ka Surinamas lieta ir iekļauta ES Aviācijas drošības komitejas 2025. gada 13.–15. maija sanāksmes darba kārtībā un ka gan *CASAS*, gan Surinamā sertificētajiem gaisa pārvadātājiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 tiks dota iespēja izteikties. *Blue Wing Airlines* un *Surinam Airways* pieņēma uzaicinājumu piedalīties ES Aviācijas drošības komitejā.

(64) 2025. gada 14. maijā ES Aviācijas drošības komitejā uzklausīja *CASAS* un abus gaisa pārvadātājus. *CASAS* prezentācijā ES Aviācijas drošības komitejai tika sniegts pārskats par to, kā *CASAS* nosaka to trūkumu cēloņus, kas ir dažu konstatēto novērojumu pamatā, un par korektīvajiem pasākumiem un termiņiem to novēršanai. Ierosinātie korektīvie pasākumi galvenokārt bija vērsti uz grozījumiem valsts aviācijas tiesību aktos, kvalitātes un drošības pārvaldības funkciju īstenošanu, tehnisko darbinieku nepieciešamās apmācības veikšanu, uzraudzības funkciju uzlabošanu un darbā pieņemšanas plāniem, lai aizpildītu galvenos vadošos amatus un papildu inspektoru posteņus.

(65) Uzsverot to, ka *CASAS* atzīst izteikti satraucošo situāciju, kas Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas konstatēta Surinamā, ES Aviācijas drošības komiteja uzsvēra, ka daži no šiem trūkumiem jau tika konstatēti *ICAO* Universālās drošības uzraudzības revīzijas programmas 2009. un 2012. gada revīzijās, un pagaidām nav panākts progress to novēršanā. Tāpēc, neraugoties uz vēlmi un apņemšanos veikt uzlabojumus, ko atbalsta Surinamas valdības centieni nodrošināt *CASAS* papildu finansējuma avotus, joprojām pastāv bažas par to, vai *CASAS* izklāstītie ierosinātie pasākumi un mērķtermiņi ir sasniedzami.

(66) Šīs bažas vairākkārt apstiprinājās uzklausīšanas gaitā, kad *CASAS* nespēja sniegt pierādījumus konkrētiem un ticamiem pasākumiem konstatēto trūkumu novēršanai, piemēram, pierādījumus par *CASAS* atbilstības panākšanas pasākumu veikšanu attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, kad tie atkārtoti nebija novērsuši neatbilstības, un kurām tiem norādīts saskaņā ar valsts procedūrām.

(67) Ir būtiski jāuzlabo *CASAS* spējas, lai novērstu būtiskus trūkumus drošības jomā, proti, personāla darbā pieņemšanas, apmācības un kvalifikācijas, kvalitātes un drošības pārvaldības sertifikācijas darbību un visu Surinamā sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzības jomā. Šie trūkumi liecina, ka *CASAS* uzraudzības spējas nevar nodrošināt, ka visi tās sertificētie gaisa pārvadātāji pastāvīgi veic darbības saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem.

(68) Gaisa pārvadātāju *Blue Wing Airlines* pārstāvēja tā tirdzniecības pārstāvis Eiropā un juridiskais konsultants. Uzklausīšanā galvenā uzmanība tika pievērsta gaisa pārvadātāja un tā darbības tīkla prezentācijai, gaisa pārvadātāja izpratnei par Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas mērķi un to, kā tas attiecās uz *Blue Wing Airlines*, kā arī pārskatam par paša pārvadātāja veikto drošības novērtējumu un darbībām, kas veiktas, lai novērstu konstatētās problēmas.

(69) Nevienā prezentācijas posmā *Blue Wing Airlines* pārstāvji nerunāja par to, kā novērst nopietnos trūkumus, ko konstatēja ES novērtēšanas grupa, tostarp lidojumu operāciju un tehniskās apkopes struktūrvienībās. Turklāt, kad ES Aviācijas drošības komiteja uzdeva jautājumus par konkrētiem punktiem, kas saistīti ar konstatētajiem novērojumiem, gaisa pārvadātājs nespēja atbildēt uz jautājumiem pēc būtības.

(70) *Surinam Airways*, lai gan Savienības novērtējuma laikā tas netika apmeklēts uz vietas, pieņēma ES Aviācijas drošības komitejas uzaicinājumu ierasties. Gaisa pārvadātājs sniedza prezentāciju, kurā izklāstīts pārvadātāja uzņēmuma apraksts, vēsture un darbības tīkls. Ievērojama prezentācijas daļa bija veltīta tam, lai izklāstītu elementus, kas saistīti ar pārvadātāja drošības atbilstības darbībām – gan attiecībā uz darbībām, kas veiktas sadarbībā ar *CASAS*, gan sadarbībā ar trešām pusēm, tostarp *EASA*, kuras kompetencē ir trešās valsts ekspluatanta atļauju izsniegšana. Prezentācijā tika arī uzsvērti plānotie pasākumi, lai uzlabotu pārvadātāja *SMS* un *QMS*.

(71) ES Aviācijas drošības komiteja uzdeva gaisa pārvadātājam jautājumus par darbības kārtību, kas saistīta ar tā lidojumiem uz ES teritorijām un no tām. Pārvadātājam tika uzdots arī jautājums par turpmākiem pasākumiem saistībā ar *CASAS* konstatējumu par tehniskās apkopes personāla nepieciešamās apmācības trūkumu.

(72) *EASA* papildināja gaisa pārvadātāja sniegto informāciju attiecībā uz konstatējumiem, kas izdarīti *TCO* revīzijā uz vietas, kura tika veikta paralēli Savienības novērtējuma apmeklējumam uz vietas. Tas ietvēra konstatējumus jomās, kuras *CASAS* būtu vajadzējis identificēt kā daļu no savām uzraudzības darbībām un kuras ir līdzīgas konstatējumiem citās aviokompānijās, kuras apmeklēja ES grupa, un tas liecina par atkārtotiem trūkumiem *CASAS* veiktajā gaisa pārvadātāju uzraudzībā.

(73) Pamatojoties uz visiem pieejamajiem pierādījumiem, tostarp uz tiem, kas gūti no Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas pie *CASAS* un trim izlasē iekļautajiem gaisa pārvadātājiem, kā arī uz informāciju, kas sniegta ES Aviācijas drošības komitejas uzklausīšanas gaitā, ir jāsecina, ka *CASAS* kapacitāte un spējas nav pietiekamas, lai nodrošinātu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem attiecībā uz jebkuru no tās atbildībā esošo gaisa pārvadātāju efektīvu uzraudzību.

(74) Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja, vienlaikus ņemot vērā risināmo problēmu apmēru, atzīst veiktos centienus un mudina *CASAS* tos turpināt. Tās norādīja, cik svarīga ir Surinamas valdības apņemšanās šajā sakarā, un tāpat pauda apņemšanos atbalstīt *CASAS* centienus un sadarboties ar to.

(75) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā iekļaujot visus Surinamā sertificētos gaisa pārvadātājus.

(76) Nosakot visu Surinamā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Tanzānijas gaisa pārvadātāji

(77) Gaisa pārvadātājs *Air Tanzania Company Limited* 2024. gada decembrī ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2024/3137 ([12]) tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(78) Pēc ES Aviācijas drošības komitejas apspriedēm 2024. gada novembrī Komisijas, Aģentūras un dalībvalstu eksperti no 2024. gada 9. līdz 13. decembrim Tanzānijā veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Tanzānijas Civilās aviācijas drošības iestādē (*TCAA*). Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas izlasē tika iekļauts divu Tanzānijā sertificētu gaisa pārvadātāju, proti, *Precision Air Services PLC* (turpmāk *Precision Air*) un *Coastal Travels Limited* (turpmāk *Coastal Air*), novērtējums.

(79) Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas galvenā uzmanība tika pievērsta *TCAA*, ņemot vērā tās uzdevumus un atbildību par Tanzānijā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzības darbībām.

(80) Apmeklējuma laikā *TCAA* tika konstatēta strukturāla neefektivitāte un kritiski kapacitātes ierobežojumi, tostarp stratēģiskas pieejas trūkums cilvēkresursu plānošanai, kas ir novedis pie kvalificēta un pieredzējuša tehniskā personāla trūkuma galvenajās uzraudzības jomās, jo īpaši personāla licencēšanas, lidojumu operāciju un lidojumderīguma jomā.

(81) Personāla licencēšanas jomā tika konstatēta nepieciešamība palielināt darbinieku skaitu, jo īpaši pieņemot darbā darbiniekus ar atbilstošu iepriekšēju pieredzi. Turklāt būtu jāizveido un jāīsteno strukturēta un periodiska inspektoru apmācības programma, iekļaujot progresīvus moduļus kvalitātes pārvaldībā, atbilstības revīzijā un pamatcēloņu analīzē. Tāpat ir būtiski izstrādāt un piemērot visaptverošas un standartizētas procedūras, kontrolsarakstus un veidlapas licenču un kvalifikācijas atzīmju izsniegšanai.

([12]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/3137 (2024. gada 13. decembris), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L, 2024/3137, 16.12.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Lidojumu operāciju jomā *TCAA* nepierādīja, ka pastāvētu efektīva un spēcīga sistēma regulatīvo pienākumu izpildei saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem. To apstiprināja fakts, ka tika konstatēts, ka gaisa pārvadātāju sertifikācijas procesi nav pietiekami stingri un uzraudzības darbības nav plānotas un veiktas pietiekami, tādējādi radot būtiskas uzraudzības nepilnības. Turklāt *TCAA* trūka atbilstoša skaita pilnībā kvalificētu inspektoru, un bija jāturpina pilnveidot esošā personāla kompetences.

(83) Lidojumderīguma jomā *TCAA* piemērotās procedūras neatbilst starptautiskajiem drošības standartiem, kā rezultātā uzraudzības darbība nav pietiekama un rada bažas par drošības prasību konsekventu piemērošanu. Lidojumderīguma sertifikāti ir izdoti bez pietiekamas garantijas, ka attiecīgais gaisa kuģis atbilst visiem piemērojamajiem uzbūves un lidojumderīguma kritērijiem.

(84) Savienības novērtēšanas grupa 2024. gada 11. decembrī apmeklēja uz vietas *Precision Air*.

(85) *Precision Air* novērtējumā tika konstatēti vairāki trūkumi tā *SMS* un *QMS* īstenošanā. Jo īpaši drošības mērķi nebija pienācīgi integrēti drošības vadības rokasgrāmatā (*SMM*), un drošības darbības rādītāju un drošības darbības mērķu uzraudzība bija nepietiekama. Lidojuma datu uzraudzība arī atklāja atkārtotas novirzes no standarta ekspluatācijas procedūrām, norādot uz sistēmiskām atbilstības problēmām.

(86) Lai gan tehniskās apkopes un lidojumderīguma organizācijas vispārējā struktūra un darbība tika atzīta par apmierinošu, tika novērotas būtiskas nepilnības lidojumu apkalpes mācību programmā, tostarp fakts, ka netiek nodrošinātas pilnīgas teorētiskās mācības un būtiski moduļi, piemēram, neparasta stāvokļa novēršana un iziešana no tā.

(87) Savienības novērtēšanas grupa 2024. gada 12. decembrī apmeklēja uz vietas *Coastal Air*.

(88) Gaisa pārvadātāja *Coastal Air SMS* un *QMS* novērtējumā tika konstatētas būtiskas jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi, lai nodrošinātu atbilstību Tanzānijas valsts tiesību aktiem un starptautiskajiem drošības standartiem.

(89) Apmeklējuma laikā *Coastal Air* nespēja pierādīt atbilstību savām procedūrām un rokasgrāmatām, un tika novēroti trūkumi dokumentācijā, apstiprināšanā un pārvadātāja iekšējā atbilstības uzraudzībā vairākās jomās, piemēram, organizatoriskajās tiesībās, žurnālos, rokasgrāmatās, reģistros un mācību standartos.

(90) *Coastal Air* tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas vadības sistēmu novērtējumā tika atklāti vairāki būtiski trūkumi, kas tieši ietekmē lidojumu drošību un atbilstību regulējumam. Turklāt datu ievades kļūdas lidojumderīguma pārraudzības sistēmā noveda pie nepareiziem intervāliem tehniskās apkopes grafiku sastādīšanā, apdraudot tehniskās apkopes izsekošanas uzticamību un integritāti.

(91) Apmeklējuma laikā konstatēto trūkumu skaits un būtība liecināja par sistēmiskām nepilnībām gan *Coastal Air* iekšējās atbilstības pārraudzības funkcijā, gan *TCAA* uzraudzības darbībās. Konkrēti, daudzi no konstatētajiem trūkumiem būtu bijuši jākonstatē sertifikācijas procesā, veicot regulāras uzraudzības darbības vai izmantojot paša gaisa pārvadātāja drošības nodrošināšanas mehānismus.

(92) Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika konstatēts, ka, lai gan Tanzānija ir izveidojusi tiesisko regulējumu, kas reglamentē civilo aviāciju, regulatīvā sistēma saskaras ar būtiskām problēmām, kas saistītas ar juridisko precizitāti, efektīvu īstenošanu un savlaicīgu pielāgošanos mainīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem, tādējādi izraisot juridiskas un darbības neatbilstības, kas mazina Tanzānijas spēju pilnībā izpildīt savas saistības saskaņā ar Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju (Čikāgas konvencija). Novērojumi, kas izriet no Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas, tika iekļauti ziņojumā, ko iesniedza *TCAA* un kam tā piekrita.

(93) 2025. gada 30. aprīlī Komisijas pastāvīgās uzraudzības darbību ietvaros attiecībā uz vispārējo drošuma situāciju Tanzānijā notika tehniska sanāksme, kurā piedalījās Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un *TCAA*. Sanāksmei bija divējāds mērķis: pārskatīt KPP, kas izstrādāts, reaģējot uz Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas, un informēt *TCAA* par gatavošanos gaidāmajai ES Aviācijas drošības komitejas uzklausīšanai, kas paredzēta 2025. gada 13. maijā.

(94) Pirms un pēc tehniskās sanāksmes tika sniegtas dažādas KPP versijas. Apspriešanai tehniskajā sanāksmē paredzētā versija parādīja *TCAA* centienus ņemt vērā Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas izdarītos novērojumus. Tomēr turpmākajās diskusijās tika konstatēti vairāki būtiski trūkumi *TCAA* veiktajās darbībās, jo īpaši nespēja veikt rūpīgu pamatcēloņu analīzi, lai identificētu un risinātu pamatā esošās sistēmiskās problēmas, pienācīgas dokumentācijas trūkums paziņoto korektīvo pasākumu apliecināšanai un pastāvīga neatbilstība piemērojamajām aviācijas drošības prasībām.

(95) Īpaši jāatzīmē *TCAA* aprēķini par personālu lidojumu operāciju veikšanai, kuri tika uzskatīti par nereāliem attiecībā uz aplēstajām stundām, kas atvēlētas galvenajām darbībām, piemēram, *AOC* pamatpārbaužu sagatavošanai vai pārbaužu konstatējumu pēckontrolei. Iesniegtā KPP pārskatītā versija vēlāk liecināja par acīmredzamu uzlabojumu attiecībā uz reālāku vajadzīgo inspektoru skaita noteikšanu, taču joprojām trūkst analīzes par saistītajām apmācības vajadzībām un laiku, kas vajadzīgs apmācības pabeigšanai pirms sākt strādāt.

(96) Tehniskajā sanāksmē tika apstiprināts, ka, lai gan *TCAA* ir panākusi zināmu progresu konstatēto trūkumu novēršanā, tostarp veicot tūlītējas tehniskā atbalsta darbības, kas nekavējoties sāktas pēc Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas, joprojām pastāv būtiski trūkumi. Tika konstatēts, ka vairākas *TCAA* iesniegtās KPP iekļautās darbības pēc būtības ir bijusi atbildes reakcija, un tajās trūkst jēgpilnu preventīvu pasākumu. Ja šādi pasākumi tika iekļauti, tie kopumā bija virspusēji un nesniedza ticamu pārliecību par ilgtspēju.

(97) 2025. gada 14. aprīļa vēstulē Komisija informēja *TCAA* par to, ka Tanzānijas lieta ir iekļauta ES Aviācijas drošības komitejas 2025. gada 13.–15. maija sanāksmes darba kārtībā un ka gan *TCAA*, gan Tanzānijā sertificētajiem gaisa pārvadātājiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 tiks dota iespēja izteikties ES Aviācijas drošības komitejā.

(98) Gaidot uzklausīšanu, *TCAA* apstiprināja, ka neviens no Tanzānijā sertificētajiem gaisa pārvadātājiem tajā nepiedalīsies. Aviācijas drošības komiteja uzklausīja *TCAA* 2025. gada 13. maijā. *TCAA* prezentācija ES Aviācijas drošības komitejai sniedza augsta līmeņa pārskatu par progresu KPP izstrādē un īstenošanā pēc Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas. Prezentācija bija labi strukturēta un aptvēra galvenās apsvērumu un ieteikumu kategorijas, sniedzot *TCAA* veidotu pārskatu par to, kuri novērojumi un ieteikumi ir slēgti, tiek īstenoti vai joprojām ir atvērti.

(99) *TCAA* ziņotais konstatējumu slēgšanas rādītājs tika novērtēts kā ļoti nereāls, par ko liecina fakts, ka vairākos gadījumos novērojumi tika uzskatīti par slēgtiem, pienācīgi nepārbaudot, vai novērojumos paustās bažas ir pilnībā novērstas. Viens piemērs tam bija kvalificētu darbinieku trūkums, ko *TCAA* uzrādīja kā atrisinātu, pamatojoties tikai uz plāniem un darbā pieņemšanas termiņiem, neņemot vērā laiku, kas vajadzīgs, lai attiecīgā apmācība un kvalifikācija tiktu pabeigta un to varētu sākt izmantot darbā.

(100) Attiecībā uz vairākiem citiem novērojumiem *TCAA* norādīja, ka tā ir spējusi tos slēgt. Tomēr, ES Aviācijas drošības komitejai veicot sīkāku iztaujāšanu, tika atkārtoti pierādīts, ka tas tā nav. Atbildot uz jautājumu par lidojumderīguma sertifikāta procedūru un kontrolsarakstu, kas tika pārskatīts, lai nodrošinātu atbilstību *ICAO* dokumentam Nr. 9760, *TCAA* atbilde nebija pārliecinoša un tā nevarēja sniegt skaidrus pierādījumus tam, ka uzdevums ir izpildīts. Turklāt, atbildot uz jautājumu par nesen pieņemto uz risku balstīto uzraudzības procesu, jo īpaši attiecībā uz gaisa pārvadātāju riska profilu saturu un piemērošanu, *TCAA* atbilde nebija skaidra un neatspoguļoja pareizu izpratni par uz risku balstītas uzraudzības principiem vai to efektīvu īstenošanu.

(101) Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja atzīst veiktos centienus gan cilvēkresursu, gan finanšu resursu mobilizēšanas ziņā un mudina *TCAA* tos turpināt. Tās uzsver, cik svarīga šajā sakarā ir Tanzānijas valdības apņemšanās. Tās pauž skaidru apņemšanos turpināt atbalstīt *TCAA* un sadarboties ar to centienos uzlabot drošības uzraudzības spējas. Ir paredzēta regulāra saziņa un progresa ziņojumi kā daļa no šīs nepārtrauktās uzraudzības darbības, kā arī turpmāku tehnisku sanāksmju organizēšana panāktā progresa pārskatīšanai.

(102) Pamatojoties uz visiem pieejamajiem pierādījumiem, tostarp Savienības novērtējumu uz vietas, tiek secināts, ka *TCAA* nav vajadzīgās kapacitātes un spēju efektīvi pārraudzīt aviācijas darbības Tanzānijā saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem. Trūkumi personāla pārvaldībā, personāla apmācībā, kvalitātes pārvaldībā, sertifikācijas procesos un gaisa pārvadātāju uzraudzībā liecina, ka *TCAA* nespēj nodrošināt pastāvīgu atbilstību minētajiem standartiem.

(103) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā iekļaujot visus Tanzānijā sertificētos gaisa pārvadātājus.

(104) Nosakot visu Tanzānijā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012, dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

(105) Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Regula (EK) Nr. 474/2006.

(106) Regulas (EK) Nr. 2111/2005 5. un 6. pantā ir atzīts, ka lēmumi jāpieņem bez kavēšanās un vajadzības gadījumā pat steidzami atkarībā no tā, kā tie ietekmē drošību. Tāpēc sensitīvas informācijas un ceļotāju aizsardzībai ir svarīgi, lai visi lēmumi, kas saistīti ar to gaisa pārvadātāju saraksta atjaunināšanu, kuriem Savienībā piemērots darbības aizliegums vai ierobežojumi, tiktu piemēroti uzreiz pēc pieņemšanas.

(107) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar ES Aviācijas drošības komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza šādi:

1) A pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikuma tekstu;

2) B pielikumu aizstāj ar šīs regulas II pielikuma tekstu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2025. gada 3. jūnijā

Komisijas
un tās priekšsēdētājas vārdā –
Komisijas loceklis
Apostolos TZITZIKOSTAS

I PIELIKUMS

"A PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURU DARBĪBA SAVIENĪBĀ IR AIZLIEGTA, AR IZŅĒMUMIEM ([1])

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas atšķiras)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabve
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venecuēla
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irāna
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irāka
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irāka
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Afganistānā, ieskaitot:			**Afganistāna**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistāna
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistāna
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Angolā, izņemot *TAAG Angola Airlines* un *Heli Malongo*, ieskaitot:			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nav zināms	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nav zināms	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nav zināms	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nav zināms	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Armēnijā, ieskaitot:			**Armēnija**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armēnija
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armēnija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armēnija

([1]) Šajā pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem, ja tiek ievēroti attiecīgie drošuma standarti, var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums.

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas atšķiras)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armēnija
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armēnija
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armēnija
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armēnija
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armēnija
SKYBALL	AM AOC 073	Neattiecas	Armēnija
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Republikā (Brazavilā), ieskaitot:			**Kongo Republika (Brazavila)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo Republika (Brazavila)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo Republika (Brazavila)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Republika (Brazavila)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo Republika (Brazavila)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Nav zināms	Kongo Republika (Brazavila)
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā (KDR), tostarp šādi:			**Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas atšķiras)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Džibutijā, ieskaitot:			**Džibutija**
DAALLO AIRLINES	Nav zināms	DAO	Džibutija
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Ekvatoriālajā Gvinejā, ieskaitot:			**Ekvatoriālā Gvineja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatoriālā Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Eritrejā, ieskaitot:			**Eritreja**
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritreja
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānā, ieskaitot:			**Kirgizstāna**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizstāna
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizstāna

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas atšķiras)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizstāna
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizstāna
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizstāna
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizstāna
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizstāna
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Nav zināms	Kirgizstāna
HELI SKY	47	HAC	Kirgizstāna
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizstāna
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizstāna
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizstāna
SKY JET	60	SJL	Kirgizstāna
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizstāna
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizstāna
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizstāna
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Libērijā.			**Libērija**
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Lībijā, ieskaitot:			**Lībija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Lībija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Lībija
AL MAHA AVIATION	030/18	Nav zināms	Lībija
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Lībija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Lībija
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Lībija
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Lībija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Lībija
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Lībija
PETRO AIR	025/08	PEO	Lībija
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Nepālā, ieskaitot:			**Nepāla**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nav zināms	Nepāla
ALTITUDE AIR	085/2016	Nav zināms	Nepāla

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas atšķiras)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepāla
FISHTAIL AIR	017/2001	Nav zināms	Nepāla
SUMMIT AIR	064/2010	Nav zināms	Nepāla
HELI EVEREST	086/2016	Nav zināms	Nepāla
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepāla
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Nav zināms	Nepāla
MAKALU AIR	057A/2009	Nav zināms	Nepāla
MANANG AIR PVT	082/2014	Nav zināms	Nepāla
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nav zināms	Nepāla
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Nav zināms	Nepāla
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepāla
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nav zināms	Nepāla
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepāla
SIMRIK AIR	034/2000	Nav zināms	Nepāla
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepāla
SITA AIR	033/2000	Nav zināms	Nepāla
TARA AIR	053/2009	Nav zināms	Nepāla
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepāla
Uzskaitītie gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Krievijā			**Krievija**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Krievija
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Krievija
IZHAVIA	479	IZA	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY "YAKUTIA""	464	SYL	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "SIBERIA AIRLINES"	31	SBI	Krievija
JOINT STOCK COMPANY "SMARTAVIA AIRLINES"	466	AUL	Krievija
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINE	480	IAE	Krievija

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas atšķiras)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Krievija
JOINT–STOCK COMPANY "ALROSA AIR COMPANY"	230	DRU	Krievija
JOINT-STOCK COMPANY "NORDSTAR AIRLINES"	452	TYA	Krievija
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Krievija
JSC "YAMAL AIRLINES"	142	LLM	Krievija
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Krievija
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Krievija
LTD. I FLY	533	RSY	Krievija
"POBEDA AIRLINES" LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Krievija
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Krievija
"ROSSIYA AIRLINES", JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Krievija
"SKOL AIRLINE" LLC	228	CDV	Krievija
"UTAIR AVIATION", JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Krievija
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Santomē un Prinsipi, ieskaitot:			**Santomē un Prinsipi**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santomē un Prinsipi
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Sjerraleonē.			**Sjerraleone**
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Sudānā, ieskaitot:			**Sudāna**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudāna
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudāna
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudāna
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudāna
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudāna
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudāna
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudāna

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas atšķiras)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudāna
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudāna
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudāna
SUN AIR	51	SNR	Sudāna
TARCO AIR	56	TRQ	Sudāna
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Surinamā, ieskaitot:			**Surinama**
BLUE WING AIRLINES N.V.	BWA-02/2010	BWI	Surinama
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015.	EDR	Surinama
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010.	GUM	Surinama
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019.	Nav zināms	Surinama
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017.	Nav zināms	Surinama
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010.	SLM	Surinama
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019.	Nav zināms	Surinama
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023.	Nav zināms	Surinama
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Tanzānijā, ieskaitot:			**Tanzānija**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Nav zināms	Tanzānija
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Nav zināms	Tanzānija
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzānija
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Nav zināms	Tanzānija
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Nav zināms	Tanzānija
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Nav zināms	Tanzānija
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzānija
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzānija
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Nav zināms	Tanzānija
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzānija

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas atšķiras)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzānija
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Nav zināms	Tanzānija
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Nav zināms	Tanzānija
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Nav zināms	Tanzānija
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Nav zināms	Tanzānija
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Nav zināms	Tanzānija
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Nav zināms	Tanzānija
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Nav zināms	Tanzānija
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Nav zināms	Tanzānija
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Nav zināms	Tanzānija
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Nav zināms	Tanzānija
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Nav zināms	Tanzānija
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzānija
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzānija
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Nav zināms	Tanzānija
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Nav zināms	Tanzānija
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Nav zināms	Tanzānija
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Nav zināms	Tanzānija
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Nav zināms	Tanzānija
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Nav zināms	Tanzānija
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Nav zināms	Tanzānija
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Nav zināms	Tanzānija
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Nav zināms	Tanzānija
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Nav zināms	Tanzānija”

II PIELIKUMS

"B PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM SAVIENĪBĀ PIEMĒRO DARBĪBAS IEROBEŽOJUMUS [1]

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Operatora valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecas ierobežojumi	Gaisa kuģa, uz kuru attiecas ierobežojumi, reģistrācijas zīmes un (ja zināmi) konstrukcijas sērijas numuri	Reģistrācijas valsts
IRAN AIR	IR.AOC.100.	IRA	Irāna	Visi *Fokker F100* tipa un *Boeing B747* tipa gaisa kuģi	*AOC* minētie *Fokker F100* tipa gaisa kuģi; *AOC* minētie *Boeing B747* tipa gaisa kuģi	Irāna
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korejas Tautas Demokrātiskā Republika	Visa flote, izņemot: divus *TU-204* tipa gaisa kuģus.	Visa flote, izņemot: P-632, P-633.	Korejas Tautas Demokrātiskā Republika"

[1] Šajā pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem, ja tiek ievēroti attiecīgie drošuma standarti, var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums.