EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2010.1.11
KOM(2009)710 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Dėl Reglamento (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 panaikinančio Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį, taikymo

SEK(2009)1735

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Dėl Reglamento (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 panaikinančio Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį, taikymo

1. ĮŽANGA

Reglamentas (EB) Nr. 2111/2005[1] dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo (toliau – EB sąrašas) sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę įsigaliojo 2006 m. sausio 16 d.; pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 473/2006[2], nustatantį Bendrijos sąrašo taikymo taisykles, 2006 m. kovo 22 d. priimtas pirmas bendraisiais kriterijais grindžiamas sąrašas įsigaliojo 2006 m. kovo 24 d. (Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006[3]). Nuo tada sąrašas atnaujintas dvylika kartų.

Šioje ataskaitoje nagrinėjamas Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 dėl Bendrijos sąrašo sudarymo taikymas, kaip nustatyta to paties reglamento 14 straipsnyje.

Išsami informacija apie bendrųjų kriterijų taikymą priimant sprendimus visiškai uždrausti arba apriboti oro vežėjų veiklą pateikta Komisijos tarnybų darbiniame dokumente SEC (2009) 1735.

2. 2006–2009 M. TREJI ĮGYVENDINIMO IR VYKDYMO UŽTIKRINIMO METAI

Nuo Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 įgyvendinimo pradžios EB sąrašas atnaujintas 12 kartų[4]. Sąrašas atnaujintas nuolat stebint oro vežėjų veiklą ir neatsižvelgiant į jų nacionalinę priklausomybę arba jų skrydžių geografinę aprėptį.

Nuo 2006 m. kovo mėn., kuomet sudarytas pirmasis sąrašas, Komisija patikrino daugiau kaip 400 oro vežėjų iš daugiau kaip 30 valstybių.

Kaip numatyta Reglamente (EB) Nr. 2111/2005, sąrašą sudaro du priedai – į A priedą įrašytiems oro vežėjams draudžiama vykdyti bet kokią veiklą valstybių narių teritorijoje, į B priedą įrašytų oro vežėjų veikla valstybių narių teritorijoje iš dalies draudžiama arba apribota.

---

1 OL L 344, 2005 12 27, p. 15.
2 OL L 84, 2006 3 23, p. 8.
3 OL L 84, 2006 3 23, p. 14.
4 2006 m. birželio mėn., 2006 m. spalio mėn., 2007 m. kovo mėn., 2007 m. liepos mėn., 2007 m. rugsėjo mėn. (po to, kai veiklos draudimus nustatė kelios valstybės narės), 2007 m. lapkričio mėn., 2008 m. kovo mėn., 2008 m. liepos mėn., 2008 m. lapkričio mėn., 2009 m. balandžio mėn., 2009 m. liepos mėn. ir 2009 m. lapkričio mėn.

Dvyliktą kartą atnaujinto EB sąrašo (2009 m. lapkričio 25 d.) A priede yra 5 pavieniai oro vežėjai[5], taip pat visi (mažiausiai 228) oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti 15 ne Europos Sąjungos valstybių[6], ir 8 oro vežėjai[7] B priede

2.1. Sąrašo sudarymas ir tvarkymas

Sprendimai ir nuomonės dėl Komisijos pasiūlymų grindžiami vien tik saugos sumetimais ir visada priimami bendru susitarimu. Komisija sklandžiai bendradarbiauja su Europos Parlamentu ir valstybių narių nacionalinėmis aviacijos tarnybomis, todėl sutartus sąrašo projektus visada priima per trumpiausią laiką, kuo labiau mažindama procedūrų ir administravimo laiko sąnaudas, nes supranta tiesioginę šių priemonių reikšmę aviacijos saugai ir po pasaulį keliaujantiems ES piliečiams.

Kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnyje ir įgyvendinimo Reglamento (EB) Nr. 473/2006 4 straipsnyje, susijusiems oro vežėjams (tai pat atitinkamoms už jų priežiūrą atsakingoms valdžios institucijoms) pranešama apie ketinimą juos įrašyti į EB sąrašą ir apie faktus, kuriais grindžiamas toks sprendimas.

Šie oro vežėjai (taip pat atitinkamos už jų priežiūrą atsakingos valdžios institucijos) raginami per nustatytą 10 dienų laikotarpį pateikti daugiau, jų manymu, tinkamų ginamųjų pastabų arba dokumentų. Taip užtikrinamas nešališkas ir visiškai skaidrus procesas.

Dauguma oro vežėjų skubiai atsiliepė į tokius prašymus ir netgi paprašė jų atstovams leisti patiems pateikti argumentus ir juos aptarti su Komisijos tarnybomis ir valstybių narių atstovais (pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnį). Be to, tokiems oro vežėjams suteikiama galimybė padaryti pranešimą žodžiu Skrydžių saugos komitetui, prieš priimant galutinį sprendimą dėl jų įrašymo į EB sąrašą. Iki šiol prieš sprendimo priėmimą buvo išklausyti visi oro vežėjai, kuriuos pasiūlyta įrašyti į EB sąrašą.

Dar nė karto veiklos draudimas nenustatytas nesutikus pirmiausia išklausyti susijusio (-ių) oro vežėjo (-ų), net ir skubiais atvejais, kai pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 5 straipsnio 1 dalį ir Reglamento (EB) Nr. 473/2006 4 straipsnio 3 dalį sprendimas atnaujinti EB sąrašą galėjo būti priimtas pirmiau neišklausius oro vežėjo pranešimo. Šie straipsniai taikomi visų pirma tada, kai nustatoma, kad tolesnė oro vežėjo veikla Bendrijoje gali kelti didelę pavojų saugai.

Būtina pabrėžti, kad tokios pačios galimybės suteikiamos oro vežėjams, kurių skrydžiai visiškai arba iš dalies uždrausti, nors tokio privalomo reikalavimo taisyklėse nėra. Tam

---

[5] 2009 m. lapkričio 25 d. Reglamentu (EB) Nr. [--]/2009 uždrausti visi šių 5 oro vežėjų skrydžiai Bendrijoje: Korėjos Liaudies Demokratinės Respublikos „Air Koryo“, Sudano „Air West“, Afganistano „Ariana Afghan Airlines“, Ruandos „Silverback Cargo Freighters“ ir Kambodžos „Siem Reap Airways International“.

[6] Beninas, Džibutis, Indonezija, Kirgizijos Respublika, Kongo Respublika, Kongo Demokratinė Respublika, Liberija, Pusiaujo Gvinėja, San Tomė ir Prinsipė, Siera Leonė, Svazilandas, Zambija, taip pat Angola (išskyrus į B priedą įrašytą oro vežėją TAAG), Gabonas (išskyrus į B priedą įrašytus tris oro vežėjus: „Gabon Airlines“, „Afrijet“ ir SN2AG) ir Kazachstanas (išskyrus į B priedą įrašytą oro vežėją „Air Astana“).

[7] Angolos „TAAG Angola Airlines“, Kazachstano „Air Astana“, Gabono „Gabon Airlines“, „Afrijet“ ir SN2AG, Bangladešo „Air Bangladesh“, Komorų „Air Service Comores“, Ukrainos „Ukraine Mediterranean Airlines“.

reguliariai tikrinamas jų pajėgumas užtikrinti saugią veiklą siekiant iš sąrašo juos galiausiai išbraukti remiantis pagrįstais susijusių saugos standartų atitikties įrodymais.

Per pastaruosius trejus metus valstybių narių, Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) ir Komisijos ekspertų grupės apsilankė daugiau kaip 10 valstybių, kad vietoje surinkusios faktus patikrintų civilinės aviacijos tarnybų (įskaitant oro vežėjus, kuriems pažymėjimus tos tarnybos išdavė) situaciją. Šie apsilankymai organizuoti ketinant oro vežėjus įrašyti į sąrašą arba svarstant galimybę juos iš sąrašo išbraukti.

2.2. Visiško arba dalinio veiklos draudimo kriterijai

Bendrieji kriterijai, kuriais remiantis nustatomas visiškas arba dalinis veiklos draudimas ir atnaujinamas sąrašas, iš jo išbraukiant pavienius oro vežėjus arba oro vežėjų grupę, pateikti Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede. Siūlyti oro vežėją arba kelis oro vežėjus įrašyti į sąrašą arba iš jo išbraukti galima remiantis bet kuriuo vienu iš šių kriterijų arba kelių kriterijų deriniu.

Visi kriterijai grindžiami Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 2 straipsnyje nurodytais tarptautiniais saugos standartais, t. y. ne Europos oro vežėjams taikomi Čikagos konvencijos ir jos priedų reikalavimai, nustatyti vadovaujant Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (TCAO), o Bendrijos oro vežėjams – EB skrydžių saugos *acquis*.

1 ir 2 straipsniuose numatyta, kad reglamentas taikomas visiems oro vežėjams, kuriems dėl saugos priežasčių uždrausta vykdyti skrydžius į Bendriją, neatsižvelgiant į jų nacionalinę priklausomybę ir skrydžių tinklą. Be to, reglamentas taikomas tik komercinę oro susisiekimo veiklą vykdantiems oro vežėjams. Vadinasi, reglamentas taip pat taikomas į Bendriją skrydžių nevykdantiems oro vežėjams, nes pagal reglamento 11 straipsnį Bendrijoje ir už jos ribų vykdomų skrydžių keleiviai taip pat informuojami, ar jų pasirinktam oro vežėjui uždrausta vykdyti skrydžius į Bendriją. Taip reglamentu siekiama dviejų tikslų: užtikrinti, kad bendrųjų saugos kriterijų neatitinkančių oro vežėjų skrydžiai į Bendriją būtų uždrausti, ir apsaugoti Bendrijoje ir už jos ribų keliaujančius Europos keleivius, juos informuojant apie oro vežėjus, kuriems nustatytas veiklos draudimas.

Yra trys bendrųjų kriterijų sritys: a) objektyvūs įrodymai, iš kurių aiškėja oro vežėjo saugos trūkumai, b) nepakankamas oro vežėjo pajėgumas arba noras šalinti saugos trūkumus ir c) už aptariamų oro vežėjo (-ų) priežiūrą atsakingų civilinės aviacijos tarnybų nepakankamas pajėgumas arba noras šalinti saugos trūkumus.

2.3. Sąrašo atnaujinimas

Pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnį Komisija gali savo iniciatyva ar valstybių narių prašymu prireikus nedelsdama atnaujinti Bendrijos sąrašą. 4 straipsnyje taip pat reikalaujama, kad Komisija bent kartą per tris mėnesius spręstų, ar Bendrijos sąrašą reikia atnaujinti. Tokiu reguliariu intervalu sąrašas atnaujintas 10 kartų.

Reglamento 6 straipsniu valstybei narei leidžiama skubiais atvejais imtis priemonių dėl nenumatytos saugos problemos ir nedelsiant savo teritorijoje nustatyti veiklos draudimą. Savo teritorijoje visiškai arba iš dalies uždraudusios veiklą valstybės narės pagal reglamentą privalo iš karto apie tai pranešti Komisijai ir paprašyti atnaujinti sąrašą, kad būtų išnagrinėta, ar toks visiškas arba dalinis veiklos draudimas turėtų būti nustatytas visoje Bendrijoje. Ypatingosios priemonės, kuriomis nustatytas visiškas arba dalinis nacionalinio lygmens veiklos draudimas,

taikytos 10 kartų; dėl jų pagal ypatingąją procedūrą sąrašas atnaujintas vieną kartą (2007 m. rugsėjo mėn.)[8], kiti tokie draudimai visoje Bendrijoje pradėti taikyti sąrašą atnaujinus įprasta tvarka.

Reglamento 5 straipsnyje numatyti veiksmai paaiškėjus, kad tolesnė oro vežėjo veikla Bendrijoje gali kelti didelį pavojų saugai. Jei toks pavojus tinkamai nepašalinamas skubiomis susijusių valstybių narių priemonėmis pagal 6 straipsnį, Komisija gali laikinai uždrausti oro vežėjo veiklą arba iš dalies keisti oro vežėjui nustatyto veiklos draudimo sąlygas. Iki šiol tokių situacijų nebuvo, todėl jokios laikinosios priemonės netaikytos.

2.4. Pranešimas keleiviams ir jų informavimas

Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 teikiama vienoda svarba keleiviams skirtiems pranešimams ir informacijai apie tokius oro vežėjus, kad jie rengdamiesi keliauti lėktuvais priimtų gerai apgalvotus sprendimus.

Reglamente numatyta, kad visiems lėktuvo bilietus rezervuojantiems keleiviams turi būti pranešta skrydį vykdančio (-ių) oro vežėjo (-ų) tapatybė, kai toks skrydis vykdomas iš Bendrijos oro uosto arba į jį arba kai skrydis yra kelionės, kuri prasideda arba baigiasi valstybės narės teritorijoje, dalis. Be to, jei po bilietų rezervavimo vykdyti skrydį paskiriamas kitas oro vežėjas arba vežėjai, keleiviams turi būti kuo skubiau pranešta naujojo (-ųjų) oro vežėjo (-ų), vykdančio (-ių) bet kurį susijusios kelionės skrydį, tapatybė.

Komisija ėmėsi įvairių iniciatyvų, kad informuotų keleivius apie Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005 nustatytą jų teisę gauti informaciją, pavyzdžiui, Bendrijos oro uostuose platino plakatus ir skrajutes.

Be to, siekdama pateikti konkrečią informaciją apie oro vežėjų, kurių veikla EB uždrausta, tapatybę, Komisija sukūrė specialią svetainę[9], atnaujinamą kaskart atnaujinus patį EB sąrašą. Laikydamosi reglamento įpareigojimų valstybių narių nacionalinės aviacijos tarnybos taip pat ėmėsi kelių iniciatyvų siekdamos informuoti keleivius apie jų teises ir pateikė įvairių nuorodų į išsamesnę informaciją Komisijos svetainėje.

Be to, apie visus EB sąrašo pakeitimus nedelsiant pranešama daugiau kaip 40 000 ES kelionių agentūrų, kad šios galėtų informuoti keleivius, kaip reikalaujama EB teisės aktuose. Turėdamos tokią informaciją kelionių agentūros gali lengviau pasiūlyti tinkamų alternatyvų klientams, kurių kelionės maršrutui turėjo įtakos oro vežėjo veiklos draudimas. Panašūs ryšiai užmegzti su tarptautiniais kelionių agentūrų susivienijimais, regioninėmis ir tarptautinėmis oro vežėjų ir oro uostų organizacijoms, trečiųjų šalių nacionalinėmis aviacijos tarnybomis ir su keliomis žiniasklaidos priemonėmis (įskaitant kelias skrydžių saugos entuziastų-savanorių tvarkomas interneto svetaines), kuriose skelbiama oro susisiekimo, turizmo ir vartotojų teisių informacija. Komisija dar kartą dėkoja visoms šioms šalims už paramą užtikrinant, kad EB sąrašas būtų skelbiamas kuo plačiau siekiant bendrųjų Europos ir tarptautinės aviacijos saugos tikslų.

Šias nuostatas papildžius 2009 m. sausio mėn. priimtu nauju reglamentu dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodekso užtikrinta, kad: a) į EB sąrašą įtrauktų oro

---

[8] Italija ir Vokietija (dėl Ukrainos oro vežėjo „Ukrainian Mediterranean Airlines“) ir Jungtinė Karalystė (dėl Irano oro vežėjo „Mahan Air“).

[9] http://ec.europa.eu/transport/air-ban

vežėjų vykdomi skrydžiai turi būti aiškiai ir konkrečiai nurodomi kompiuterinės rezervavimo sistemos ekrane, b) sistemos tiekėjai kompiuterinės rezervavimo sistemos ekrane naudotų specialų simbolį, kurį vartotojai galėtų atpažinti informacijos apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę gavimo tikslu, kaip nustatyta Reglamente (EB) Nr. 2111/2005.

Atsižvelgusi į tai Komisija sukūrė tokius komunikacijų kanalus, kad aiški išsami informacija į kompiuterines rezervavimo sistemas būtų nedelsiant perduota, kai tik atnaujintas EB sąrašas.

3. PRAKTINIO REGLAMENTO TAIKYMO VERTINIMAS

EB sąrašo sudarymas ir tvarkymas per pastaruosius trejus metus buvo visapusiškai sėkmingas. Tarptautiniu mastu jis laikomas veiksminga priemone užtikrinti keleiviams aukštą saugos lygmenį, nes ja skatinama laikytis prideramų skrydžių saugos standartų.

3.1. Veiklos draudimas kaip laikinoji priemonė

Buvo daug atvejų, kai nustačius draudimą vykdyti veiklą oro vežėjai pripažino, kad jų saugos rodikliai gerokai neatitinka priimtų tarptautinių standartų, ėmėsi trūkumų šalinimo ir taisomųjų priemonių ir įrodė jas tinkamai įgyvendinę. Todėl šie oro vežėjai iš sąrašo išbraukti. Vadinasi, veiklos draudimas yra laikinoji ir proporcinga priemonė, taikoma tik tol, kol oro vežėjas, kurio veikla uždrausta (arba apribota), gali įrodyti, kad patikimai pašalino visus anksčiau nustatytus didelius saugos trūkumus ir kad dabar veiklą vykdo laikydamasis būtinų saugos standartų. Tas pats pasakytina apie oro vežėjus, kurie į EB sąrašą įtraukti dėl saugos trūkumų, kuriuos nustatė jų valstybės civilinės aviacijos tarnybos. Tokiais atvejais, atsižvelgus į oro vežėjų ir jų tarnybų pažangą, padarytą pakartotinai išduodant oro vežėjo pažymėjimus ir vykdant oro vežėjų vykdomų skrydžių priežiūrą, visiškas oro vežėjų veiklos draudimas panaikintas arba tam tikrais atvejais oro vežėjai perkelti į B priedą.

Visiško arba dalinio veiklos draudimo laikinumas užtikrinamas nuolat stebint oro vežėjų, kurių veikla uždrausta, rezultatus. Tai užtikrinama oro vežėjų, kurių veikla uždrausta, ir už jų priežiūrą atsakingų tarnybų reguliariai pateikiamomis ataskaitomis, informacijos mainais su kitų ne Europos Sąjungos valstybių tarnybomis ir tarptautinėmis organizacijomis, taip pat rengiant faktų rinkimo vizitus, kurių metu tikrinama, kaip įgyvendintos taisomųjų priemonių planuose nustatytos priemonės. Visa ši informacija nuolat teikiama Skrydžių saugos komitetui, kad šis priimtų visapusiška informacija pagrįstą nuomonę apie susijusių oro vežėjų ir už jų priežiūrą atsakingų tarnybų saugos lygmenį.

Taip pat iš EB sąrašo reguliariai išbraukiami oro vežėjai, kurie veiklą nutraukė ir kurių oro vežėjo pažymėjimus atšaukė už jų priežiūrą atsakingos tarnybos, dažniausiai dėl EB veiklos draudimo.

3.2. Įspėjamasis ir atgrasomasis poveikis

Daugeliu atvejų valstybės, gavusios Komisijos pateiktus patikrintus įrodymus, susijusius su jų vieno arba kelių oro vežėjų dideliais saugos trūkumais, ėmėsi iniciatyvos ir sustabdė atitinkamų oro vežėjo pažymėjimų galiojimą arba griežtai apribojo tų oro vežėjų skrydžius į valstybių narių oro erdvę. Tada šios valstybės taikė visapusiškas trūkumų šalinimo ir taisomąsias priemones, kol tikrindamos galėjo įsitikinti, kad oro vežėjai įgyvendino tinkamas taisomąsias priemonės, kuriomis užtikrino, kad pirmiau nustatyti saugos trūkumai nesikartos. Šiame etape oro vežėjo pažymėjimų galiojimas atnaujintas arba atšaukti griežti apribojimai.

Problemos dažniau spręstos Komisijai ir susijusioms šalims bendradarbiaujant, o ne taikant kraštutinę veiklos draudimo sankciją.

3.3. Pasaulinė reikšmė

Už Europos ribų EB sąrašui teikiama reikšmė aiškėja iš sprendimo keliose ne Europos Sąjungos valstybėse savanoriškai laikytis Komisijos atnaujinamo ir skelbiamo sąrašo; vadinasi, ten taip pat laikoma, kad į sąrašą įrašyti oro vežėjai neatitinka būtinų saugos standartų, todėl jų veikla tų valstybių teritorijoje taip pat draudžiama.

Atnaujinant EB sąrašą vis labiau atsižvelgiama į audito, kurį pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą (USOAP) atlieka TCAO, ataskaitas, todėl Bendrijoje uždrausta skrydžius vykdyti oro vežėjams iš valstybių, kurių veiklai būdingi dideli nuokrypiai nuo TCAO standartų ir rekomenduojamos tvarkos (SARPS) arba kuriose atlikus TCAO auditą pranešta apie reikšmingas saugos problemas, kaip numatyta Čikagos konvencijos 54 straipsnyje. Taikydama Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 Bendrija įrodė, kad tarptautinių saugos standartų laikymąsi ji siekia užtikrinti reikalaudama, kad oro vežėjai ir už jų saugos priežiūrą atsakingos tarnybos pirmiausia pašalintų USOAP audito ataskaitose nurodytus trūkumus, kad galėtų atnaujinti (arba) pradėti skrydžius į Europos bendriją.

Reikia pabrėžti, kad Bendrijoje visiškai uždrausta tų valstybių oro vežėjų veikla, kuriose pagal USOAP programą atlikus TCAO auditą paaiškėjo dideli saugos priežiūros pareigų vykdymo trūkumai (t. y. neįgyvendinta daugiau kaip 75 proc. TCAO SARPS), įskaitant trūkumus, dėl kurių TCAO pranešė apie reikšmingas saugos problemas. Jei TCAO USOAP ataskaitose pranešta apie ypač didelius saugos standartų įgyvendinimo trūkumus ir reikšmingas saugos problemas, į EB sąrašą įrašydamos oro vežėjus ES valstybės narės tuo pat metu vykdo tas Čikagos konvencijos nuostatas, kuriomis reikalaujama, kad pažymėjimus, licencijas ir įrangą Konvencijos šalys pripažintų tik tuomet, kai tie dalykai atitinka bent būtiniausius (TCAO) standartus.

Su TCAO nuolat apsikeisdama saugos informacija, Komisija galėjo geriau suprasti saugos situaciją įvairiuose pasaulio regionuose ir prireikus pritaikyti savo techninės pagalbos projektus.

Nuo pirmojo EB sąrašo sudarymo kraštutinė priemonė oro vežėjų skrydžių draudimas taikyta tada, kai tam tikroje valstybėje reguliariai kontroliuojant saugos situaciją įsitikinta, kad saugos trūkumai nepašalinti, nors įgyvendinti TCAO, kitų regioninių organizacijų arba Komisijos techninės pagalbos projektai.

3.4. Glaudesnis bendradarbiavimas su trečiosiomis valstybėms ir tarptautinėmis organizacijomis

Sudarius EB sąrašą, Bendrija ir ne Europos Sąjungos valstybės, taip pat tarptautinės organizacijos ėmė glaudžiau bendradarbiauti siekdamos patikrinti, kaip oro vežėjai laikosi būtinų saugos standartų, ir taip apskritai pagerinti tarptautinių skrydžių saugos priežiūrą.

Esant tokiai situacijai, Komisija taip pat glaudžiai bendradarbiauja su TCAO Sekretoriatu ir Oro navigacijos komisija, siekdama geriau suprasti įvairiuose pasaulio regionuose TCAO įgyvendinamus projektus (COSCAP projektai). Be to, bendradarbiaudama Komisija gali daugiau sužinoti, kaip saugos situaciją įvairiose valstybėse vertina TCAO, pagal USOAP

programą atlikusi auditą, ir ypač geriau stebėti nuolatinės saugos priežiūros šiose valstybėse rezultatus, kurie aiškėja iš jų bendradarbiavimo su TCAO regioninėmis atstovybėmis.

Nuo 2005 m. Komisija taip pat teikia lėšų įvairiems TCAO vadovaujamiems projektams (COSCAP projektai). Apskritai šiais projektais daugiausia siekiama gerinti skrydžių saugą, skatinti priimti tarptautinius skrydžių saugos standartus ir suderinti arba suvienodinti taisykles, mokyti civilinės aviacijos administravimo darbuotojus ir teikti daugiau pagalbos, susijusios su skrydžių vykdymu, aerodromais, oro eismo valdymu, aplinka.

Komisija vykdo techninės pagalbos projektus, atsižvelgdama į TCAO nustatytus 2008–2011 m. saugos tikslus ir siekdama TCAO konvencijos šalių civilinės aviacijos tarnyboms padėti nuosekliai įgyvendinti tarptautinius standartus didindama jų pajėgumą efektyviai vykdyti teisės aktais nustatytą priežiūrą.

4. PATIRTIS ATEIČIAI

EB sąrašo taikymo patirtis dvejopa: nors sąrašas yra veiksminga priemonė užtikrinti aukštą saugos lygmenį Bendrijoje, jo negalima laikyti visapusiška priemone oro vežėjų veiklos saugai užtikrinti. Jis turi du trūkumus: 1) į EB sąrašą oro vežėjai įrašomi remiantis turima patikrinama informacija, 2) į EB sąrašą įtrauktiems oro vežėjams vykdyti veiklą draudžiama tik Europoje, tačiau kituose pasaulio regionuose tokie oro vežėjai skrydžius tebevykdo. Todėl patikrinamos ir patikimos informacijos mainus būtina toliau skatinti ir dar labiau stiprinti tarptautiniu lygmeniu.

Per pastaruosius trejus EB sąrašo taikymo metus įsitikinta, kad aukštas saugos lygmuo visame pasaulyje gali būti pasiektas ir išlaikytas tik tada, kai bus iš tiesų laikomasi TCAO saugos standartų. Todėl būtina imtis tinkamų priemonių siekiant užtikrinti, kad saugos standartų būtų veiksmingai laikomasi ir valstybės, ir pavienių oro vežėjų lygmenimis.

Todėl Komisija ketina keliose srityse toliau plėtoti savo politiką, susijusią su vidaus ir išorės priemonėmis.

A. Vidaus priemonės

1. Tobulinti teisės aktus, kuriais remiantis nustatomas arba atšaukiamas veiklos draudimas

Per pastaruosius trejus Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 taikymo metus įsitikinta, kad tam tikrais jo taikymo atvejais reikia daugiau išsamesnių nuostatų.

Todėl Komisija, vykdydama tarptautinio lygmens veiklą, imsis suformuluoti išsamesnes nuostatas, iš dalies keisdama įgyvendinimo teisės aktus. Šiuose pasiūlymuose bus paaiškinti šie reglamento aspektai: priemonės, kurių turi imtis valstybės narės, jei bandoma pažeisti EB nustatytą veiklos draudimą (įskaitant skrydžius valstybės oro erdve); skrydžių, kuriems veiklos draudimas neturi poveikio, apibrėžtys (pavyzdžiui, orlaivio perskraidinimas, patikrinamieji skrydžiai, privatūs skrydžiai, valstybiniai skrydžiai, techniniai skrydžiai ir t. t.); taip pat būdas, kuriuo registruojami pasaulio valstybėse priimti sprendimai nustatyti jų oro vežėjams išduotų pažymėjimų apribojimus, susijusius su skrydžiais į Europos Sąjungą.

2. Stiprinti EB Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo programą

2008 m. patobulinus Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo (SAFA) programą Komisija ir valstybės narės gali geriau suprasti įvairių oro vežėjų veiklą. Prie tokių patobulinimų priskiriama EASA reguliariai atliekama duomenų bazės informacijos analizė, inspektorių mokymo ir kvalifikacijos suderinimas, pradėti vykdyti tiksliniai patikrinimai. Įsitikinta, kad orlaivių patikros perone pagal EB SAFA programą, ypač pirmenybės teikimas tokioms patikroms, yra veiksmingas saugos trūkumų aptikimo būdas, kuriuo naudodamosi valstybės narės gali greitai imtis pavojaus mažinimo priemonių. Todėl Komisija toliau nagrinėja, kaip dar patobulinti galiojančias teisines priemones nustatant būtiniausią valstybių narių atliekamų patikrų skaičių, kad tokių patikrų rezultatai būtų patikimesni.

3. Atnaujinti EB avarijų tyrimo sistemą

EB sąrašui atnaujinti vis daugiau remiamasi avarijų ir incidentų tyrimo informacija. Nuo Direktyvos 94/56/EB dėl civilinės aviacijos avarijų tyrimo taikymo pradžios paaiškėjo, kad ES valstybių narių tyrimo pajėgumas skiriasi, palyginti su situacija 1994 m. Nuo direktyvos priėmimo aviacijos saugumo institucijų ir teisės aktų sistema Europos Sąjungoje gerokai pasikeitė. Orlaiviai ir jų sistemos tampa vis sudėtingesni, todėl orlaivių avarijoms tirti taip pat reikia kur kas įvairesnių specialiųjų įgūdžių ir įrangos nei prieš dešimtmetį.

Spalio 29 d. Komisija priėmė pasiūlymus (COM (2009) 611 galutinis) atnaujinti galiojančius pagrindinius avarijų tyrimo teisės aktus ir sustiprinti tyrimo pajėgumą Europoje; Komisija siūlo sukurti avarijų tyrimo įstaigų tinklą, paaiškinti EASA vaidmenį šioje srityje, sustiprinti saugos rekomendacijų įgyvendinimą, sustiprinti neskelbtinos saugos informacijos apsaugą ir nustatyti bendruosius keleivių sąrašų pateikimo standartus.

4. Plėtoti techninės pagalbos projektus ir priemones

Taikant Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 įsitikinta, kad siekiant sumažinti pavojų saugai būtina ne vien tik drausti oro vežėjo arba oro vežėjų grupės veiklą, o tinkamomis techninės pagalbos priemonėmis galima taip pat padėti civilinės aviacijos tarnyboms, atsakingoms už tokių oro vežėjų priežiūrą.

Komisija pasiryžusi toliau dalyvauti įvairiuose techninės pagalbos projektuose, kad civilinės aviacijos tarnyboms padėtų kuo efektyviau spręsti jų problemas. EASA remiama, ji ketina tęsti ir plėtoti techninės pagalbos veiklą, visų pirma Afrikoje. Be kitų dalykų, tai turėtų padėti užmegzti išskirtinius ryšius su civilinės aviacijos tarnybomis siekiant užtikrinti vienodą aukštą aviacijos saugos lygmenį ir sumažinti aviacijos sektoriaus administracines išlaidas.

Tarptautiniu lygmeniu toliau remti TCAO pastangas pagal Pasaulinį aviacijos saugos planą (angl. *Global Aviation Safety Plan*) spręsti tarptautinės aviacijos klausimus Komisija ketina geriau koordinuodama tarptautines pastangas padėti valstybėms stiprinti saugą, visų pirma toms valstybėms, dėl kurių TCAO pranešė apie reikšmingas saugos problemas, ir toms, iš kurių audito ataskaitų aiškėja dideli tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo trūkumai. Šio darbo rezultatas turėtų būti visame pasaulyje suderinti saugos srities reikalavimai ir didesnis techninės pagalbos projektų veiksmingumas, užtikrinami nuosekliu koordinavimu, įskaitant svarbiausių regioninių programų, kaip antai „Išsamus regioninis aviacijos saugos užtikrinimo Afrikoje planas“ (angl. *Comprehensive Regional Plan for Aviation Safety in Africa*), įgyvendinimą.

B. Tarptautinės priemonės

1. Užmegzti glaudesnius ryšius su trečiosiomis šalimis

Sudarant EB sąrašą įsitikinta, kad sauga gali būti paskata plėtoti ryšius su trečiosiomis šalimis aviacijos sektoriuje. Bendrija gavo didelę nuolatinio bendradarbiavimo su partneriais naudą. Todėl Komisija stengsis užmegzti glaudžius ryšius su tokių pat saugos tikslų siekiančiais partneriais.

Komisija ketina stiprinti dabartinį bendradarbiavimą su strateginiais partneriais, kad būtų lengviau keistis saugos duomenimis ir būtų sukurtas patikimų partnerių ryšiams tinklas, kuris vertintų ne vien įvairių organizacijų, susijusių su orlaivių gamyba, naudojimu, priežiūra ir personalo mokymu, saugos aspektus, bet ir tai, kaip saugos programos vykdomos valstybės lygmeniu. Bendradarbiaujant taip pat turėtų būti keičiamasi lyginamaisiais saugos duomenimis, susijusiais su orlaivių patikromis perone, siekiant kuo labiau suderinti bendrąjį saugos duomenų pranešimo sistemos formatą, kad turimi duomenys būtų tinkamesni naudoti.

Be bendradarbiavimo informacijos mainų srityje, tokiais ryšiais su trečiosiomis šalimis turėtų būti skatinama atliktą įvertinimą geriau suderinti su priemonėmis, taikomomis trečiųjų šalių nustatytiems trūkumams pašalinti.

2. Didinti mainų saugos duomenimis mastą

Svarbiausias Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 dalykas yra patikimi ir patikrinami saugos duomenys. Keičiantis duomenimis apie oro vežėjų veiklos saugą, orlaivių registracijos valstybes ir aviacijos tarnybų vykdomos priežiūros lygmenį, Bendrijoje ne kartą priimtos priemonės, atitinkančios kitų valstybių priimtas priemones.

Tačiau iš tokių duomenų mainų taip pat paaiškėjo, kad saugos duomenys turi būti atsekami, nešališki, įvertinami kiekybiškai ir grindžiami vienodu kriterijų, nuo kurių jie priklauso, supratimu tam, kad tokie duomenys galėtų būti laikomi patikimais veiklos rodikliais.

2008 m. lapkričio mėn. pakeisti atitinkami TCAO reikalavimai (6 priedas, I dalis, 4.2.2.2 punktas) siekiant užtikrinti, kad Konvencijos šalys būtų įpareigotos parengti užsienio oro vežėjų veiklos stebėjimo savo teritorijoje programą ir tvarką bei imtųsi tam tinkamų priemonių. Todėl iš EB SAFA programos rezultatų, naudojamų taikant Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005, aiškėja, kad Bendrija yra tinkamai pasirengusi bendradarbiauti su trečiosiomis šalimis, tarptautiniu lygmeniu siūlydama patikrų perone programą plėtoti remiantis Bendrijoje gerai žinoma tvarka. Tokių patikrų informacija galėtų būti suderinta ir standartizuota. Šia svarbia informacija būtų galima keistis, o valstybės būtų skatinamos labiau bendradarbiauti, kad priimtų objektyvius sprendimus dėl oro vežėjų veiklos saugos.

3. Drausti nesaugių oro vežėjų veiklą visame pasaulyje

Taikant Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 įsitikinta, kad dauguma valstybių narių, EEE partnerių ir Šveicarija su sauga susijusius sprendimus grindžia pagal USOAP programą atlikto TCAO saugos audito rezultatais.

Remiantis nuolatiniu stebėjimu, kokias taisomąsias priemones įgyvendino oro vežėjai ir aviacijos tarnybos, veiklos draudimas buvo ne tik nustatytas, bet ir panaikintas. Be to, jei pagal USOAP programą valstybėje atlikusi auditą TCAO paskelbtų apie reikšmingas saugos problemas arba jei audito ataskaitoje būtų pranešta apie daug didelių saugos trūkumų, Komisija ketina toliau užtikrinti, kad oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti toje valstybėje, vykdyti skrydžius Bendrijoje būtų uždrausta tol, kol už jų priežiūrą atsakingos

tarnybos galės užtikrinti atitiktį TCAO standartams. Jei pavojaus saugai nepavyktų pašalinti bendradarbiaujant, teks ir toliau visiškai arba iš dalies drausti tokių valstybių licencijas turinčių visų arba kai kurių oro vežėjų veiklą.

Taikant Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 įsitikinta, kad tarptautinė bendrija turėtų nuosekliai laikytis TCAO standartų ir rekomenduojamos tvarkos (SARPS). Siekdama skatinti šių standartų laikymąsi, Komisija ketina pasiūlyti TCAO Tarybai, kad ši, vykdydama savo pareigas, nustatytas Čikagos konvencijos 54 straipsnyje:

(a) viešai skelbtų reikšmingas saugos problemas, nustatytas pagal USOAP programą atliekant auditą,

(b) apibrėžtų priimtiną pavojaus saugai ribą, kurią viršijus ji rekomenduotų valstybėms nepripažinti oro vežėjo pažymėjimų, išduotų tose valstybėse, kurios neįgyvendinusios TCAO standartų tą ribą viršijo,

(c) priimtų sprendimą dėl aktyvesnio TCAO dalyvavimo koordinuojant svarbiausiųjų paramos teikėjų veiklą siekiant gerinti saugą po TCAO atlikto audito.

Šiomis priemonėmis visos TCAO konvencijos šalys turėtų būti skatinamos laikytis tarptautinių saugos standartų, todėl aukštas saugos lygmuo būtų užtikrinamas visame pasaulyje, o ne vien ten, kur galioja teisinės priemonės, pavyzdžiui, reglamentas. Iš tiesų šios priemonės prilygtų tarptautiniam oro vežėjų, kurių veikla uždrausta, sąrašui.

Daugiau parengtų pasiūlymų, kaip stiprinti tarptautines priemones visose aviacijos saugos srityse, bus pateikta TCAO organizuojamoje 2010 m. kovo mėn. įvyksiančioje Tarptautinėje saugos konferencijoje kaip Europos įnašas. Konferencijoje turėtų būti parengtas pagrindas kurti naują saugos srities politiką; remiantis jos rezultatais 2010 m. rugsėjo mėn. TCAO generalinės asamblėjos susitikime turėtų būti priimti plataus užmojo sprendimai.