Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/3137

16.12.2024

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2024/3137

z 13. decembra 2024,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006, pokiaľ ide o zoznam leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES ([1]), a najmä na jeho článok 4 ods. 2,

keďže:

(1) Nariadením Komisie (ES) č. 474/2006 ([2]) sa vytvára zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie.

(2) Niektoré členské štáty a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) oznámili Komisii podľa článku 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2111/2005 informácie, ktoré sú relevantné pre aktualizáciu uvedeného zoznamu. Dôležité informácie poskytli aj tretie krajiny a medzinárodné organizácie. Na základe poskytnutých informácií by sa zoznam mal aktualizovať.

(3) Komisia informovala všetkých dotknutých leteckých dopravcov, a to buď priamo, alebo prostredníctvom orgánov, ktoré zodpovedajú za regulačný dohľad nad týmito dopravcami, o základných skutočnostiach a okolnostiach, ktoré budú podkladom pre rozhodnutie o uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie alebo o úprave podmienok zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženého leteckému dopravcovi, ktorý je zaradený do zoznamov v prílohách A alebo B k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(4) Komisia umožnila dotknutým leteckým dopravcom nahliadnuť do všetkých relevantných dokumentov, predložiť písomné pripomienky a predniesť ústne stanovisko Komisii a Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť.

(5) V rámci nariadenia (ES) č. 2111/2005 a delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2023/660 ([3]) Komisia informovala Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o prebiehajúcich konzultáciách s príslušnými orgánmi a leteckými dopravcami Arménska, Iraku, Kirgizska, Pakistanu, Surinamu a Tanzánie. Komisia informovala Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť aj o stave bezpečnosti letectva v Kongu (Brazzaville), Egypte, Keni, Líbyi, Mali, Nepále a Sierra Leone.

([1]) Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([2]) Nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 z 22. marca 2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedeného v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/660 z 2. decembra 2022, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá pre zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie, uvedený v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 473/2006, ktorým sa stanovujú implementačné pravidlá pre zoznam leteckých dopravcov Spoločenstva, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedený v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Ú. v. EÚ L 83, 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/660/oj).

(6) Agentúra informovala Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o technických posúdeniach vykonaných na účely počiatočného hodnotenia a priebežného monitorovania oprávnení prevádzkovateľov z tretích krajín (ďalej len „TCO“) vydaných na základe nariadenia Komisie (EÚ) č. 452/2014 ([4]).

(7) Agentúra takisto informovala Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o výsledkoch analýzy inšpekcií na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu hodnotenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (ďalej len „SAFA“) v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([5]).

(8) Agentúra ďalej informovala Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o projektoch technickej pomoci realizovaných v tretích krajinách, ktoré podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 474/2006. Agentúra okrem toho poskytla informácie o plánoch a žiadostiach o ďalšiu technickú pomoc a spoluprácu v záujme zlepšenia administratívnej a technickej spôsobilosti orgánov civilného letectva v tretích krajinách s cieľom pomôcť im zabezpečiť súlad s platnými medzinárodnými bezpečnostnými normami v oblasti civilného letectva. Členské štáty boli vyzvané, aby na tieto žiadosti reagovali bilaterálne v spolupráci s Komisiou a agentúrou. V tejto súvislosti Komisia opätovne zdôraznila, aké užitočné je poskytovať medzinárodnej leteckej komunite informácie o technickej pomoci, ktorú Únia a jej členské štáty poskytujú tretím krajinám v záujme zlepšenia bezpečnosti letectva na celom svete, a to najmä prostredníctvom partnerstva v oblasti pomoci pri implementácii bezpečnosti letectva (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership, ASIAP) Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO).

(9) Eurocontrol poskytol Komisii a Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť aktualizované informácie o stave výstražných funkcií SAFA a TCO vrátane štatistík výstražných správ o leteckých dopravcoch, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy.

Leteckí dopravcovia Únie

(10) V nadväznosti na analýzu agentúry týkajúcu sa informácií z inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sa uskutočnili v lietadlách leteckých dopravcov Únie, ako aj informácií z normalizačných inšpekcií vykonaných agentúrou, ktorú dopĺňali informácie vychádzajúce z osobitných inšpekcií a auditov, ktoré vykonali vnútroštátne orgány civilného letectva, členské štáty a agentúra v úlohe príslušných orgánov prijali určité nápravné opatrenia a opatrenia na presadzovanie a informovali o nich Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť.

(11) Členské štáty a agentúra v úlohe príslušných orgánov opakovane zdôraznili, že sú pripravené vykonať to, čo bude potrebné, ak by príslušné bezpečnostné informácie poukazovali na bezprostredné bezpečnostné riziká v dôsledku nedodržiavania príslušných bezpečnostných noriem zo strany leteckých dopravcov Únie.

Leteckí dopravcovia z Arménska

(12) V júni 2020 boli leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Arménsku, zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2020/736 ([6]).

(13) V prvom štvrťroku 2024 ICAO uskutočnila návštevu Výboru pre civilné letectvo Arménska (CAC) v rámci Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP), na ktorej zistila závažný bezpečnostný nedostatok v oblasti osvedčovania leteckých dopravcov. Pri audite sa zistilo, že proces osvedčovania arménskych leteckých dopravcov bol založený na zastaraných požiadavkách a chýbal štruktúrovaný a systematický prístup k vydávaniu osvedčení leteckých prevádzkovateľov (AOC).

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/736 z 2. júna 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006, pokiaľ ide o zoznam leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie (Ú. v. EÚ L 172, 3.6.2020, s. 7).

(14) Okrem toho sa pri audite odhalili pozoruhodné problémy, pokiaľ ide o schopnosť Arménska zabezpečiť účinný dohľad nad bezpečnosťou letectva, s výrazným znížením jeho skóre účinného vykonávania a kritickými nedostatkami v oblastiach, ako je riešenie bezpečnostných problémov a povinnosti dohľadu.

(15) Pokiaľ ide o závažné bezpečnostné nedostatky v oblasti osvedčovania leteckých dopravcov, v apríli 2024 sa začala špecializovaná podporná iniciatíva s cieľom urýchlene vyriešiť túto situáciu. Do augusta 2024 sa situácia vyriešila, hoci je potrebné dodatočné úsilie na riešenie ďalších problémov dohľadu nad bezpečnosťou zistených počas auditu USOAP, v prípade ktorých výbor CAC vypracoval plán nápravných opatrení.

(16) V rámci činností prebiehajúceho monitorovania zo strany Komisie sa 13. novembra 2024 uskutočnilo technické stretnutie, na ktorom sa zúčastnila Komisia, agentúra, členské štáty a CAC. Na zasadnutí sa preskúmal najnovší vývoj a pokrok dosiahnutý pri posilňovaní systému dohľadu nad bezpečnosťou výboru CAC vrátane aktuálnych informácií o regulačných a prevádzkových zlepšeniach.

(17) Bolo možné skonštatovať, že Arménsko dosiahlo pokrok v aktualizácii svojich predpisov v oblasti bezpečnosti letectva a spôsobilostí dohľadu v reakcii na pripomienky z hodnotiacej návštevy Únie na mieste, ktorá sa uskutočnila v roku 2020. Tento pokrok zahŕňa nábor a odbornú prípravu zamestnancov, revíziu predpisov a súvisiacich vykonávacích postupov, vykonávanie činností dohľadu a prijímanie opatrení na presadzovanie, ako je uzemnenie nie bezpečných lietadiel a posilnenie súladu leteckých dopravcov s predpismi.

(18) Napriek tomuto úsiliu sa na technickom stretnutí 13. novembra 2024 dospelo k záveru, že stále neexistujú dostatočné dôkazy, ktoré by odôvodňovali zmiernenie prevádzkových obmedzení pre leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Arménsku, uložených vykonávacím nariadením (EÚ) 2020/736. Na určenie ďalších vhodných krokov, ktoré sa majú prijať, vrátane možnosti novej hodnotiacej návštevy Únie na mieste v Arménsku v roku 2025, sú potrebné ďalšie posúdenia dôkazov na podporu opatrení prijatých výborom CAC.

(19) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Arménsku.

(20) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Arménsku, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Iraku

(21) Leteckí dopravcovia *Iraqi Airways* a *Fly Baghdad* boli vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2015/2322 ([7]), resp. vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/2691 ([8]) v decembri 2015, resp. v novembri 2023 zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(22) V rámci činností priebežného monitorovania zo strany Komisie týkajúcich sa celkovej bezpečnostnej situácie v Iraku vrátane kapacity a spôsobilostí irackého úradu civilného letectva (ďalej len „ICAA“) na dohľad nad bezpečnosťou sa 22. októbra 2024 uskutočnilo technické stretnutie, na ktorom sa zúčastnili Komisia, agentúra, členské štáty a ICAA. Na zasadnutí úrad ICAA predložil aktuálne informácie o úsilí o posilnenie svojho legislatívneho a regulačného rámca, ako aj o výkonnosti dohľadu.

([7]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2322 z 10. decembra 2015, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 328, 12.12.2015, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2691 z 29. novembra 2023, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006, pokiaľ ide o zoznam leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie (Ú. v. EÚ L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(23) Počas zasadnutia ICAA poznamenal, že v júli 2024 zapojil konzultačný tím na podporu svojho regulačného vývoja a posilnenie svojich kapacít dohľadu. Pokrok bol zaznamenaný pri vykonávaní odporúčaní z projektov technickej pomoci, ktoré agentúra uskutočnila v rokoch 2017 a 2023, najmä pokiaľ ide o zosúladenie letovej prevádzky a postupov udeľovania preukazov spôsobilosti personálu s nariadeniami Komisie (EÚ) č. 965/2012 a č. 1178/2011 ([9]).

(24) Úrad ICAA informoval Komisiu o zmenách irackého zákona o civilnom letectve, ktorý je v súčasnosti v záverečnej fáze schvaľovania. Úrad ICAA okrem toho dosiahol pokrok pri riešení nedostatočných zdrojov prijatím štyroch inšpektorov letovej prevádzky a jedného inšpektora bezpečnosti kabíny, pričom pokračuje úsilie o prijatie ďalších dvoch inšpektorov letovej spôsobilosti. Okrem toho inicioval vypracovanie irackého štátneho bezpečnostného programu (ďalej len „SSP“) a aktualizuje postupy tvorby pravidiel a odbornú prípravu inšpektorov v oblastiach, ako sú nebezpečný náklad a riadenie rizika únavy. Vykonávanie týchto aktualizácií je však stále neúplné.

(25) Úsilie úradu ICAA sa síce uznáva, ICAA však naďalej čelí výzvam vrátane kritického nedostatku kvalifikovaného personálu pre vrtuľníky a kontroly letovej spôsobilosti. Na riešenie tohto problému začal úrad ICAA päťročný program odbornej prípravy pre 14 novoprijatých žiakov-leteckých inžinierov s cieľom kvalifikovať ich ako inšpektorov letovej spôsobilosti a znížiť závislosť od medzinárodných odborníkov.

(26) Komisia požiadala úrad ICAA, aby potvrdil dátum odloženej hodnotiacej návštevy Únie na mieste, ktorá bola pôvodne naplánovaná na prvý štvrťrok 2024, ale na žiadosť úradu ICAA bola presunutá na štvrtý štvrťrok 2024. V reakcii na to úrad ICAA navrhol ďalšie preloženie návštevy na druhý alebo tretí štvrťrok 2025 s preferenciou na september 2025 v závislosti od priebežného pokroku.

(27) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia preto usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Iraku.

(28) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Iraku, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade všetkých uvedených dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

(29) Komisia by mala podľa potreby prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005, ak z akýchkoľvek relevantných informácií o bezpečnosti vyplynú bezprostredné bezpečnostné riziká vyplývajúce z nesúladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami.

Leteckí dopravcovia z Kirgizska

(30) V októbri 2006 boli leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Kirgizsku, zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 nariadením Komisie (ES) č. 1543/2006 ([10]).

(31) V rámci svojich činností priebežného monitorovania Komisia 16. júla 2024 usporiadala technické stretnutie so zástupcami Štátnej agentúry pre civilné letectvo v rámci kabinetu ministrov Kirgizskej republiky (ďalej len „SCAA“).

(32) Počas tohto stretnutia poskytla SCAA aktuálne informácie o svojom úsilí riešiť bezpečnostné nedostatky, ktoré viedli k zaradeniu leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Kirgizsku, do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006, ako aj ďalšie opatrenia prijaté na zlepšenie kapacity a spôsobilosti dohľadu nad bezpečnosťou SCAA.

([9]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([10]) Nariadenie Komisie (ES) č. 1543/2006 z 12. októbra 2006, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedeného v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 a zmeneného a doplneného nariadením (ES) č. 910/2006 (Ú. v. EÚ L 283, 14.10.2006, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(33) Pri tejto príležitosti Komisia predložila SCAA výsledky posúdenia vykonaného na základe informácií a dokumentácie, ktoré poskytla SCAA začiatkom roka 2024. Posúdenie sa týkalo oblastí, ako sú programy odbornej prípravy, procesy dohľadu, systém hlásenia udalostí, postupy udeľovania licencií a celková prevádzková účinnosť.

(34) Posúdenie Komisie odhalilo viacero nedostatkov v programoch odbornej prípravy zamestnancov SCAA. V programe odbornej prípravy inšpektorov, ktorý síce obsahoval potrebné prvky týkajúce sa ich povinností, chýbali jasné podrobnosti o vykonávaní a plánovaní, najmä pokiaľ ide o zahrnutie požadovaných kurzov odbornej prípravy na pracovisku pre nových zamestnancov.

(35) Komisia poznamenala, že počet inšpektorov sa javil nedostatočný na zabezpečenie účinného dohľadu nad odvetvím letectva v Kirgizsku. Nedostatok zamestnancov v oblasti administratívnej podpory vytvára ďalší tlak na inšpektorov, ktorí musia vykonávať dodatočné administratívne úlohy, čím sa obmedzuje ich schopnosť zamerať sa na osvedčovanie a dohľad. Pokiaľ ide o financovanie a zdroje, SCAA uviedla plánované zvýšenie miezd a zdrojov, ale neposkytla konkrétne podrobnosti týkajúce sa rozpočtových ustanovení.

(36) V posúdení sa poukázalo aj na nedostatky v systéme hlásenia udalostí SCAA, najmä pokiaľ ide o chýbajúcu komplexnú databázu incidentov a nehôd. Okrem toho sa zistilo, že systém je nezrozumiteľný a neúčinný a že neexistuje systematický prístup k zhromažďovaniu a analýze údajov o incidentoch a nehodách.

(37) Komisia zistila viacero nedostatkov v činnostiach dohľadu SCAA. Dohľad nad viacerými leteckými dopravcami a organizáciami vykonávajúcimi údržbu bol buď neúplný, alebo sa vôbec nevykonával. Poskytnuté dokumenty týkajúce sa dohľadu boli všeobecné a chýbali v nich procesné podrobnosti potrebné na účinné hodnotenie. Okrem toho nebol zriadený žiadny systém kontroly súladu ani oddelenie vnútorného auditu, a to napriek tvrdeniam o prípravách na certifikáciu podľa normy ISO 9001. To vyvolalo ďalšie obavy v súvislosti so schopnosťou SCAA zabezpečiť konzistentné dodržiavanie medzinárodných bezpečnostných noriem.

(38) Na žiadosť SCAA sa 24. októbra 2024 uskutočnilo druhé zasadnutie v Bruseli, počas ktorého SCAA uznala výzvy, ktorým čelí. V reakcii na tieto výzvy predložila SCAA strategický plán transformácie zameraný na zosúladenie kirgizských leteckých noriem s medzinárodnými bezpečnostnými normami. SCAA pod svojím súčasným vedením iniciovala viacero organizačných zlepšení, ako je reštrukturalizácia vnútorného rámca, zavedenie nového finančného modelu a dokončenie analýzy nedostatkov v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami. Toto úsilie odráža záväzok SCAA riešiť nedostatky v dohľade nad bezpečnosťou a posilniť spoluprácu s Komisiou.

(39) Komisia uznáva význam trvalého a merateľného pokroku pri zlepšovaní spôsobilostí dohľadu nad bezpečnosťou, ktorý preukázala SCAA, a zdôrazňuje, že je potrebné, aby SCAA pred zvážením budúcej hodnotiacej návštevy Únie na mieste v Kirgizsku naďalej poskytovala jasné dôkazy o podstatnom zlepšení. Na podporu tohto úsilia Komisia prostredníctvom agentúry v roku 2025 zrealizuje špecializovaný projekt technickej pomoci. Táto iniciatíva sa zameria na hodnotenie plánu SCAA, poskytovanie cielenej odbornej prípravy a posilnenie postupov vnútorného dohľadu s konečným cieľom dosiahnuť súlad s medzinárodnými bezpečnostnými normami a uľahčiť Kirgizsku vyňatie zo zoznamu EÚ týkajúceho sa zakázaných leteckých spoločností.

(40) V súčasnosti však neexistujú dostatočné podložené dôkazy na potvrdenie toho, že SCAA účinne odstránila všetky bezpečnostné nedostatky, ktoré viedli k zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženému nariadením (ES) č. 1543/2006.

(41) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Kirgizsku.

(42) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Kirgizsku, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Pakistanu

(43) V marci 2007 bola spoločnosť *Pakistan International Airlines („PIA“)* zaradená do prílohy B k nariadeniu (ES) č. 474/2006 nariadením Komisie (ES) č. 235/2007 ([11]) a následne vyradená z uvedenej prílohy v novembri 2007 nariadením Komisie (ES) č. 1400/2007 ([12]).

(44) V nadväznosti na rokovania Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť v máji 2024 sa 18. a 19. septembra 2024 uskutočnilo technické zasadnutie expertov z Komisie, agentúry a členských štátov. Počas prvého dňa sa posudzoval plán nápravných opatrení, ktorý predložil pakistanský úrad civilného letectva (ďalej len „PCAA“) a následne ho preskúmala Komisia a agentúra. Úrad PCAA poskytol požadované vysvetlenie a odôvodňujúcu dokumentáciu. Na druhý deň sa vykonala séria náhodných kontrol v oblastiach týkajúcich sa letovej prevádzky, udeľovania preukazov spôsobilosti personálu, letovej spôsobilosti, systému riadenia kvality a systému riadenia bezpečnosti. Tieto kontroly boli neplánovanými kontrolami na diaľku s cieľom získať viac informácií o schopnosti úradu vykonávať účinný dohľad po návšteve Únie v novembri 2023.

(45) V roku 2020 agentúra pozastavila oprávnenia TCO pre *PIA* a *Vision Air*. Pozastavenie potrvá dovtedy, kým agentúra nebude mať overiteľný dôkaz o tom, že PCAA môže vykonávať účinný dohľad nad svojimi leteckými prevádzkovateľmi, že nedostatky v dohľade boli odstránené a že leteckí dopravcovia riadne zohľadnili všetky zistenia. Takto získané informácie by agentúre pomohli pri rozhodovaní o možnom zrušení pozastavenia oprávnení TCO pre spoločnosti *PIA* a *Vision Air*, ako aj o udelení oprávnenia TCO spoločnosti *Airblue Limited*.

(46) Na technickom stretnutí sa dospelo k záveru, že všetky prvky plánu nápravných opatrení boli vyriešené a neboli zistené žiadne závažné nedostatky. Ešte nie je všetko dokončené, ale všetky prijaté kroky sa zdajú solídne a koherentné.

(47) V záveroch technického stretnutia sa zistilo, že úrad PCAA prechádza od reaktívneho prístupu k proaktívnemu prístupu k dohľadu nad bezpečnosťou. V tejto súvislosti úrad PCAA vyriešil nedostatok inšpekčného personálu v oblasti letových noriem, ktorý bol v čase hodnotiacej návštevy Únie na mieste kritickým problémom. S cieľom zabrániť opakovanému výskytu podobnej situácie sa prijalo niekoľko opatrení vrátane lepšej racionalizácie činností, profilov pracovných miest zodpovedajúcich úlohám, používania nástrojov na výpočet zdrojov vo vzťahu k vyvíjajúcim sa potrebám, zabezpečenia dostatočného rozpočtu na nábor a odbornú prípravu, politiky udržania zamestnancov a opatrení na zabránenie konfliktu záujmov medzi inšpektormi a organizáciami, ktoré sú pod ich dohľadom.

(48) V záveroch technického stretnutia sa uznalo, že PCAA dosiahol značný pokrok pri riešení najzávažnejších bezpečnostných nedostatkov. Stále existuje priestor na zlepšenie v takých aspektoch, ako je identifikácia zistení, ich správna kategorizácia a riadenie. Zlepšenie sa očakáva aj v prípade inšpekcií na odbavovacej ploche, keďže odborná príprava inšpektorov na odbavovacej ploche bola ukončená len nedávno. Pokiaľ ide o odbornú prípravu inšpektorov, súčasný tím inšpektorov v oblasti letových noriem je plne vyškolený, stále však potrebuje skúsenosti. Vyžaduje sa sledovať v strednodobom a dlhodobom horizonte splnenie všetkých týchto prvkov. Úrad PCAA súhlasil s pravidelným informovaním Komisie o pokroku dosiahnutom v tejto súvislosti.

(49) Preskúmali sa najnovšie kontroly osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) *Airblue Limited* a *PIA*. Nezistili sa žiadne závažné nedostatky.

(50) Zlepšenie je potrebné v oblasti systému riadenia kvality. Zatiaľ čo kontrola dokumentácie je naďalej neoptimálna, zaznamenal sa významný pokrok. To zahŕňa zabezpečenie konzistentnosti zistení a ich rovnomerného riadenia vo všetkých oblastiach, ako aj zavedenie jednotného softvéru na riadenie zistení vo všetkých oblastiach.

([11]) Nariadenie Komisie (ES) č. 235/2007 z 5. marca 2007, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 66, 6.3.2007, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Nariadenie Komisie (ES) č. 1400/2007 z 28. novembra 2007, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 311, 29.11.2007, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Vypracovanie SSP sa nachádza v počiatočných fázach. Úrad PCAA je odhodlaný ho zaviesť čo najskôr, konkrétne hlásenie udalostí a klasifikáciu rizika.

(52) Celkovo sa nezistili žiadne významné bezpečnostné problémy. Po technickom stretnutí možno dospieť k záveru, že PCAA dosiahol podstatný pokrok, čoho dôkazom sú informácie zhromaždené počas tohto technického stretnutia.

(53) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Pakistane.

(54) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Pakistane, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

(55) Komisia by mala podľa potreby prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005, ak z akýchkoľvek relevantných informácií o bezpečnosti vyplynú bezprostredné bezpečnostné riziká vyplývajúce z nesúladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami.

Leteckí dopravcovia zo Surinamu

(56) V júli 2010, po prvom zaradení do zoznamu v júni 2006 a následnom vyradení zo zoznamu v novembri 2007, bola spoločnosť *Blue Wing Airlines* opäť zaradená do zoznamu v prílohe A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 nariadením Komisie (EÚ) č. 590/2010 ([13]) z dôvodu overených dôkazov o závažných nedostatkoch týkajúcich sa leteckého dopravcu, ktoré boli zistené na základe nedostatkov nahlásených pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných členskými štátmi, ako aj dvoch smrteľných nehôd.

(57) Komisia a agentúra zorganizovali 26. júna 2023 technické stretnutie na diaľku so surinamským úradom pre bezpečnosť civilného letectva (ďalej len „CASAS“). Toto stretnutie sa uskutočnilo na základe viacerých výmen s úradom CASAS, ako aj so spoločnosťou *Blue Wing Airlines* v období od novembra 2018 do mája 2022 s cieľom obnoviť formálne konzultácie s úradom vzhľadom na čas, ktorý uplynul od počiatočného kontaktu v máji 2019. V tejto súvislosti Komisia 11. septembra 2023 požiadala úrad CASAS o komplexný súbor informácií a dokumentácie na účely posúdenia kapacity a spôsobilosti úradu CASAS v oblasti dohľadu nad bezpečnosťou v prípade ôsmich leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Suriname, z ktorých jeden, *Surinam Airways*, je od júla 2016 držiteľom oprávnenia TCO.

(58) Výsledky posúdenia informácií a dokumentácie, ktoré poskytol úrad CASAS, poukázali na závažné bezpečnostné nedostatky, o ktorých svedčí neúplný stav základných programov dohľadu, pochybnosti o odbornej príprave a kvalifikácii inšpekčného personálu, opakujúce sa závažné zistenia a nedostatočné riadenie zistení.

(59) Dňa 23. októbra 2024 sa uskutočnilo technické stretnutie expertov z Komisie, agentúry, členských štátov a úradu CASAS. Pri tejto príležitosti sa potvrdili nedostatky zistené pri posudzovaní prijatých informácií a dokumentácie, a to pokiaľ ide o ich povahu, ako aj počet.

(60) Konkrétne pretrvávajú obavy v súvislosti so schopnosťou úradu CASAS zabezpečiť účinný dohľad nad leteckými dopravcami, ktorí pod neho spadajú. Dokazuje to situácia riaditeľstiev pre letovú prevádzku a udeľovanie licencií personálu, ktoré sú podľa všetkého závažne personálne poddimenzované, a programy dohľadu, ktoré sa neposkytujú podľa plánu. Problémom je aj odborná príprava a kvalifikácia inšpektorov. Znepokojujúcim aspektom je aj schvaľovanie a predlžovanie platnosti AOC, keďže mnohé potrebné postupy neexistujú a tie, ktoré boli prezentované, sú veľmi jednoduché a nevhodné na daný účel. To naznačuje, že činnosti dohľadu úradu CASAS sa väčšinou vykonávajú *ad hoc*. Bol skonštatovaný aj opakovaný výskyt tých istých závažných zistení v audítorských správach v rôznych rokoch. Okrem toho sa zistilo, že väčšina úradných postupov nie je v súlade s najnovšími aktualizáciami medzinárodných bezpečnostných noriem.

([13]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 590/2010 z 5. júla 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 170, 6.7.2010, s. 9).

(61) Vzhľadom na zjavný nedostatočný pokrok úradu CASAS, pokiaľ ide o zabezpečenie primeranej úrovne kapacity a spôsobilosti dohľadu nad bezpečnosťou, Komisia informovala Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť, že má v úmysle zorganizovať hodnotiacu návštevu Únie na mieste v Suriname v prvom štvrťroku 2025.

(62) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Suriname.

(63) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Suriname, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

(64) Komisia by mala podľa potreby prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005, ak z akýchkoľvek relevantných informácií o bezpečnosti vyplynú bezprostredné bezpečnostné riziká vyplývajúce z nesúladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami.

Leteckí dopravcovia z Tanzánie

(65) Leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Tanzánii, neboli ešte nikdy zaradení do prílohy A ani B k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(66) Spoločnosť *Air Tanzania Company Limited* (ďalej len „*Air Tanzania*“) požiadala 23. augusta 2023 o oprávnenie TCO. Agentúra posúdila žiadosť spoločnosti *Air Tanzania* o oprávnenie TCO v súlade s požiadavkami stanovenými v nariadení (EÚ) č. 452/2014.

(67) Agentúra počas vykonávania svojho posúdenia vyjadrila obavy v súvislosti s nedostatočnou schopnosťou spoločnosti *Air Tanzania* reagovať na zistené bezpečnostné nedostatky. Zistila najmä, že *Air Tanzania* si nedokázala udržať kontrolu nad svojím programom letového výcviku, najmä pokiaľ ide o zabezpečenie toho, aby sa do udržiavacieho výcviku letovej posádky zahrnuli všetky typy núdzových situácií a mimoriadnych postupov, ako sú poruchy motora, draku lietadla alebo systému, požiare a iné kritické scenáre. Vzhľadom na značný počet závažných nedostatkov zistených počas hodnotenia agentúra zistila, že táto situácia naznačuje systémový nedostatok v rámci leteckého dopravcu, ktorý ohrozuje bezpečnosť a predstavuje vážne nebezpečenstvo pre letovú prevádzku. Výsledkom bolo navyše to, že spoločnosť *Air Tanzania* nepreukázala súlad s platnými medzinárodnými bezpečnostnými normami.

(68) Neschopnosť spoločnosti *Air Tanzania* riešiť takéto bezpečnostné nedostatky sa ďalej preukázala predložením neprijateľného plánu nápravných opatrení na vyriešenie zistených problémov. V dôsledku toho spoločnosť *Air Tanzania* nepreukázala súlad s platnými medzinárodnými bezpečnostnými normami. Agentúra dospela k záveru, že ďalšie posúdenie by neviedlo k vydaniu oprávnenia pre spoločnosť *Air Tanzania*, keďže letecký dopravca nespĺňa požiadavky nariadenia (EÚ) č. 452/2014. Agentúra preto 12. apríla 2024 zamietla žiadosť spoločnosti *Air Tanzania* o oprávnenie TCO z dôvodu, že nespĺňa bezpečnostné požiadavky.

(69) Komisia 2. mája 2024 v rámci nariadenia (EÚ) č. 2111/2005 a nariadenia (EÚ) 2023/660 požiadala tanzánijský úrad civilného letectva (ďalej len „TCAA“) o komplexný súbor informácií a dokumentácie. Táto žiadosť bola predložená s cieľom posúdiť kapacitu a spôsobilosť úradu TCAA vykonávať dohľad nad bezpečnosťou v prípade leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Tanzánii.

(70) Požadované informácie sa týkajú kľúčových aspektov organizačnej štruktúry úradu TCAA, kvalifikácií zamestnancov, programov odbornej prípravy a procesov dohľadu vrátane riadenia bezpečnostných nedostatkov, nápravných opatrení a systémov hlásenia udalostí. Okrem toho sa v žiadosti požadujú podrobnosti o nehodách a incidentoch, postupoch osvedčovania a udeľovania licencií pre držiteľov AOC a pilotov, ako aj o dohľade nad organizáciami na zachovanie letovej spôsobilosti a organizáciami vykonávajúcimi údržbu lietadiel.

(71) Požadované informácie a dokumentácia, ktoré poskytol úrad TCAA 7. júna 2024, odhalili významné nedostatky v prideľovaní zamestnancov a účinnosti dohľadu, najmä nejasné pridelenie inšpektorov na kľúčové funkcie, čo vyvoláva obavy v súvislosti s primeranosťou zdrojov na účinný dohľad nad letovou spôsobilosťou, letovou prevádzkou a udeľovaním preukazov spôsobilosti personálu.

(72) Okrem toho sa zistilo, že postupy odbornej prípravy a kvalifikácie inšpektorov sú nedostatočné, chýbajú im jasné usmernenia pre špecializovanú odbornú prípravu, štruktúrované hodnotenia výkonnosti a udržiavací výcvik. Tieto nedostatky môžu ohroziť schopnosť personálu úradu TCAA vykonávať účinný bezpečnostný dohľad. Okrem toho postupy dohľadu úradu TCAA boli buď neúplné, alebo úplne chýbali v niektorých kritických oblastiach, ako sú príručky dohľadu v takej kľúčovej oblasti, ako je udeľovanie licencií personálu.

(73) Záznamy o činnostiach osvedčovania a dohľadu úradu TCAA odhalili viacero nedostatkov vrátane nekonzistentného používania formulárov pre osobitné schválenia, nedostatočného dohľadu nad zachovaním letovej spôsobilosti leteckých dopravcov, nedostatočných následných opatrení v súvislosti s bezpečnostnými zisteniami, dlhodobého neriešenia nápravných opatrení a opakujúcich sa bezpečnostných problémov, ktoré neriešili základné príčiny.

(74) Komisia, agentúra a zástupcovia úradu TCAA v rámci svojich činností priebežného monitorovania usporiadali 10. októbra 2024 technické stretnutie. Pri tejto príležitosti úrad TCAA načrtol svoju úlohu regulátora tanzánijského odvetvia civilného letectva, ktorý pôsobí podľa tanzánijského zákona o civilnom letectve a príloh ICAO, s deklarovaným cieľom zaistiť bezpečnosť v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami. Napriek tomu pretrvávajú značné problémy pri účinnom vykonávaní týchto nariadení, čo bráni úplnému zosúladeniu s medzinárodnými bezpečnostnými normami.

(75) Okrem toho úrad TCAA predstavil prebiehajúce iniciatívy na posilnenie svojho systému dohľadu nad bezpečnosťou. Patrí medzi ne vypracovanie plánov dohľadu založených na výkonnosti, zavedenie komplexného systému odbornej prípravy inšpektorov a revízia predpisov v oblasti civilného letectva s cieľom zosúladiť ich s vyvíjajúcimi sa normami ICAO. Toto úsilie je podporené plánmi budovania kapacít v odvetví letectva a intenzívnejšou spoluprácou so zainteresovanými stranami z odvetvia s cieľom uľahčiť účinné vykonávanie regulačných požiadaviek. Hoci uznávame tieto opatrenia, pretrvávajúce nedostatky, ako sú nedostatky v odbornej príprave inšpektorov, nevyriešené zistenia auditu a nedostatočná dokumentácia postupov, zdôrazňujú potrebu ďalších opatrení na posilnenie mechanizmov dohľadu.

(76) Listom z 18. októbra 2024 Komisia informovala spoločnosť *Air Tanzania* a úrad TCAA, že prípad spoločnosti *Air Tanzania* bol zaradený do programu zasadnutia Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť, ktoré sa konalo od 19. do 21. novembra 2024, a že úrad TCAA aj *Air Tanzania* dostanú príležitosť na vypočutie pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

(77) *Air Tanzania*, ako aj úrad TCAA boli vypočutí pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť 20. novembra 2024. Prezentácia spoločnosti *Air Tanzania* počas vypočutia podrobne opísala úsilie o riešenie zistení vyplývajúcich z postupu udeľovania oprávnenia TCO vrátane analýzy nedostatkov systému riadenia bezpečnosti, revízií príručky riadenia bezpečnosti spolu s aktualizáciou prevádzkových príručiek a zoznamu minimálneho vybavenia. Letecká spoločnosť vypracovala aj 36-mesačný plán udržiavacieho výcviku zameraný na výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením, prevádzku v zimnom období a manipuláciu s nebezpečným tovarom. Okrem toho zaviedla postupy sledovania traťovej a letiskovej kvalifikácie a kontroly komponentov s určenými intervalmi údržby a komponentov s obmedzenou životnosťou s cieľom zlepšiť prevádzkové postupy a postupy letovej spôsobilosti.

(78) Členovia Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť vyjadrili obavy v súvislosti s prístupom spoločnosti *Air Tanzania* k celkovému riadeniu zistení, a najmä v súvislosti s jeho analýzami základných príčin. Zistilo sa, že mnohé základné príčiny, ktoré predložil letecký dopravca, len opakovali zistenia bez toho, aby sa vykonala komplexná analýza s cieľom identifikovať základné systémové alebo procesné nedostatky. Príkladom je identifikácia šestnástich zistení úrovne 2 zo strany *Air Tanzania* ako hlavnej príčiny zistenia úrovne 1 týkajúceho sa nesúladu s uplatniteľnými požiadavkami prílohy 1 (časť TCO) k nariadeniu (EÚ) č. 452/2014. Tým sa jasne preukázalo, že spoločnosť *Air Tanzania* nerieši základné dôvody neschopnosti leteckého dopravcu splniť tieto požiadavky. Toto chýbajúce podrobnejšie preskúmanie oslabuje účinnosť navrhovaných nápravných opatrení, keďže sa nimi riešia skôr príznaky ako základné systémové nedostatky.

(79) Informácie, ktoré poskytla spoločnosť *Air Tanzania*, nepostačovali na to, aby sa odstránili bezpečnostné nedostatky, ktoré boli dôvodom na rozhodnutie agentúry zamietnuť oprávnenie TCO. Plán nápravných opatrení (CAP), ktorý poskytla spoločnosť *Air Tanzania*, najmä súvisiaca analýza základných príčin, nepreukázal schopnosť leteckého dopravcu vykonávať vhodné opatrenia na zabezpečenie súladu s medzinárodnými bezpečnostnými normami.

(80) Počas vypočutia úrad TCAA predstavil svoj regulačný rámec a zdôraznil svoj záväzok zaistiť dohľad nad bezpečnosťou v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými normami. Úrad TCAA informoval o svojich okamžitých opatreniach po tom, ako agentúra zamietla oprávnenie TCO spoločnosti *Air Tanzania*, vrátane osobitného auditu, v rámci ktorého sa identifikovali kritické oblasti, ktoré je potrebné zlepšiť, ako je neúčinný systém riadenia bezpečnosti, nedostatočné personálne vybavenie a organizačná neefektívnosť.

(81) Úrad TCAA okrem toho informoval Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť, že v reakcii na zistenia agentúry bol zriadený špecializovaný tím inšpektorov na hodnotenie a overovanie revidovaného plánu CAP, ktorý vypracovala spoločnosť *Air Tanzania*. Podľa úradu TCAA sa vďaka tomuto úsiliu vyriešilo jedenásť z devätnástich zistení, pričom zostávajúce zistenia sú v rôznych fázach vykonávania. Osobitné opatrenia opísané úradom TCAA počas vypočutia, ako je schválenie revidovaných programov odbornej prípravy, zmeny prevádzkových príručiek a overenie kritických aktualizácií, ako je zdokonaľovací výcvik na veliteľov lietadiel, záznamy o rozlietanosti posádky a súlad s príkazmi na zachovanie letovej spôsobilosti, neboli podložené žiadnymi dôkazmi. Okrem toho sa na vypočutí ukázalo, že ani úrad TCAA v plnej miere nedodržiaval zásady analýzy základných príčin, čo spochybnilo primeranosť a účinnosť jeho posúdenia plánu CAP, ktoré poskytla spoločnosť *Air Tanzania*.

(82) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto usudzuje, že zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby bol letecký dopravca *Air Tanzania* zaradený do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(83) Vzhľadom na zjavné nedostatky zistené pri výmenách s úradom TCAA Komisia s pomocou agentúry a s podporou členských štátov uskutoční hodnotiacu návštevu Únie na mieste v Tanzánii.

(84) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Tanzánii, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

(85) Komisia môže podľa potreby prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005, ak z akýchkoľvek relevantných informácií o bezpečnosti vyplynú bezprostredné bezpečnostné riziká vyplývajúce z nesúladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami.

(86) Nariadenie (ES) č. 474/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(87) V článkoch 5 a 6 nariadenia (ES) č. 2111/2005 sa uznáva potreba prijímať rozhodnutia rýchlo a v prípade potreby naliehavo vzhľadom na dôsledky pre bezpečnosť. V záujme ochrany citlivých informácií a cestujúcej verejnosti je preto nevyhnutné, aby sa všetky rozhodnutia prijaté v súvislosti s aktualizáciou zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu alebo obmedzeniu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, uplatňovali bezprostredne po ich prijatí.

(88) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 474/2006 sa mení takto:

1. Príloha A sa nahrádza znením prílohy I k tomuto nariadeniu.

2. Príloha B sa nahrádza znením prílohy II k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 13. decembra 2024

Za Komisiu
v mene predsedníčky
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA I

„Príloha A

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÍ PODLIEHAJÚ ZÁKAZU VYKONÁVANIA LETECKEJ DOPRAVY V RÁMCI ÚNIE, S VÝNIMKAMI [1]

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzánia
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od afganských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od angolských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou dopravcov *TAAG Angola Airlines* a *Heli Malongo*, vrátane			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Neznáme	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Neznáme	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Neznáme	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Neznáme	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od arménskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Arménsko**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménsko

[1] Leteckým dopravcom uvedeným v tejto prílohe sa môže povoliť vykonávať dopravné práva tým, že použijú lietadlo prenajaté s posádkou od leteckého dopravcu, ktorý nepodlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy, za predpokladu, že sú splnené príslušné bezpečnostné normy.

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménsko
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménsko
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménsko
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménsko
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Arménsko
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménsko
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménsko
SKYBALL	AM AOC 073	Neuvádza sa	Arménsko
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Konga (Brazzaville) zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Neznáme	Kongo (Brazzaville)
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Konžskej demokratickej republiky (KDR) zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Konžská demokratická republika (KDR)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Konžská demokratická republika (KDR)

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Konžská demokratická republika (KDR)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od džibutských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Džibutsko**
DAALLO AIRLINES	Neznáme	DAO	Džibutsko
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie orgánov Rovníkovej Guiney zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Rovníková Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Rovníková Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Neznáme	Rovníková Guinea
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od eritrejských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od kirgizských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Kirgizsko**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizsko

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizsko
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizsko
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizsko
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizsko
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizsko
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizsko
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Neznáme	Kirgizsko
HELI SKY	47	HAC	Kirgizsko
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizsko
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizsko
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizsko
SKY JET	60	SJL	Kirgizsko
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizsko
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizsko
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizsko
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Libérie zodpovedných za regulačný dohľad			**Libéria**
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od líbyjských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Líbya**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbya
AL MAHA AVIATION	030/18	Neznáme	Líbya
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Líbya
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbya
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Líbya
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Líbya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbya
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbya
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbya

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od nepálskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Nepál**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Neznáme	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	Neznáme	Nepál
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepál
FISHTAIL AIR	017/2001	Neznáme	Nepál
SUMMIT AIR	064/2010	Neznáme	Nepál
HELI EVEREST	086/2016	Neznáme	Nepál
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepál
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Neznáme	Nepál
MAKALU AIR	057A/2009	Neznáme	Nepál
MANANG AIR PVT	082/2014	Neznáme	Nepál
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Neznáme	Nepál
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Neznáme	Nepál
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepál
SAURYA AIRLINES	083/2014	Neznáme	Nepál
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepál
SIMRIK AIR	034/2000	Neznáme	Nepál
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepál
SITA AIR	033/2000	Neznáme	Nepál
TARA AIR	053/2009	Neznáme	Nepál
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepál
Nasledujúci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Ruska zodpovedných za regulačný dohľad			**Rusko**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusko
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rusko
IZHAVIA	479	IZA	Rusko
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY "YAKUTIA"	464	SYL	Rusko
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Rusko
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Rusko

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusko
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rusko
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusko
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rusko
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusko
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rusko
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rusko
LTD. I FLY	533	RSY	Rusko
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusko
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rusko
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusko
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusko
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusko
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Svätého Tomáša a Princovho ostrova zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Svätý Tomáš a Princov ostrov**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svätý Tomáš a Princov ostrov
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie orgánov Sierry Leone zodpovedných za regulačný dohľad			**Sierra Leone**

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od sudánskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Sudán**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudán
SUN AIR	51	SNR	Sudán
TARCO AIR	56	TRQ	Sudán“

PRÍLOHA II

„Príloha B

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÍ PODLIEHAJÚ PREVÁDZKOVÝM OBMEDZENIAM V RÁMCI ÚNIE [1]

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC)	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa	Obmedzenie pre typ lietadla	Registrové značky a prípadne sériové výrobné čísla lietadiel podliehajúcich obmedzeniu	Štát registrácie
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Irán	Všetky lietadlá typu Fokker F100 a typu Boeing B747	Lietadlá typu Fokker F100, ako sa uvádza v AOC; lietadlá typu Boeing B747, ako sa uvádza v AOC.	Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Severná Kórea	Všetky lietadlá s výnimkou: 2 lietadiel typu TU-204.	Všetky lietadlá s výnimkou: P-632, P-633.	Severná Kórea“

[1] Leteckým dopravcom uvedeným v tejto prílohe sa môže povoliť vykonávať dopravné práva tým, že použijú lietadlo prenajaté s posádkou od leteckého dopravcu, ktorý nepodlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy, za predpokladu, že sú splnené príslušné bezpečnostné normy.