Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2024/3137

2024 12 16

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2024/3137

2024 m. gruodžio 13 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 9 straipsnį ([1]), 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, Pakistano, Surinamo ir Tanzanijos kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjais. Komisija ES skrydžių saugos komitetą taip pat informavo apie aviacijos saugos padėtį Konge (Brazavilyje), Egipte, Kenijoje, Libijoje, Malyje, Nepale 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 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 ([5]) pagal Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo (toliau – SAFA) programą, analizės rezultatus;

(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 grėsmė saugai;

Armėnijos oro vežėjai

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

(13) 2024 m. pirmąjį ketvirtį ICAO pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą (USOAP) surengė vizitą Armėnijos civilinės aviacijos komitete (toliau – CAC) ir jo metu nustatė didelį saugos trūkumą oro vežėjų sertifikavimo srityje. Atlikus auditą nustatyta, kad Armėnijos oro vežėjų sertifikavimo procesas buvo grindžiamas pasenusiais reikalavimais ir jame trūko struktūrinio ir sistemingo metodo, taikytino išduodant oro vežėjų pažymėjimus;

([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).

(14) be to, atlikus auditą paaiškėjo, kad Armėnijai kyla didelių sunkumų užtikrinant veiksmingą aviacijos saugos priežiūrą – gerokai sumažėjo jos veiksmingo įgyvendinimo įvertis ir buvo nustatyta esminių trūkumų tokiose srityse kaip saugos problemų sprendimas ir priežiūros įpareigojimai;

(15) dėl didelių saugos trūkumų oro vežėjų sertifikavimo srityje 2024 m. balandžio mėn. pradėta speciali paramos iniciatyva, kurios tikslas – skubiai ištaisyti šią padėtį. Iki 2024 m. rugpjūčio mėn. padėtis buvo ištaisyta, nors dar reikia papildomų pastangų, kad būtų išspręstos kitos atliekant USOAP auditą nustatytos saugos priežiūros problemos, dėl kurių CAC parengė taisomųjų veiksmų planą;

(16) vykdydama nuolatinę stebėseną, Komisija 2024 m. lapkričio 13 d. surengė techninį posėdį, kuriame dalyvavo Komisija, Agentūra, valstybės narės ir CAC. Per posėdį buvo nagrinėjami naujausi pokyčiai ir pažanga, padaryta stiprinant CAC saugos priežiūros sistemą, įskaitant naujausią informaciją apie reguliavimo ir veiklos tobulinimą;

(17) buvo galima pastebėti, kad Armėnija, reaguodama į 2020 m. surengto Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu pateiktas pastabas, padarė pažangą – atnaujino aviacijos saugos taisykles ir priežiūros pajėgumus. Ši pažanga apima darbuotojų įdarbinimą ir mokymą, taisyklių ir susijusių įgyvendinimo procedūrų peržiūrą, priežiūros veiklos vykdymą ir vykdymo užtikrinimo priemonių (tokių kaip draudimas nesaugiam orlaiviui pakilti ir oro vežėjams taikomų reikalavimų laikymosi stiprinimas) taikymą;

(18) nepaisant šių pastangų, 2024 m. lapkričio 13 d. techniniame posėdyje padaryta išvada, kad vis dar nepakanka įrodymų, kuriais būtų galima pagrįsti veiklos apribojimų, Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/736 nustatytų oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Armėnijoje, sušvelninimą. Siekiant nustatyti tinkamus tolesnius veiksmus, kurių reikia imtis (įskaitant galimybę 2025 m. surengti naują Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Armėnijoje), reikia papildomai įvertinti įrodymus, pagrindžiančius CAC priimtas priemones;

(19) 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;

(20) 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

(21) 2015 m. gruodžio mėn. ir 2023 m. lapkričio mėn. oro vežėjai *Iraqi Airways* ir *Fly Baghdad* atitinkamai Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/2322 ([7]) ir Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2023/2691 ([8]) buvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(22) vykdydama bendros saugos padėties Irake (įskaitant Irako civilinės aviacijos administracijos (toliau – ICAA) vykdomos saugos priežiūros pajėgumus) nuolatinę stebėseną, Komisija 2024 m. spalio 22 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;

([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).

(23) per posėdį ICAA pažymėjo, kad 2024 m. liepos mėn. ji subūrė konsultavimo grupę, kuri padėtų jai tobulinti reguliavimą ir stiprinti priežiūros pajėgumus. Ji pranešė apie pažangą įgyvendinant 2017 m. ir 2023 m. Agentūros vykdytų techninės pagalbos projektų rekomendacijas, visų pirma skrydžių vykdymą ir personalo licencijavimo procedūras derinant su Komisijos reglamentais (ES) Nr. 965/2012 ir (ES) Nr. 1178/2011 ([9]);

(24) ICAA informavo Komisiją apie Irako civilinės aviacijos įstatymo, kuris šiuo metu baigiamas tvirtinti, pakeitimus. Be to, ICAA padarė pažangą spręsdama išteklių trūkumo problemą – įdarbino keturis skrydžių vykdymo inspektorius bei vieną keleivių salono saugos inspektorių ir deda pastangas, kad įdarbintų dar du tinkamumo skraidyti inspektorius. Be to, ji inicijavo Irako valstybinės saugos programos kūrimą ir atnaujina taisyklių nustatymo procedūras bei inspektorių mokymą tokiose srityse kaip pavojingieji kroviniai ir nuovargio rizikos valdymas. Vis dėlto, šie atnaujinimai dar nėra visiškai įgyvendinti;

(25) šios pastangos pripažįstamos, tačiau ICAA ir toliau susiduria su problemomis, įskaitant didžiulį kvalifikuotų sraigtasparnių ir tinkamumo skraidyti tikrinimo darbuotojų trūkumą. Kad išspręstų šią problemą, ICAA pradėjo keturiolikos naujai įdarbintų kadetų aviacijos inžinierių penkerių metų trukmės mokymo programą, kurios tikslas – suteikti jiems tinkamumo skraidyti inspektoriaus kvalifikaciją ir sumažinti priklausomybę nuo tarptautinių specialistų;

(26) Komisija paprašė ICAA patvirtinti atidėto Sąjungos vertinimo vietoje vizito, iš pradžių planuoto surengti 2024 m. pirmąjį ketvirtį, tačiau ICAA prašymu perkelto į 2024 m. ketvirtąjį ketvirtį, datą. Atsakydama į tai, ICAA pasiūlė dar kartą pakeisti vizito datą į 2025 m. antrąjį arba trečiąjį ketvirtį, pirmenybę teikiant 2025 m. rugsėjo mėn., priklausomai nuo to, kokia bus padaryta tarpinė pažanga;

(27) 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;

(28) 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;

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

Kirgizijos oro vežėjai

(30) 2006 m. spalio mėn. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1543/2006 ([10]) oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kirgizijoje, įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(31) vykdydama nuolatinę stebėseną, Komisija 2024 m. liepos 16 d. surengė techninį posėdį su Valstybinės civilinės aviacijos agentūros prie Kirgizijos Respublikos ministrų kabineto (toliau – SCAA) atstovais;

(32) per tą posėdį SCAA pateikė naujausią informaciją apie savo pastangas spręsti saugos trūkumus, dėl kurių oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kirgizijoje, buvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą, taip pat apie kitas priemones, kurių imtasi siekiant pagerinti SCAA vykdomos saugos priežiūros pajėgumus;

([9]) 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, (OL L 311, 2011 11 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) 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).

(33) ta proga Komisija SCAA pateikė vertinimo, atlikto remiantis 2024 m. pradžioje SCAA pateikta informacija ir dokumentais, rezultatus. Vertinimas apėmė tokias sritis kaip mokymo programos, priežiūros procesai, pranešimų apie įvykius teikimo sistema, licencijų išdavimo procedūros ir bendras veiklos efektyvumas;

(34) Komisijos vertinimas atskleidė keletą SCAA darbuotojams skirtų tos agentūros mokymo programų trūkumų. Į inspektorių mokymo programą buvo įtraukti būtini su jų pareigomis susiję elementai, tačiau trūko aiškios informacijos apie įgyvendinimą ir tvarkaraštį, visų pirma informacijos apie reikiamų mokymo darbo vietoje kursų, skirtų naujiems darbuotojams, įtraukimą;

(35) Komisija pažymėjo, kad inspektorių skaičius pasirodė nepakankamas, kad būtų galima užtikrinti veiksmingą Kirgizijos aviacijos sektoriaus priežiūrą. Dėl administracinę pagalbą teikiančių darbuotojų trūkumo inspektoriai turi atlikti papildomas administracines užduotis, todėl jiems tenka papildoma našta ir taip sumažėja jų galimybės sutelkti dėmesį į sertifikavimą ir priežiūrą. Kalbant apie finansavimą ir išteklius, SCAA nurodė, kad planuojamas atlyginimų ir išteklių didinimas, tačiau konkrečios informacijos apie biudžeto nuostatas nepateikė;

(36) vertinime taip pat atkreiptas dėmesys į SCAA pranešimų apie įvykius teikimo sistemos trūkumus, visų pirma į tai, kad nėra išsamios incidentų ir avarijų duomenų bazės. Be to, nustatyta, kad sistema neaiški, neveiksminga ir joje nėra sisteminio požiūrio į incidentų ir avarijų duomenų rinkimą bei analizę;

(37) Komisija nustatė keletą SCAA vykdomos priežiūros veiklos trūkumų. Kelių oro vežėjų ir techninės priežiūros organizacijų priežiūra buvo nepakankama arba apskritai nebuvo vykdoma. Pateikti priežiūros dokumentai buvo neaiškūs ir juose trūko veiksmingam vertinimui atlikti būtinų procedūrinių detalių. Be to, nepaisant pareiškimų, kad rengiamasi ISO 9001 sertifikavimui, atitikties sistema ar vidaus audito padalinys nebuvo sukurti. Tai sukėlė dar daugiau abejonių dėl SCAA gebėjimo užtikrinti, kad būtų nuosekliai laikomasi tarptautinių saugos standartų;

(38) 2024 m. spalio 24 d. SCAA prašymu Briuselyje įvyko antras posėdis, per kurį SCAA pripažino jai kylančias problemas. Reaguodama į jas, SCAA pateikė strateginį pertvarkos planą, kurio tikslas – Kirgizijos aviacijos standartus suderinti su tarptautiniais saugos standartais. Vadovaujant dabartinei vadovybei SCAA inicijavo keletą organizacinių patobulinimų, pavyzdžiui, restruktūrizavo savo vidaus sistemą, įdiegė naują finansinį modelį ir atliko trūkumų analizę pagal tarptautinius saugos standartus. Šios pastangos rodo SCAA pasiryžimą šalinti saugos priežiūros trūkumus ir stiprinti bendradarbiavimą su Komisija;

(39) pripažindama SCAA parodytos daromos tvarios ir išmatuojamos pažangos gerinant saugos priežiūros pajėgumus svarbą, Komisija pabrėžia, kad, prieš pradėdama svarstyti dėl būsimo Sąjungos vertinimo vietoje vizito į Kirgiziją, ji ir toliau turės gauti aiškius SCAA įrodymus, kad padėtis iš esmės gerinama. Siekdama remti šias pastangas, Komisija 2025 m. per Agentūrą įgyvendins specialų techninės pagalbos projektą. Šia iniciatyva daugiausia dėmesio bus skiriama SCAA veiksmų plano vertinimui, tikslinių mokymų rengimui ir vidaus priežiūros procedūrų gerinimui, siekiant galutinio tikslo – užtikrinti Kirgizijos atitiktį tarptautiniams saugos standartams ir padėti jai pasiekti, kad ji būtų išbraukta iš oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, ES sąrašo;

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

(41) 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;

(42) 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;

Pakistano oro vežėjai

(43) 2007 m. kovo mėn. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 235/2007 ([11]) oro vežėjas *Pakistan International Airlines (PIA)* buvo įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą, o 2007 m. lapkričio mėn. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1400/2007 ([12]) iš jo išbrauktas;

(44) po 2024 m. gegužės mėn. ES skrydžių saugos komiteto svarstymų Komisijos, Agentūros ir valstybių narių ekspertai 2024 m. rugsėjo 18 ir 19 d. surengė techninį posėdį. Pirmąją dieną buvo įvertintas Pakistano civilinės aviacijos administracijos (toliau – PCAA) pateiktas ir vėliau Komisijos ir Agentūros peržiūrėtas taisomųjų veiksmų planas. PCAA pateikė prašomus paaiškinimus ir pagrindžiančius dokumentus. Antrąją dieną atlikta keletas patikrų vietoje tokiose veiklos srityse kaip skrydžių vykdymas, personalo licencijavimas, tinkamumas skraidyti, kokybės valdymo sistema ir saugos valdymo sistema. Tos patikros buvo neplanuotos nuotolinės patikros, kurių tikslas – po 2023 m. lapkričio mėn. įvykusio Sąjungos vizito gauti daugiau informacijos apie institucijos gebėjimą vykdyti veiksmingą priežiūrą;

(45) 2020 m. Agentūra sustabdė trečiosios šalies oro vežėjo leidimų, išduotų oro vežėjams *PIA* ir *Vision Air,* galiojimą. Sustabdymas galios tol, kol Agentūra gaus patikrinamų įrodymų, kad PCAA geba vykdyti veiksmingą savo oro vežėjų priežiūrą, priežiūros trūkumai yra pašalinti, o oro vežėjai tinkamai ištaisė visus pažeidimus. Gauta informacija padėtų Agentūrai svarstant sprendimą dėl trečiosios šalies oro vežėjo leidimų, išduotų oro vežėjams *PIA* ir *Vision Air,* galiojimo sustabdymo galimo panaikinimo, taip pat dėl trečiosios šalies oro vežėjo leidimo suteikimo oro vežėjui *Airblue Limited*;

(46) techniniame posėdyje padaryta išvada, kad į visus taisomųjų veiksmų plano elementus atsižvelgta ir didelių trūkumų neužfiksuota. Dar yra ką nuveikti, tačiau visi veiksmai, kurių imtasi, atrodo patikimi ir nuoseklūs;

(47) techninio posėdžio išvadose nustatyta, kad PCAA saugos priežiūros srityje šiuo metu pereina nuo reagavimo prie proaktyvaus veikimo. Šiuo atžvilgiu PCAA išsprendė darbuotojų, atliekančių inspekcijas skrydžių standartų srityje, trūkumo problemą – šis klausimas per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą buvo vienas iš svarbiausių. Siekiant, kad panaši padėtis nepasikartotų, imtasi įvairių veiksmų, įskaitant didesnį veiklos racionalizavimą, užduotis atitinkančių darbo profilių parengimą, išteklių apskaičiavimo atsižvelgiant į kintančius poreikius priemonių naudojimą, pakankamo biudžeto darbuotojams įdarbinti ir išmokyti užtikrinimą, darbuotojų išlaikymo politikos vykdymą ir priemonių, kuriomis siekiama išvengti inspektorių ir jų prižiūrimų organizacijų interesų konflikto, taikymą;

(48) techninio posėdžio išvadose pripažinta, kad šalindama didžiausius saugos trūkumus PCAA padarė didelę pažangą. Tačiau vis dar galima tobulinti tokius aspektus kaip pažeidimų nustatymas, teisingas jų skirstymas į kategorijas ir valdymas. Taip pat tikimasi, kad bus geriau atliekami patikrinimai perone, nes tik neseniai baigti juos atliekančių inspektorių mokymai. Kalbant apie inspektorių mokymą, dabartinė skrydžių standartų inspektorių grupė yra visapusiškai išmokyta, tačiau jai vis dar trūksta patirties. Būtina vykdyti su visais šiais elementais susijusios vidutinės trukmės ir ilgojo laikotarpio pažangos stebėjimą. PCAA sutiko reguliariai informuoti Komisiją apie šioje srityje daromą pažangą;

(49) peržiūrėti naujausi *Airblue Limited* ir *PIA* oro vežėjų pažymėjimų patikrinimai. Didelių trūkumų nenustatyta;

(50) būtina gerinti padėtį kokybės valdymo srityje. Dokumentų kontrolė vis dar nėra optimali, tačiau pastebėta didelė pažanga. Ji, be kita ko, susijusi su tuo, kad užtikrintas vienodas pažeidimų nustatymo nuoseklumas bei jų valdymas įvairiose srityse ir įdiegta bendra programinė įranga visų sričių pažeidimams valdyti;

([11]) 2007 m. kovo 5 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 235/2007, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 66, 2007 3 6, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) 2007 m. lapkričio 28 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1400/2007, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 311, 2007 11 29, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) valstybinė saugos programa dar tik pradėta kurti. PCAA yra pasiryžusi ją, t. y. tas dalis, kurios susijusios su pranešimų apie įvykius teikimu ir rizikos klasifikacija, kuo greičiau įdiegti;

(52) apskritai reikšmingų saugos problemų nenustatyta. Po techninio posėdžio galima prieiti prie išvados, kad PCAA padarė reikšmingą pažangą, kurią patvirtina per tą techninį posėdį surinkta informacija;

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

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

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

Surinamo oro vežėjai

(56) 2006 m. birželio mėn. oro vežėjas *Blue Wing Airlines* buvo įtrauktas į sąrašą pirmą kartą, 2007 m. lapkričio mėn. iš jo išbrauktas, o 2010 m. liepos mėn. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 590/2010 ([13]) dar kartą įtrauktas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą, gavus patikrintų įrodymų, kad esama didelių su oro vežėju susijusių trūkumų, nustatytų valstybėms narėms atliekant patikrinimus perone, ir įvykus dviem avarijoms, kuriose žuvo žmonių;

(57) 2023 m. birželio 26 d. Komisija ir Agentūra surengė nuotolinį techninį posėdį su Surinamo civilinės aviacijos saugos institucija (toliau – CASAS). Šis posėdis vyko remiantis informacija, kuria laikotarpiu nuo 2018 m. lapkričio mėn. iki 2022 m. gegužės mėn. kelis kartus pasikeista su CASAS ir oro vežėju *Blue Wing Airlines*, siekiant atnaujinti oficialias konsultacijas su CASAS ir atsižvelgiant į laiką, praėjusį nuo pradinio kontakto 2019 m. gegužės mėn. Dėl to 2023 m. rugsėjo 11 d. Komisija paprašė CASAS pateikti išsamų informacijos ir dokumentų rinkinį, kuriuo remiantis būtų galima įvertinti CASAS vykdomos aštuonių oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Suriname (iš kurių vienas oro vežėjas – *Surinam Airways* – nuo 2016 m. liepos mėn. turi trečiosios šalies oro vežėjo leidimą), saugos priežiūros pajėgumus;

(58) iš CASAS pateiktos informacijos ir dokumentų vertinimo rezultatų matyti, kad esama didelių saugos trūkumų, kuriuos įrodo neišsamios bazinės priežiūros programos, abejotinas tikrinančių darbuotojų mokymas ir kvalifikacija, pasikartojantys dideli pažeidimai ir prastas jų valdymas;

(59) 2024 m. spalio 23 d. surengtas Komisijos, Agentūros, valstybių narių ir CASAS ekspertų techninis posėdis. Jo metu patvirtintas tiek trūkumų, nustatytų vertinant gautą informaciją ir dokumentus, pobūdis, tiek jų skaičius;

(60) visų pirma susirūpinimą tebekelia CASAS gebėjimas užtikrinti veiksmingą jos prižiūrimų oro vežėjų priežiūrą. Tai įrodo Skrydžių vykdymo ir Personalo licencijavimo direktoratų, kuriuose greičiausiai labai trūksta darbuotojų, padėtis ir priežiūros programos, kurios nėra įgyvendinamos taip, kaip planuota. Susirūpinimą kelia ir inspektorių mokymas bei kvalifikacija. Nerimą kelia oro vežėjų pažymėjimų tvirtinimas ir jų galiojimo laiko pratęsimas, nes nėra daugelio būtinų procedūrų, o pristatytos procedūros minimalios ir neatitinka savo paskirties. Tai rodo, kad CASAS priežiūros veikla daugiausia vykdoma *ad hoc* pagrindu. Taip pat atkreiptas dėmesys į tai, kad audito ataskaitose skirtingais metais nurodyti tie patys dideli pažeidimai. Be to, nustatyta, kad dauguma institucijos procedūrų neatitinka naujausių atnaujintų tarptautinių saugos standartų;

([13]) 2010 m. liepos 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 590/2010, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 170, 2010 7 6, p. 9).

(61) atsižvelgdama į tai, kad CASAS akivaizdžiai nepadarė pažangos užtikrinant tinkamo lygio saugos priežiūros pajėgumus, Komisija informavo ES skrydžių saugos komitetą, kad 2025 m. pirmąjį ketvirtį Suriname ketina surengti Sąjungos vertinimo vietoje vizitą;

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

(63) 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;

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

Tanzanijos oro vežėjai

(65) oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Tanzanijoje, niekada nebuvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A ar B priedą;

(66) 2023 m. rugpjūčio 23 d. oro vežėjas *Air Tanzania Company Limited* (toliau – *Air Tanzania*) pateikė prašymą išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą. Agentūra šį oro vežėjo *Air Tanzania* prašymą įvertino vadovaudamasi Reglamente (ES) Nr. 452/2014 nustatytais reikalavimais;

(67) atlikdama vertinimą Agentūra išreiškė susirūpinimą, kad oro vežėjas *Air Tanzania* negeba reaguoti į nustatytus saugos trūkumus. Ji nustatė, kad oro vežėjas *Air Tanzania* neužtikrino savo skrydžių mokymo programos kontrolės, visų pirma neužtikrino, kad į kartotinį skrydžių įgulos mokymą būtų įtrauktos visų rūšių avarinės ir neįprastos procedūros, pavyzdžiui, variklio, sklandmens ar sistemos gedimai, gaisrai ir kiti kritiniai scenarijai. Atsižvelgdama į tai, kad atliekant vertinimą nustatyta daug didelių trūkumų, Agentūra nustatė, kad ši padėtis rodo sisteminius oro vežėjo veiklos trūkumus, kurie kenkia saugai ir kelia didelį pavojų skrydžių vykdymui. Be to, dėl šios priežasties oro vežėjui *Air Tanzania* nepavyko įrodyti, kad jis laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų;

(68) tai, kad oro vežėjas *Air Tanzania* negeba susidoroti su tokiais saugos trūkumais, įrodė ir pateiktas nepriimtinas taisomųjų veiksmų planas nustatytoms problemoms spręsti. Taigi oro vežėjui *Air Tanzania* nepavyko įrodyti, kad jis laikosi taikytinų tarptautinių saugos standartų. Agentūra padarė išvadą, kad atlikus išsamesnį vertinimą leidimas oro vežėjui *Air Tanzania* nebūtų išduotas, nes oro vežėjas neatitinka Reglamento (ES) Nr. 452/2014 reikalavimų. Todėl 2024 m. balandžio 12 d. Agentūra atmetė oro vežėjo *Air Tanzania* prašymą išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą, motyvuodama tuo, kad oro vežėjas neatitiko saugos reikalavimų;

(69) 2024 m. gegužės 2 d. Komisija pagal Reglamentą (ES) Nr. 2111/2005 ir Reglamentą (ES) 2023/660 paprašė Tanzanijos civilinės aviacijos administracijos (toliau – TCAA) pateikti išsamų informacijos ir dokumentų rinkinį. Tas prašymas pateiktas siekiant įvertinti TCAA vykdomos oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Tanzanijoje, saugos priežiūros pajėgumus;

(70) prašoma informacija apėmė pagrindinius TCAA organizacinės struktūros aspektus, darbuotojų kvalifikaciją, mokymo programas ir priežiūros procesus, įskaitant saugos trūkumų valdymą, taisomuosius veiksmus ir pranešimų apie įvykius teikimo sistemas. Be to, prašyme prašoma pateikti išsamią informaciją apie avarijas ir incidentus, oro vežėjų pažymėjimų turėtojų ir pilotų sertifikavimo bei licencijavimo procesus, taip pat nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir techninės orlaivių priežiūros organizacijų priežiūrą;

(71) 2024 m. birželio 7 d. TCAA pateikė prašomą informaciją ir dokumentus, iš kurių paaiškėjo dideli darbuotojų paskirstymo ir priežiūros veiksmingumo trūkumai: visų pirma nėra aišku, kaip inspektoriai paskirstomi visoms pagrindinėms funkcijoms vykdyti, o tai kelia abejonių, ar pakanka išteklių tam, kad būtų galima veiksmingai prižiūrėti tinkamumą skraidyti, skrydžių vykdymą ir darbuotojų licencijavimą;

(72) be to, nustatyta, kad nepakankami inspektorių mokymo ir kvalifikacijos procesai ir trūksta aiškių specializuoto mokymo gairių, struktūrinio veiklos vertinimo ir kartotinio mokymo. Šie trūkumai gali pakenkti TCAA darbuotojų gebėjimui vykdyti veiksmingą saugos priežiūrą. Be to, kai kuriose svarbiose srityse TCAA priežiūros procedūros buvo nepakankamos arba jų visai nebuvo (tai pasakytina apie priežiūros vadovus, skirtus tokiai svarbiai sričiai, kaip personalo licencijavimas);

(73) TCAA sertifikavimo ir priežiūros veiklos įrašai atskleidžia ne vieną trūkumą, įskaitant nenuoseklų specialiųjų patvirtinimų formų naudojimą, nepakankamą oro vežėjų nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti priežiūrą, netinkamus tolesnius veiksmus dėl saugos pažeidimų, ilgą laiką nevykdomus taisomuosius veiksmus ir pasikartojančias saugos problemas, kurių atveju nebuvo pašalintos pirminės priežastys;

(74) vykdydama nuolatinę stebėseną, Komisija kartu su Agentūra 2024 m. spalio 10 d. surengė techninį posėdį su TCAA atstovais. Ta proga TCAA nurodė, kad ji yra Tanzanijos civilinės aviacijos sektoriaus reguliavimo institucija, veikianti pagal Tanzanijos civilinės aviacijos įstatymą ir ICAO priedus, o jos deklaruojamas tikslas – užtikrinti tarptautinius saugos standartus atitinkančią saugą. Vis dėlto, siekiant veiksmingai įgyvendinti šias taisykles tebekyla didelių sunkumų, dėl kurių visapusiškai laikytis tarptautinių saugos standartų neįmanoma;

(75) be to, TCAA pristatė vykdomas iniciatyvas, kuriomis ji siekia stiprinti savo saugos priežiūros sistemą. Tarp jų veiklos rezultatais grindžiamų priežiūros planų rengimas, išsamios inspektorių mokymo sistemos įgyvendinimas ir civilinės aviacijos taisyklių peržiūra siekiant jas suderinti su kintančiais ICAO standartais. Šios pastangos grindžiamos aviacijos sektoriaus pajėgumų stiprinimo planais ir aktyvesniu bendradarbiavimu su pramonės suinteresuotaisiais subjektais siekiant padėti veiksmingai įgyvendinti reguliavimo reikalavimus. Šios priemonės pripažįstamos, tačiau nuolatiniai trūkumai, tokie kaip inspektorių mokymo spragos, nepašalinti audito nustatyti pažeidimai ir netinkami procedūriniai dokumentai, rodo, kad reikia imtis tolesnių veiksmų priežiūros mechanizmams stiprinti;

(76) 2024 m. spalio 18 d. raštu Komisija pranešė oro vežėjui *Air Tanzania* ir TCAA, kad oro vežėjo *Air Tanzania* atvejis įtrauktas į 2024 m. lapkričio 19–21 d. vyksiančio ES skrydžių saugos komiteto posėdžio darbotvarkę ir kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 tiek oro vežėjui *Air Tanzania*, tiek TCAA bus suteikta galimybė būti išklausytiems ES skrydžių saugos komitete;

(77) 2024 m. lapkričio 20 d. ES skrydžių saugos komitetas išklausė oro vežėjo *Air Tanzania* ir TCAA atstovus. Oro vežėjas *Air Tanzania* per klausymą išsamiai pristatė pastangas išspręsti pažeidimus, susijusius su trečiųjų šalių oro vežėjų leidimų išdavimo procesu, įskaitant saugos valdymo sistemos trūkumų analizę, saugos valdymo vadovo peržiūras ir veiklos vadovų bei minimalios įrangos sąrašo atnaujinimus. Oro transporto bendrovė taip pat parengė trisdešimt šešių mėnesių kartotinio mokymo planą, į kurį įtrauktas mokymas, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės ir kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną, skrydžių vykdymas žiemą ir pavojingųjų krovinių tvarkymas. Be to, siekdama pagerinti veiklos ir tinkamumo skraidyti praktiką, ji įvedė procedūras, pagal kurias stebima maršrutų bei aerodromų kvalifikacija ir tikrinami pagal planą techniškai prižiūrimi ir ribotos eksploatavimo trukmės komponentai;

(78) ES skrydžių saugos komiteto nariai išreiškė susirūpinimą dėl oro vežėjo *Air Tanzania* požiūrio į bendrą pažeidimų valdymą, visų pirma pirminių priežasčių analizę. Pastebėta, kad oro vežėjui pristatant pirmines priežastis tik atkartoti patys pažeidimai, o išsami analizė siekiant nustatyti pagrindinius sisteminius ar procedūrinius trūkumus neatlikta. Pavyzdžiui, oro vežėjas *Air Tanzania* nustatė šešiolika 2 lygio pažeidimų, kurie buvo pirminė 1 lygio pažeidimo, susijusio su Reglamento (ES) Nr. 452/2014 1 priedo (TCO dalies) reikalavimų nesilaikymu, priežastis. Tai aiškiai parodė, kad oro vežėjas *Air Tanzania* nepašalino pagrindinių priežasčių, dėl kurių jis negebėjo įvykdyti šių reikalavimų. Tai, kad nėra atliekamas išsamesnis tyrimas, silpnina siūlomų taisomųjų veiksmų veiksmingumą, nes jais šalinami simptomai, o ne pagrindiniai sisteminiai trūkumai;

(79) oro vežėjas *Air Tanzania* iš esmės nepateikė pakankamai informacijos, iš kurios būtų matyti, kad saugos trūkumai, į kuriuos atsižvelgdama Agentūra nusprendė atmesti pateiktą prašymą išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą, bus pašalinti. Iš šio oro vežėjo pateikto taisomųjų veiksmų plano, visų pirma atitinkamų pirminių priežasčių analizės, neatrodo, kad jis būtų pajėgus įgyvendinti tinkamas priemones ir taip užtikrinti atitiktį tarptautiniams saugos standartams;

(80) per klausymą TCAA pristatė savo reguliavimo sistemą ir pabrėžė pasiryžimą užtikrinti tarptautinius saugos standartus atitinkančią saugos priežiūrą. TCAA pranešė apie neatidėliotinus veiksmus, kurių ji ėmėsi po to, kai Agentūra atmetė oro vežėjo *Air Tanzania* prašymą išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą, be kita ko, apie specialų auditą, kurio metu nustatytos svarbiausios tobulintinos sritys, pavyzdžiui, neveiksminga saugos valdymo sistema, darbuotojų trūkumas ir organizacijos neefektyvumas;

(81) be to, TCAA informavo ES skrydžių saugos komitetą, kad, atsižvelgiant į Agentūros pateiktas išvadas, buvo sudaryta speciali inspektorių grupė, kuri vertintų ir tikrintų peržiūrėtą oro vežėjo *Air Tanzania* parengtą taisomųjų veiksmų planą. Pasak TCAA, šios pastangos padėjo pašalinti vienuolika iš devyniolikos pažeidimų, o likusių pažeidimų šalinimo veiksmai yra skirtinguose įgyvendinimo etapuose. TCAA per klausymą apibūdinti konkretūs veiksmai, kaip antai peržiūrėtų mokymo programų patvirtinimas, veiklos vadovų pakeitimai ir esminių atnaujinimų (pvz., orlaivių vadų kvalifikacijos kėlimo mokymų, skrydžių įgulos įgūdžių atnaujinimo įrašų ir tinkamumo skraidyti nurodymų laikymosi) tikrinimas, nebuvo pagrįsti jokiais įrodymais. Be to, per klausymą paaiškėjo, kad TCAA taip pat nevisiškai laikėsi pirminių priežasčių analizės principų, todėl kilo abejonių dėl oro vežėjo *Air Tanzania* pateikto taisomųjų veiksmų plano vertinimo tinkamumo ir veiksmingumo;

(82) 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 į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėją *Air Tanzania*;

(83) atsižvelgdama į akivaizdžius trūkumus, nustatytus keičiantis informacija su TCAA, Komisija, padedama Agentūros ir valstybių narių, surengs Sąjungos vertinimo vietoje vizitą į Tanzaniją;

(84) 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;

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

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

(87) 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;

(88) 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 2024 m. gruodžio 13 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 TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzanija
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabvė
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venesuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinamas
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	OVP Nr. 009	AFG	Afganistanas
KAM AIR	OVP Nr. 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 OVP Nr. 065	NGT	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 AIRLINES	AM OVP Nr. 076	AAG	Armėnija
ARMENIA AIRWAYS	AM OVP Nr. 063	AMW	Armėnija
ARMENIAN HELICOPTERS	AM OVP Nr. 067	KAV	Armėnija
FLY ARNA	AM OVP Nr. 075	ACY	Armėnija
FLYONE ARMENIA	AM OVP Nr. 074	FIE	Armėnija
NOVAIR	AM OVP Nr. 071	NAI	Armėnija
SHIRAK AVIA	AM OVP Nr. 072	SHS	Armėnija
SKYBALL	AM OVP Nr. 073	Nėra duomenų	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	OVP Nr. 004	ERT	Eritrėja
NASAIR ERITREA	OVP Nr. 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

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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizija
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

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
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
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

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 „SIBERIA AIRLINES“	31	SBI	Rusija
JOINT STOCK COMPANY „SMARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO“ AIRLINES	480	IAE	Rusija
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 Tomė 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**

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
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
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“

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	Šiaurės Korėja	Visi orlaiviai, išskyrus du „TU-204“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus „P-632“, „P-633“ tipų orlaivius.	Šiaurės Korėja“

[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.