Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2024/3137

16.12.2024.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2024/3137

(2024. gada 13. decembris)

par grozījumiem Regulas (EK) Nr. 474/2006 gaisa pārvadātāju sarakstā, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem Savienībā piemēro darbības ierobežojumus

(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 trešas 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) Pildot 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, Pakistānas, Surinamas un Tanzānijas kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem. Komisija arī informēja ES Aviācijas drošības komiteju par aviācijas drošuma stāvokli Kongo Republikā, Ēģiptē, Kenijā, Lībijā, Mali, Nepālā 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 pārvaldžu administratīvās un tehniskās spējas, lai palīdzētu tām nodrošināt atbilstību spēkā esošajiem starptautiskajiem civilās aviācijas drošuma standartiem. Dalībvalstis tika aicinātas uz tādiem lūgumiem atbildēt divpusējā kārtā, 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 norāda uz tiešu drošuma apdraudējumu, kas radies tāpēc, ka Savienības gaisa pārvadātāji nav nodrošinājuši atbilstību attiecīgajiem drošuma standartiem.

Armēnijas gaisa pārvadātāji

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

(13) 2024. gada pirmajā ceturksnī *ICAO* veica Universālās drošības uzraudzības revīzijas programmas (*"USOAP"*) apmeklējumu Armēnijas Civilās aviācijas komitejā (*"CAC"*), konstatējot nopietnu drošības trūkumu gaisa pārvadātāju sertifikācijas jomā. Revīzijā atklājās, ka Armēnijas gaisa pārvadātāju sertifikācijas process balstās uz novecojušām prasībām un tajā trūkst strukturētas un sistemātiskas pieejas gaisa kuģa ekspluatanta apliecību (*"AOC"*) izdošanai.

([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.).

(14) Turklāt revīzijā atklājās vērā ņemamas problēmas ar Armēnijas spēju nodrošināt efektīvu aviācijas drošuma uzraudzību, ievērojami samazinot tās efektīvas īstenošanas rezultātus un radot būtiskas nepilnības tādās jomās kā drošuma jautājumu risināšana un uzraudzības pienākumi.

(15) Attiecībā uz nopietnajiem trūkumiem drošības jomā gaisa pārvadātāju sertifikācijas jomā 2024. gada aprīlī tika sākta īpaša atbalsta iniciatīva, kuras mērķis bija ātri atrisināt šo situāciju. Līdz 2024. gada augustam situācija bija atrisināta, lai gan ir vajadzīgi papildu pūliņi, lai atrisinātu citas drošuma uzraudzības problēmas, kas konstatētas *USOAP* revīzijā, attiecībā uz kurām *CAC* ir izstrādājusi korektīvo pasākumu plānu.

(16) 2024. gada 13. novembrī Komisijas veikto pastāvīgas uzraudzības darbību ietvaros notika tehniska sanāksme, kurā bija iesaistītas Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un *CAC*. Sanāksmē tika izskatītas jaunākās norises un panākumi, kas gūti *CAC* drošības uzraudzības sistēmas stiprināšanā, tostarp jaunākā informācija par regulatīvajiem un darbības uzlabojumiem.

(17) Var atzīmēt, ka Armēnija ir guvusi panākumus aviācijas drošības noteikumu un uzraudzības spēju atjaunināšanā, reaģējot uz 2020. gadā veiktā Savienības klātienes novērtēšanas apmeklējuma piezīmēm. Šis progress ietver personāla komplektāciju un apmācību, noteikumu un to īstenošanas procedūru pārskatīšanu, uzraudzības darbību un izpildes panākšanas pasākumu veikšanu, piemēram, nedrošu gaisa kuģu ekspluatācijas aizliegšanu un gaisa pārvadātāju atbilstības prasībām stiprināšanu.

(18) Neraugoties uz šiem centieniem, 2024. gada 13. novembra tehniskajā sanāksmē tika secināts, ka joprojām nav pietiekamu pierādījumu, kas pamatotu ar Īstenošanas regulu (ES) 2020/736 noteikto Armēnijā sertificēto gaisa pārvadātāju darbības ierobežojumu mīkstināšanu. Ir vajadzīgi turpmāki novērtējumi par pierādījumiem CAC ieviesto pasākumu pamatošanai, lai varētu noteikt piemērotus turpmākos pasākumus, to starpā iespēju, ka 2025. gadā Armēnijā notiks jauns Savienības klātienes novērtēšanas apmeklējums.

(19) 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.

(20) 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

(21) 2015. gada decembrī ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/2322 ([7]) un 2023. gada novembrī ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/2691 ([8]) Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā attiecīgi tika iekļauti gaisa pārvadātājs *Iraqi Airways* un gaisa pārvadātājs *Fly Baghdad*.

(22) 2024. gada 22. oktobrī Komisijas pastāvīgās uzraudzības darbību ietvaros attiecībā uz vispārējo drošuma situāciju Irākā, ieskaitot Irākas Civilās aviācijas iestādes (“*ICAA*”) drošuma 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 pārraudzības sniegumu.

([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).

(23) Saņāksmē *ICAA* norādīja, ka 2024. gada jūlijā tā nolīgusi konsultantu grupu, lai tā atbalstītu tās regulatīvo attīstību un stiprinātu uzraudzības spējas. Ir ziņots par progresu Aģentūras 2017. un 2023. gadā īstenoto tehniskās palīdzības projektu ieteikumu īstenošanā, it īpaši lidojumu operāciju un personāla licencēšanas procedūru pieskaņošanā Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 un Regulu (ES) Nr. 1178/2011 ([9]).

(24) *ICAA* informēja Komisiju par grozījumiem Irākas Civilās aviācijas likumā, kas pašlaik ir apstiprināšanas beigu posmā. Turklāt *ICAA* ir guvusi panākumus resursu trūkuma novēršanā, pieņemot darbā četrus lidojumu inspektorus un vienu salona drošības inspektoru, un turpinās centieni pieņemt darbā vēl divus lidojumderīguma inspektorus. Turklāt tā ir sākusi Irākas valsts drošuma programmas ("*SSP*") izstrādi un atjaunina noteikumu pieņemšanas procedūras un inspektoru apmācību tādās jomās kā bīstamās kravas un noguruma riska pārvaldība. Tomēr šo atjauninājumu īstenošana joprojām ir nepilnīga.

(25) Gan atzīdama šos centienus, *ICAA* turpina saskarties ar problēmām, tostarp kritisku kvalificēta personāla trūkumu helikopteru un lidojumderīguma pārbaužu veikšanai. Lai to novērstu, *ICAA* ir sākusi piecgadu apmācības programmu 14 jaunpieņemtiem jaunākajiem aeronavigācijas inženieriem ar mērķi viņus kvalificēt par lidojumderīguma inspektoriem un mazināt atkarību no svešzemju ekspertiem.

(26) Komisija lūdza *ICAA* apstiprināt atliktā Savienības klātienes novērtēšanas apmeklējuma datumu, kas sākotnēji bija plānots 2024. gada pirmajā ceturksnī, bet pēc *ICAA* pieprasījuma tika pārcelts uz 2024. gada pēdējo ceturksni. Par atbildi *ICAA* ierosināja pārcelt apmeklējumu uz 2025. gada otro vai trešo ceturksni, priekšroku dodot 2025. gada septembrim atkarībā no starpposma laikā panāktā progresa.

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

(28) 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 drošuma standartiem.

(29) 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

(30) 2006. gada oktobrī ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1543/2006 ([10]) Kirgizstānas gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(31) Komisijas pastāvīgās uzraudzības darbību ietvaros 2024. gada 16. jūlijā tika noturēta tehniska sanāksme, kurā piedalījās Komisija un Kirgizstānas Republikas Ministru kabinetam pakļautās Valsts civilās aviācijas aģentūras ("*SCAA*") pārstāvji.

(32) Minētajā sanāksmē *SCAA* sniedza jaunāko informāciju par saviem centieniem pārvarēt drošuma nepilnības, kuru dēļ Kirgizstānā sertificētie gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā, kā arī par citiem pasākumiem, kas veikti, lai uzlabotu SCAA drošības uzraudzības spēju un jaudu.

([9]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) 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).

(33) Tad pat Komisija iepazīstināja *SCAA* ar novērtēšanas rezultātiem, kas tika veikta, pamatojoties uz *SCAA* 2024. gada sākumā iesniegto informāciju un dokumentāciju. Novērtēšana aptvēra tādas jomas kā apmācības programmas, pārraudzības procesi, atgadījumu ziņošanas sistēma, licencēšanas procedūras un vispārējā darbības efektivitāte.

(34) Komisijas veiktā novērtēšana atklāja vairākus trūkumus *SCAA* darbinieku apmācības programmās. Inspektoru apmācības programmā gan bija ietverti nepieciešamie elementi, kas saistīti ar viņu pienākumiem, taču trūka skaidras īstenošanas un plānošanas informācijas, it īpaši attiecībā uz nepieciešamo apmācības darbavietā kursu iekļaušanu jaunpienācējiem.

(35) Komisija norādīja, ka inspektoru skaits rādās nepietiekams, lai nodrošinātu efektīvu Kirgizstānas aviācijas nozares uzraudzību. Administratīvā atbalsta darbinieku trūkums rada papildu nastu inspektoriem, kuriem jāveic vairāk administratīvu uzdevumu, tādējādi ierobežojot viņu spēju koncentrēties uz sertifikāciju un uzraudzību. Finansējuma un resursu ziņā *SCAA* atsaucās uz plānotajiem algu un resursu palielinājumiem, bet nesniedza sīkākas ziņas par budžeta noteikumiem.

(36) Novērtējumā arī tika uzsvērti trūkumi *SCAA* atgadījumu paziņošanas sistēmā, it īpaši attiecībā uz visaptverošas incidentu un negadījumu datubāzes trūkumu. Turklāt tika konstatēts, ka tas ir neskaidrs un neefektīvs, un nav sistemātiskas pieejas datu par incidentiem un negadījumiem vākšanai un analizēšanai.

(37) Komisija konstatēja vairākas nepilnības *SCAA* pārraudzības darbībās. Vairāku gaisa pārvadātāju un tehniskās apkopes organizāciju uzraudzība vai nu ir nepilnīga, vai vispār nenotiek. Iesniegtie pārraudzības dokumenti ir neskaidri, tajos trūkst procedūras datu, kas nepieciešami efektīvai novērtēšanai. Turklāt, neraugoties uz apgalvojumiem par gatavošanos ISO 9001 sertifikācijai, nav izveidota atbilstības sistēma vai iekšēja revīzijas struktūrvienība. Tas pastiprinājis bažas par *SCAA* spēju nodrošināt starptautisko drošuma standartu konsekventu ievērošanu.

(38) Pēc *SCAA* pieprasījuma 2024. gada 24. oktobrī Briselē notika otra sanāksme, kurā *SCAA* atzina problēmas, ar kurām tā sastopas. Reaģējot uz šīm problēmām, *SCAA* nāca klajā ar stratēģisku pārveides plānu, kura mērķis ir Kirgizstānas aviācijas standartus pieskaņot starptautiskajiem drošuma standartiem. Pašreizējā vadībā SCAA ir sākusi vairākus organizatoriskus uzlabojumus, piemēram, savas iekšējās sistēmas pārstrukturēšanu, jauna finansiālā modeļa ieviešanu un trūkumu analīzes pabeigšanu, to pieskaņojot starptautiskajiem drošuma standartiem. Šie centieni atspoguļo SCAA apņemšanos novērst trūkumus drošības uzraudzībā un stiprināt sadarbību ar Komisiju.

(39) Atzīstot noturīga un izmērāma progresa nozīmi SCAA drošības uzraudzības spēju uzlabošanā, Komisija uzsver, ka SCAA ir jāturpina sniegt skaidrus pierādījumus par būtiskiem uzlabojumiem, pirms Komisija varēs domāt par jaunu Savienības klātienes novērtēšanas apmeklējumu Kirgizstānā. Lai atbalstītu šos centienus, Komisija ar Aģentūras starpniecību 2025. gadā īstenos īpašu tehniskās palīdzības projektu. Šī iniciatīva būs vērsta uz SCAA ceļveža izvērtēšanu, mērķtiecīgas apmācības nodrošināšanu un iekšējās uzraudzības procedūru uzlabošanu ar galīgo mērķi panākt atbilstību starptautiskajiem drošuma standartiem un veicināt Kirgizstānas svītrošanu no ES aviācijas drošības saraksta.

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

(41) 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.

(42) 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 drošuma standartiem.

Pakistānas gaisa pārvadātāji

(43) 2007. gada martā *Pakistan International Airlines* (*"PIA"*) tika iekļauta Regulas (EK) Nr. 474/2006 ([11]) B pielikumā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 235/2007, bet 2007. gada novembrī – svītrota no minētā pielikuma ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1400/2007 ([12]).

(44) Pēc ES Aviācijas drošības komitejas apspriedēm 2024. gada maijā Komisijas, Aģentūras un dalībvalstu eksperti 2024. gada 18. un 19. septembrī sarīkoja tehnisku sanāksmi. Pirmajā dienā tika izvērtēts Pakistānas Civilās aviācijas iestādes (turpmāk *"PCAA"*) iesniegtais korektīvo pasākumu plāns, ko pēc tam pārskatīja Komisija un Aģentūra. *PCAA* sniedza pieprasīto skaidrojumu un pamatojuma dokumentāciju. Otrajā dienā tika veiktas vairākas klātienes pārbaudes lidojumu veikšanas, personāla licencēšanas, lidojumderīguma, kvalitātes vadības sistēmas (*"QMS"*) un drošības vadības sistēmas (*"SMS"*) jomās. Minētās pārbaudes bija neplānota tālpārbaudes ar mērķi pēc Savienības apmeklējuma 2023. gada novembrī iegūt vairāk informācijas par iestādes spēju īstenot efektīvu pārraudzību.

(45) 2020. gadā Aģentūra apturēja *PIA* un *Vision Air* piešķirtās *TCO* atļaujas. Apturēšana turpināsies līdz brīdim, kad Aģentūrai būs pārbaudāmi pierādījumi, ka *PCAA* spēj var efektīvi uzraudzīt savus gaisa pārvadātājus, ka pārraudzības trūkumi ir novērsti un ka gaisa pārvadātāji ir pienācīgi izlabojuši visu konstatēto. Tagad iegūtā informācija palīdzētu Aģentūrai izlemt par iespējamu *TCO* atļauju apturēšanas atcelšanu *PIA* un *Vision Air*, kā arī *TCO* atļaujas piešķiršanu *Airblue Limited*.

(46) Tehniskajā sanāksmē tika secināts, ka visi korektīvo pasākumu plāna elementi ir nokārtoti un nav novēroti nopietni trūkumi. Darāma vēl daudz, bet visi veiktie pasākumi šķiet stabili un saskanīgi.

(47) Tehniskās sanāksmes secinājumos tika konstatēts, ka *PCAA* pašlaik pāriet no reaģēšanas uz proaktīvu drošības uzraudzības pieeju. Šajā ziņā *PCAA* ir atrisinājusi personāla trūkumu lidojumu standartu jomā, kas bija būtisks jautājums Savienības klātienes novērtēšanas apmeklējuma laikā. Lai novērstu līdzīgas situācijas atkārtošanos, ir veikti vairāki pasākumi, to starpā labāka darbību racionalizācija, uzdevumu veikšanai piemēroti darba profili, instrumentu izmantošana resursu aprēķināšanai pie mainīgām vajadzībām, pietiekama budžeta nodrošināšana pieņemšanai personāla atlasei un apmācībai, personāla noturēšanas politika un pasākumi, kas ļauj izvairīties no inspektoru un viņu uzraudzībā esošo organizāciju interešu konflikta.

(48) Tehniskās sanāksmes secinājumos atzīts, ka *PCAA* ir guvusi ievērojamus panākumus visnopietnāko drošības trūkumu pārvarēšanā. Tomēr ir iespējams vēl vairāk uzlabot darbu tādos aspektos kā konstatējumu identificēšana, pareiza kategorizācija un pārvaldība. Uzlabojumi ir gaidāmi arī perona pārbaudēs, jo perona inspektoru apmācība ir ieviesta pavisam nesen. Par inspektoru apmācību: pašreizējais lidojumu standartu inspektoru korpuss ir pilnīgi apmācīts, taču tam vēl vajadzīga pieredze. Ir vajadzīgs visos šajos elementos vidējā un ilgākā termiņā veikt turpmākas darbības. PCAA ir piekritusi regulāri informēt Komisiju par šajā lietā panākto.

(49) Ir pārskatītas jaunākās *Airblue Limited* un *PIA* veiktās *AOC* pārbaudes. Būtiskas nepilnības nav konstatētas.

(50) Ir vajadzīgi *QMS* uzlabojumi. Lai gan dokumentācijas kontrole joprojām nav optimāla, ir manāms būtisks progress. Tas ietver konstatējumu konsekvences un pārvaldības nodrošināšanu vienādi visās jomās, kā arī vienotas programmatūras ieviešanu konstatējumu pārvaldībai visās jomās.

([11]) Komisijas Regula (EK) Nr. 235/2007 (2007. gada 5. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 66, 6.3.2007., 3. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Komisijas Regula (EK) Nr. 1400/2007 (2007. gada 28. novembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 311, 29.11.2007., 12. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) *SSP* izstrāde ir agrīnā posmā. *PCAA* ir apņēmusies to īstenot iespējami drīz, proti, ziņot par atgadījumiem un klasificēt riskus.

(52) Būtiskas drošības problēmas kopumā netika konstatētas. Pēc tehniskās sanāksmes var secināt, ka *PCAA* ir panākusi būtisku progresu, par ko liecina šajā tehniskajā sanāksmē savāktā informācija.

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

(54) Nosakot visu Pakistānā 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 drošuma standartiem.

(55) 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.

Surinamas gaisa pārvadātāji

(56) 2010. gada jūlijā pēc sākotnējās iekļaušanas sarakstā 2006. gada jūnijā un vēlākas svītrošanas 2007. gada novembrī *Blue Wing Airlines* ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 590/2010 atkal tika iekļauta Regulas (EK) Nr. 474/2006 ([13]) A pielikumā, jo bija apstiprināti pierādījumi par nopietniem trūkumiem, kuros iesaistīts gaisa pārvadātājs un kurus atklāja kļūmes, par kurām ziņots dalībvalstu veiktajās perona pārbaudēs, kā arī divi letāli nelaimes gadījumi.

(57) Komisija un Aģentūra 2023. gada 26. jūnijā rīkoja tehnisku tālsanāksmi ar Surinamas Civilās aviācijas drošības iestādi ("*CASAS*"). Šī sanāksme notika pēc vairākām informācijas apmaiņām ar *CASAS* un *Blue Wing Airlines* laikā no 2018. gada novembra līdz 2022. gada maijam, lai atsāktu oficiālas konsultācijas ar *CASAS*, ņemot vērā laiku, kas pagājis kopš sākotnējās saziņas 2019. gada maijā. Šajā sakarā Komisija 2023. gada 11. septembrī pieprasīja no *CASAS* vispārēju informācijas un dokumentācijas kopumu, lai novērtētu *CASAS* drošuma uzraudzības spēju un astoņu Surinamā sertificētu gaisa pārvadātāju spējas, no kuriem vienam, *Surinam Airways*, kopš 2016. gada jūlija ir *TCO* atļauja.

(58) *CASAS* iesniegtās informācijas un dokumentācijas novērtēšanas rezultāti liecināja par nopietniem trūkumiem drošības jomā, ko apliecina uzraudzības pamatprogrammu nepilnīgais statuss, šaubas par inspicējošā personāla apmācību un kvalifikāciju, vairākkārtēji nopietni konstatējumi un vāja konstatējumu pārvaldība.

(59) 2024. gada 23. oktobrī notika tehniska sanāksme, kurā piedalījās Komisijas, Aģentūras, dalībvalstu un *CASAS* eksperti. Šajā gadījumā tika apstiprināti saņemtās informācijas un dokumentācijas novērtēšanā konstatētie trūkumi gan rakstura, gan skaita ziņā.

(60) Proti, joprojām pastāv bažas par *CASAS* spēju nodrošināt tās uzraudzībā esošo gaisa pārvadātāju efektīvu uzraudzību. Par to liecina situācija lidojumu darbības direktorātos un personāla licencēšanas direktorātos, kuros rādās esam daudz par maz darbinieku, kā arī pārraudzības programmas, kuras netiek īstenotas tā, kā plānots. Bažas raisa arī inspektoru apmācība un kvalifikācija. *AOC* apstiprināšana un paplašināšana liek bažīties, jo daudzas nepieciešamās procedūras nepastāv un iesniegtās procedūras ir pārāk vienkāršas un neatbilst paredzētajam mērķim. Tas liecina, ka *CASAS* pārraudzības darbības galvenokārt tiek veiktas īpašos gadījumos. Tika arī konstatēts, ka tie paši nopietnie konstatējumi atkārtojas dažādu gadu revīzijas ziņojumos. Turklāt tika konstatēts, ka lielākā daļa iestāžu procedūru neatbilst starptautisko drošuma standartu atjauninājumiem.

([13]) Komisijas Regula (EK) 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.).

(61) Ņemot vērā *CASAS* acīmredzamo progresa trūkumu pienācīgu drošuma uzraudzības spēju un jaudas nodrošināšanā, Komisija informēja ES Aviācijas drošības komiteju, ka plāno 2025. gada pirmajā ceturksnī Surinamā organizēt Savienības klātienes novērtēšanas apmeklējumu.

(62) 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 Surinamā sertificētiem gaisa pārvadātājiem.

(63) 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 drošuma standartiem.

(64) 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.

Tanzānijas gaisa pārvadātāji

(65) Tanzānijā sertificētie gaisa pārvadātāji nekad nav bijuši iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.

(66) 2023. gada 23. augustā *Air Tanzania Company Limited* (“*Air Tanzania*”) iesniedza pieteikumu uz *TCO* atļauju. Aģentūra novērtēja *Air Tanzania* pieteikumu uz *TCO* saskaņā ar Regulā (ES) Nr. 452/2014 noteiktajām prasībām.

(67) Aģentūra, veicot novērtēšanu, pauda bažas par *Air Tanzania* spēju reaģēt uz konstatētajām drošuma nepilnībām. Tā konstatēja, ka *Air Tanzania* nav uzturējusi savas lidošanas apmācības programmas kontroli, sevišķi, nodrošinot visu veidu avārijas un nestandarta procedūru, piemēram, dzinēja, gaisa kuģa korpusa vai sistēmas darbības traucējumi, ugunsgrēki un citi kritiski scenāriji, iekļaušanu regulārajā lidojumu apkalpes apmācībā. Ņemot vērā novērtēšanā konstatēto būtisko trūkumu ievērojamo skaitu, Aģentūra konstatēja, ka šī situācija liecina par gaisa pārvadātāja sistēmisku trūkumu, kurš mazina drošumu un rada nopietnas briesmas lidojumiem. Rezultātā *Air Tanzania* turklāt arī nespēja pierādīt atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

(68) Par *Air Tanzania* nespēju novērst drošuma nepilnības liecina arī iesniegtais nepieņemamais korektīvo pasākumu plāns konstatēto problēmu risināšanai. Rezultātā *Air Tanzania* nespēja pierādīt atbilstību piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem. Aģentūra secināja, ka tālāka vērtēšana neļaut izdot atļauju *Air Tanzania*, jo gaisa pārvadātājs neatbilst Regulas (ES) Nr. 452/2014 prasībām. Līdz ar to 2024. gada 12. aprīlī Aģentūra noraidīja *Air Tanzania* pieteikumu uz *TCO*, pamatojoties uz neatbilstību drošuma prasībām.

(69) Komisija 2024. gada 2. maijā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2111/2005 un Regulu (ES) 2023/660 pieprasīja Tanzānijas Civilās aviācijas pārvaldei (“*TCAA*”) visaptverošu informācijas un dokumentācijas kopumu. Pieprasījums tika iesniegts, lai varētu novērtēt *TCAA* īstenotās Tanzānijā sertificēto gaisa pārvadātāju drošuma uzraudzības spējas un jaudas.

(70) Pieprasītā informācija aptver *TCAA* organizatoriskās struktūras galvenos aspektus, personāla kvalifikāciju, apmācības programmas un pārraudzības procesus, ieskaitot drošuma nepilnību pārvaldību, koriģējošas darbības un sistēmas ziņošanai par atgadījumiem. Bez tam pieprasījumā prasītas tuvākas ziņas par negadījumiem un starpgadījumiem, *AOC* turētāju un pilotu sertificēšanu un licencēšanu, kā arī lidojumderīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskās apkopes organizāciju uzraudzību.

(71) Pieprasīto informāciju un dokumentāciju *TCAA* sniedza 2024. gada 7. jūnijā, atsedzot būtiskus trūkumus personāla sadalē un uzraudzības efektivitātē, it īpaši neskaidrību par to, kā inspektori tiek sadalīti pamatfunkcijās, un tas raisa bažas par resursu pietiekamību lidojumderīguma, lidojumu un personāla licencēšanas pārraudzības efektivitāti.

(72) Turklāt tika konstatēts, ka inspektoru apmācīšana un kvalificēšana nav pietiekama, trūkst skaidru norādījumu par specializētu apmācību, strukturētu snieguma novērtēšanu un regulāru apmācību. Šie trūkumi var apdraudēt *TCAA* personāla spēju īstenot efektīvu drošības uzraudzību. Turklāt *TCAA* uzraudzības procedūras vai nu ir nepilnīgas, vai arī to nav dažās kritiskās jomās, piemēram, pārraudzības rokasgrāmatās tādā svarīgā jomā kā personāla licencēšana.

(73) *TCAA* sertifikācijas un uzraudzības darbību uzskaitē atklājās vairāki trūkumi, to starpā nekonsekventa īpašo apstiprinājuma veidlapu izmantošana, nepietiekama gaisa pārvadātāju lidojumderīguma uzturēšanas uzraudzība, neatbilstīgi turpmākie pasākumi pēc konstatējumiem drošības jomā, neatrisināti koriģējoši pasākumi ilgākā laikposmā un atkārtoti drošības jautājumi, kas nerisina pamatcēloņus.

(74) 2024. gada 10. oktobrī Komisija, Aģentūra un *TCAA* pārstāvji savas pastāvīgās uzraudzības ietvaros sarīkoja tehnisku sanāksmi. Šajā sakarā *TCAA* izklāstīja savu Tanzānijas civilās aviācijas nozares regulatora lomu darboties saskaņā ar Tanzānijas Civilās aviācijas likumu un *ICAO* pielikumiem, un deklarētais mērķis ir nodrošināt drošumu saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem. Tomēr šo regulu efektīvā īstenošanā joprojām pastāv būtiskas problēmas, kas kavē pilnīgu pieskaņošanos starptautiskajiem drošības standartiem.

(75) Turklāt *TCAA* iepazīstināja ar pašreizējām drošības uzraudzības sistēmas stiprināšanas iniciatīvām. Tie ietver veiktspējā balstītu uzraudzības plānu izstrādi, vispārējas inspektoru apmācības sistēmas īstenošanu un civilās aviācijas noteikumu pārskatīšanu, lai tos saskaņotu ar *ICAO* standartu attīstību. Šos centienus balsta spēju veidošanas plāni aviācijas nozarē un ciešāka sadarbība ar nozares ieinteresētajām personām, veicinot regulatīvo prasību efektīvu īstenošanu. Atzīstot šos pasākumus, pastāvīgie trūkumi, piemēram, nepilnības inspektoru apmācībā, nenokārtoti revīzijas konstatējumi un neadekvāta procesuālā dokumentācija, liecina, ka ir vajadzīgas turpmākas darbības, kas stiprinātu pārraudzības mehānismus.

(76) 2024. gada 18. oktobra vēstulē Komisija informēja Air Tanzania un TCAA, ka *Air Tanzania* lieta iekļauta ES Aviācijas drošības komitejas 2024. gada 19.–21. novembra sanāksmes darba kārtībā un ka gan *Air Tanzania*, gan *TCAA* tiks dota iespēja izteikties ES Aviācijas drošības komitejā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

(77) ES Aviācijas drošības komiteja 2024. gada 20. novembrī uzklausīja *Air Tanzania*, kā arī *TCAA*. Uzstājoties uzklausīšanas procesā, *Air Tanzania* centās detalizēti pievērsties konstatējumiem, kas izriet no *TCO* atļaujas piešķiršanas procesa, tostarp *SMS* nepilnību analīzei, drošības pārvaldības rokasgrāmatas pārskatīšanai, kā arī ekspluatācijas rokasgrāmatu un obligāto iekārtu saraksta atjauninājumiem. Aviosabiedrība arī izstrādāja trīsdesmit sešu mēnešu periodiskas apmācības plānu, kas attiecas uz neparasta stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā, ekspluatāciju ziemā un bīstamu kravu apstrādi. Turklāt, lai uzlabotu ekspluatācijas un lidojumderīguma praksi, tā ieviesa procedūras maršruta un lidlauka kvalifikācijas izsekošanai un kontrolei attiecībā uz sastāvdaļām, kuru ekspluatācija notiek smagos apstākļos un kuru darbmūžs ir ierobežots.

(78) ES Aviācijas drošības komitejas locekļi pauda bažas par *Air Tanzania* pieeju konstatējumu vispārējai pārvaldībai, galvenokārt par tās pamatcēloņu analīzi. Tika novērots, ka daudzi gaisa pārvadātāja norādītie pamatcēloņi tikai atkārto konstatējumus, neveicot visaptverošu analīzi, lai noteiktu pamatā esošos sistēmiskos vai procesuālos trūkumus. Piemēram, *Air Tanzania* norādīja, ka sešpadsmit 2. līmeņa konstatējumi ir galvenais cēlonis 1. līmeņa konstatējumam par neatbilstību piemērojamajām Regulas (ES) Nr. 452/2014 1. pielikuma (*Part-TCO*) prasībām. Tas skaidri parāda *Air Tanzania* nespēju novērst galvenos iemeslus, kuru dēļ gaisa pārvadātājs nespēj izpildīt šīs prasības. Padziļinātas pārbaudes trūkums vājina ierosināto korektīvo pasākumu efektivitāti, jo tie novērš simptomus, nevis novērš pamatā esošos sistēmiskos trūkumus.

(79) Ar *Air Tanzania* sniegto informāciju nepietika, lai pilnīgi kliedētu drošuma nepietiekamību, kuras dēļ Aģentūra pieņēma lēmumu nepiešķirt *TCO* atļauju. *Air Tanzania* iesniegtais korektīvo pasākumu plāns (“*CAP*”), īpaši ar to saistītā pamatcēloņa analīze, nepierādīja gaisa pārvadātāja spēju īstenot pienācīgus pasākumus, lai nodrošinātu atbilstību starptautiskajiem drošuma standartiem.

(80) Uzklausīšanā *TCAA* iepazīstināja ar savu tiesisko regulējumu un uzsvēra apņemšanos nodrošināt drošības uzraudzību saskaņā ar starptautiskiem drošības standartiem. *TCAA* ziņoja par savām tūlītējām darbībām pēc tam, kad Aģentūra bija noraidījusi *TCO* atļauju *Air Tanzania*, tostarp par īpašu revīziju, kurā tika apzinātas kritiskas jomas, kurās nepieciešami uzlabojumi, piemēram, neefektīva *SMS*, darbinieku trūkums un organizatoriskas nepilnības.

(81) Turklāt *TCAA* informēja ES Aviācijas drošības komiteju, ka, reaģējot uz Aģentūras konstatējumiem, ir izveidota īpaša inspektoru grupa, lai novērtētu un pārbaudītu *Air Tanzania* izstrādāto pārskatīto *CAP*. Saskaņā ar Tirdzniecības un sadarbības nolīgumu šie centieni ir atrisinājuši vienpadsmit no deviņpadsmit konstatētajām problēmām, bet atlikušās ir dažādos īstenošanas posmos. Specifiskās darbības, ko *TCAA* aprakstīja uzklausīšanā, piemēram, pārskatīto apmācības programmu apstiprināšana, ekspluatācijas rokasgrāmatu grozījumi un tādu kritisku atjauninājumu pārbaude kā komandieru apmācība paaugstināšanai, apkalpes nesenās pieredzes uzskaite un atbilstība lidojumderīguma norādījumiem, netika pamatotas ar pierādījumiem. Turklāt tiesas sēdē atklājās, ka *TCAA* arī nav pilnībā ievērojusi pamatcēloņu analīzes principus, radot šaubas par *Air Tanzania* iesniegtā *CAP* novērtējuma atbilstību un efektivitāti.

(82) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā gaisa pārvadātāju *Air Tanzania*.

(83) Ņemot vērā acīmredzamos trūkumus, kas konstatēti informācijas apmaiņā ar *TCAA*, Komisija ar Aģentūras un dalībvalstu atbalstu Tanzānijā veiks Savienības klātienes novērtēšanas apmeklējumu.

(84) 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 drošuma standartiem.

(85) Ja attiecīgā drošības informācija liecinās par tiešu drošības apdraudējumu, ko rada neatbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija vajadzības gadījumā varēs veikt turpmākus pasākumus saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

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

(87) 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.

(88) 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, 2024. gada 13. decembrī

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 citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzānija
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabve
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venecuēla
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinama
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

([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 citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armēnija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armēnija
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	N/A	Armēnija
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Republikā, ieskaitot:			**Kongo Republika**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo Republika
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo Republika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Republika
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo Republika
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Nav zināms	Kongo Republika
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā, ieskaitot:			**Kongo Demokrātiskā Republika**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Kongo Demokrātiskā Republika

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Kongo Demokrātiskā Republika
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika
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 No 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreja
Visi gaisa pārvadātāji, kurus sertificējušas iestādes, kas atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānā, ieskaitot:			**Kirgizstāna**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizstāna

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizstāna
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, ieskaitot:			**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

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
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
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

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Krievija
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Krievija
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Krievija
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**

AOC norādītais gaisa pārvadātāja juridiskās personas nosaukums (un komercnosaukums, ja tas citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs	*ICAO* trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
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
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”

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	Ekspluatanta 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	Ziemeļkoreja	Visa flote, izņemot divus TU-204 tipa gaisa kuģus	Visa flote, izņemot P-632, P-633	Ziemeļkoreja"

([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.