

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 368/2014**2014 m. balandžio 10 d.****kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį ⁽¹⁾, ypač į jo 4 straipsnio 2 dalį ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamentu (EB) Nr. 474/2006 ⁽³⁾ sudarytas oro vežėjų, kuriems taikomas Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašas;
- (2) pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnio 3 dalį kai kurios valstybės narės ir Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – EASA) pateikė Komisijai informacijos, kuri yra svarbi atnaujinant Bendrijos sąrašą. Svarbios informacijos pateikė ir trečiosios šalys. Remiantis šia informacija, Bendrijos sąrašą reikėtų atnaujinti;
- (3) Komisija visiems susijusiems oro vežėjams tiesiogiai arba per valdžios institucijas, atsakingas už teisės aktais nustatytą jų priežiūrą, pranešė pagrindinius faktus ir aplinkybes, kuriais remiantis bus priimtas sprendimas uždrausti jiems vykdyti veiklą Sąjungoje arba pakeisti į Bendrijos sąrašą įrašytam oro vežėjui nustatyto veiklos draudimo sąlygas;
- (4) susijusiems oro vežėjams Komisija suteikė galimybę susipažinti su valstybių narių pateiktais dokumentais ir pateikti pastabas raštu bei informaciją žodžiu Komisijai ir komitetui, įsteigtam Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3922/1991 (toliau – Skrydžių saugos komitetas) ⁽⁴⁾;
- (5) Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui naujausią informaciją apie šiuo metu pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir jo įgyvendinimo Komisijos reglamentą (EB) Nr. 473/2006 ⁽⁵⁾ vykdomas bendras konsultacijas su šių valstybių kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjais: Filipinų, Gruzijos, Gvinėjos Respublikos, Indijos, Indonezijos, Jemeno, Kazachstano, Libano, Madagaskaro, Mauritanijos Islamo Respublikos, Mozambiko, Nepalo, Sudano, Svazilando Karalystės ir Zambijos. Skrydžių saugos komitetas iš Komisijos gavo informacijos ir apie Afganistaną, Iraną ir Kirgiziją. Be to, Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui ir naujausią informaciją apie technines konsultacijas su Rusijos Federacija ir apie Libijos stebėjimą;
- (6) Skrydžių saugos komitete išklausti EASA pranešimai apie Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą (toliau – USOAP) atlikto audito ataskaitų analizės rezultatus. Valstybės narės paragintos perone tikrinti visų pirma tų oro vežėjų orlaivius, kuriems licencijas išdavė

⁽¹⁾ OL L 344, 2005 12 27, p. 15.

⁽²⁾ OL L 143, 2004 4 30, p. 76.

⁽³⁾ 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 84, 2006 3 23, p. 14).

⁽⁴⁾ 1991 m. gruodžio 16 d. Reglamentas (EEB) Nr. 3922/1991 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4).

⁽⁵⁾ 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 473/2006, nustatantis oro vežėjų, kuriems galioja Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo taikymo taisykles (OL L 84, 2006 3 23, p. 8).

valstybės, kuriose ICAO nustatė reikšmingų saugos problemų arba kurių saugos priežiūros sistema, pagal EASA išvadą, turi didelių trūkumų. Nustačius prioritetinius patikrinimus perone ir Komisijai vykdant konsultacijas pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005, bus galima gauti daugiau informacijos apie oro vežėjų, kuriems licencijas išdavė tos valstybės, saugos rodiklius;

- (7) Skrydžių saugos komitete išklaustyti EASA pranešimai apie patikrinimų perone, atliktų pagal užsienio valstybei priklausančio orlaivio saugos vertinimo programą (toliau – SAFA), vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽¹⁾, analizės rezultatus;
- (8) Skrydžių saugos komitete išklaustyti EASA pranešimai apie techninės pagalbos projektus, įgyvendintus valstybėse, kurių oro vežėjams taikomos Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 numatytos priemonės arba veiklos stebėjimas. Komitetui pranešta apie EASA planus ir prašymus toliau teikti techninę pagalbą ir bendradarbiauti siekiant padidinti civilinės aviacijos administracijų administracinę ir techninę pajėgumą, kad būtų padedama šalinti bet kokią neatitiktį galiojantiems tarptautiniams standartams. Valstybių narių taip pat paprašyta atsiliiepti į šiuos prašymus dvišaliu pagrindu, suderinus veiksmus su Komisija ir EASA. Šiuo klausimu Komisija pabrėžė, kad labai naudinga teikti tarptautinei aviacijos bendruomenei informaciją (ypač naudojant ICAO duomenų bazę SCAN) apie Sąjungos ir jos valstybių narių teikiamą techninę pagalbą siekiant padidinti aviacijos saugą pasaulyje;
- (9) Skrydžių saugos komitete taip pat išklaustytas ICAO pranešimas apie jos vykdomą su jos valstybių narių saugos rodikliu stebėseną susijusį darbą, be kita ko, atliekamą įgyvendinant ICAO USOAP programą – pranešime taip pat buvo pristatytos šiai veiklai sukurtos informacinių technologijų priemonės. Remdamasi Asamblėjos rezoliucija A38-5 („Regioninis bendradarbiavimas ir pagalba siekiant šalinti saugos trūkumus nustatant prioritetus ir išmatuojamus tikslus“), ICAO paragino Skrydžių saugos komitetą, kai įmanoma, vengti veiklos pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir veiklos pagal ICAO USOAP programą dubliavimosi ir paragino toliau bendradarbiauti, kad galiausiai galėtų būti galima persvarstyti Skrydžių saugos komiteto įgaliojimus;
- (10) Skrydžių saugos komitete taip pat išklaustytas Eurokontrolės pranešimas, per kurį pateikta naujausia informacija apie padėtį, susijusią su SAFA įspėjimo funkcija. Pateikusi įspėjimo pranešimų, susijusių su oro vežėjais, kuriems taikomas draudimas, statistinius duomenis, Eurokontrolė taip pat skyrė daug dėmesio tam, kad SAFA įspėjimo atžvilgiu labai svarbu tinkamai pateikti skrydžio planą. Siekiant pagerinti skrydžių planų teikimo kokybę, jau imtasi pirmųjų veiksmų. Siekiant nuolat gerinti pranešimo ir įspėjimo funkciją, glaudžiai bendradarbiaujant su Komisija rengiamasi tolesniems veiksams;

Sąjungos oro vežėjai

- (11) remdamosi EASA atlikta informacijos, gautos pagal SAFA programą perone tikrinant Sąjungos oro vežėjų orlaivius arba EASA vykdant standartizacijos patikrinimus, taip pat nacionalinėms aviacijos administracijoms atliekant specialius patikrinimus ir auditą, analize, kai kurios valstybės narės ėmėsi tam tikrų priemonių reikalavimų vykdymui užtikrinti ir informavo apie jas Komisiją bei Skrydžių saugos komitetą. Lenkija informavo tikrinanti, kiek oro vežėjas *Bingo Airways* faktiškai įgyvendino savo taisomųjų veiksmų planą, taip pat pranešė suintensyvinusi patikrinimus. Šveicarija informavo, kad oro vežėjo *Sonnig* atžvilgiu buvo pradėta atšaukimo procedūra, po kurios oro vežėjas atsisakė savo oro vežėjo pažymėjimo (toliau – OVP) ir licencijos oro susisiekimui vykdyti;
- (12) valstybės narės pakartojo, kad yra pasirengusios imtis reikiamų veiksmų, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad Sąjungos oro vežėjams nesilaikant atitinkamų saugos standartų kyla grėsmė saugai;

Gruzijos oro vežėjai

- (13) atsižvelgdama į trūkumus, kuriuos ji nustatė per 2013 m. spalio mėn. Gruzijoje atliktą išsamų sistemos auditą, ICAO visoms Čikagos konvencijos susitariančiosioms valstybėms pranešė apie vieną su orlaivių naudojimu skrydžiams susijusią reikšmingą saugos problemą;

⁽¹⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, OL L 296, 2012 10 25, p. 1.

- (14) atsižvelgdama į šį pranešimą, Komisija pradėjo oficialias konsultacijas su Gruzijos kompetentingomis institucijomis (Gruzijos civilinės aviacijos agentūra – GCAA), siekdama gauti išsamios informacijos apie tai, kokių veiksmų jos ėmėsi per ICAO auditą nustatytiems saugos trūkumams šalinti;
- (15) šiuo tikslu 2014 m. kovo 17 d. įvyko GCAA, Komisijos ir EASA posėdis. GCAA paaiškino pagrindinę reikšmingos saugos problemos priežastį ir pateikė išsamios informacijos apie ICAO pateiktą taisomųjų veiksmų planą. Per posėdį pateikta informacija rodė tvirtą GCAA pasiryžimą diegti reikiamus Čikagos konvencijos reikalavimus atitinkančius saugos standartus ir jų laikytis. Per posėdį GCAA pareiškė, kad buvo atlikti visi ICAO pateiktame taisomųjų veiksmų plane nurodyti veiksmai ir kad šiuo metu laukiama ICAO dar šiais metais atliksimo patvirtinimo vizito;
- (16) remdamasi GCAA pateikta informacija, Komisija nusprendė, kad nebūtina prašyti GCAA sudalyvauti Skrydžių saugos komiteto posėdyje. Komisija pranešė Skrydžių saugos komitetui apie GCAA parengto taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimą;
- (17) remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede nustatytais bendraisiais kriterijais ir atsižvelgiant į veiksmus, kurių ėmėsi GCAA, nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir įrašyti į jį Gruzijos oro vežėjus. Tačiau, jei atidžiai stebint, kaip GCAA įgyvendina taisomųjų veiksmų planą, būtų nuspręsta, kad rezultatai, apie kuriuos Komisija praneš kitame Skrydžių saugos komiteto posėdyje, yra nepatenkinami, Komisijai tektų imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Gvinėjos Respublikos oro vežėjai

- (18) kaip sutarta 2013 m. sausio mėn. Briuselyje vykusiame posėdyje, Gvinėjos Respublikos kompetentingos institucijos (Gvinėjos nacionalinė civilinės aviacijos administracija – DNAC) reguliariai teikė informaciją apie tai, kaip įgyvendinamas 2012 m. gruodžio mėn. ICAO patvirtintas taisomųjų veiksmų planas ir visa su tuo susijusi veikla;
- (19) naujausioje 2014 m. vasario 27 d. gautoje pažangos ataskaitoje pateikiama išsami informacija apie pastarojo laikotarpio veiklą ir pokyčius, susijusius su taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimu. 2013 m. lapkričio 28 d. įsigaliojo 2013 m. lapkričio 5 d. Parlamento priimtas peržiūrėtas Civilinės aviacijos įstatymas. Vyriausybei perduota priimti keletas įgyvendinimo aktų projektų. 2013 m. gruodžio 2–6 d. atliktas bendras ICAO ir Pasaulio banko vizitas, per kurį siekta įvertinti taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimą ir nustatyti likusius su sauga ir saugumu susijusius poreikius. Šiuo metu į prancūzų kalbą verčiami skrydžių vykdymo, tinkamumo skraidyti ir aerodromų bei antžeminių pagalbinių priemonių sričių procedūrų vadovai – tai taip pat turėtų padėti padidinti saugą. Įvyko keletas specialių inspektoriams skirtų mokymų, susijusių su saugos problemų sprendimu, OVP nurodomų veiklos specifikacijų tvirtinimu ir oro navigacijos paslaugomis;
- (20) atsižvelgiant į šiuos naujausius pokyčius buvo atitinkamai atnaujintas taisomųjų veiksmų planas – atnaujinta versija pateikta ICAO naudojant internetinę nuolatinės stebėsenos (angl. CMA) sistemą. ICAO šių veiksmų kol kas nepatvirtino;
- (21) 2013 m. kovo mėn. pabaigoje buvo sustabdytas visų anksčiau galiojusių oro vežėjų pažymėjimų galiojimas, ir šiuo metu, naudojantis pagalba ir parama, teikiama per specialų CAFAC ir BAGASOO vizitą, toliau vykdomas visus ICAO standartus atitinkantis (penkių etapų) pažymėjimo išdavimo nacionaliniam oro vežėjui (*PROBIZ Guinée*, turinčiam vieną BE90 tipo orlaivį) procesas, tuo pat metu vyksta su visu procesu susijęs DNAC inspektorių mokymas darbo vietoje. Išduodant pažymėjimą šiuo metu laukiama, kol techninės priežiūros programą patvirtins FAA, kuri yra valstybės, kurioje registruotas orlaivis, institucija. *PROBIZ Guinée* nevykdo skrydžių į Sąjungą;
- (22) DNAC buvo prašiusi atlikti koordinavimo ir patvirtinimo vizitą, kad būtų patvirtinta taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimo pažanga – ICAO planavo jį atlikti 2014 m. gegužės mėn. Neseniai pasikeitus Transporto ministerijos aukščiausiajai vadovybei, koordinavimo ir patvirtinimo vizitą atlikti vėluojama – preliminariai jis planuojamas 2014 m. rugsėjo mėn. antroje pusėje;
- (23) todėl, remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede nustatytais bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir įrašyti į jį Gvinėjos Respublikos oro vežėjus. Jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarp-tautinių saugos standartų nesilaikymo kyla grėsmė saugai, Komisijai tektų imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Indijos oro vežėjai

- (24) Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui išsamios informacijos apie naujausius pokyčius, susijusius su oro vežėju, kuriems pažymėjimai išduoti Indijoje jos kompetentingų institucijų, priežiūra. Visų pirma svarbu pažymėti tai, kad 2013 m. rugsėjo mėn. atlikusi vizitą pagal Tarptautinės aviacijos saugos vertinimo programą (toliau – IASA) Jungtinių Valstijų Federalinė aviacijos administracija (toliau – FAA) 2014 m. sausio 31 d. paskelbė, kad dėl trūkumų, nustatytų per IASA auditą, Indijos atitiktis lygis priskirtinas nebe prie 1-os, o prie 2-os – žemesnės – kategorijos;
- (25) anksčiau, 2013 m. lapkričio mėn., Komisija buvo pateikusi Skrydžių saugos komitetui išsamios informacijos apie Indijos kompetentingų institucijų gebėjimą vykdyti priežiūros išpareigojimus laikantis tarptautinių standartų, įskaitant Čikagos konvencijoje nustatytus standartus. Buvo konkrečiai nurodytas 2012 m. gruodžio mėn. ICAO atliktas koordinavimo ir patvirtinimo vizitas ir 2013 m. rugpjūčio mėn. atliktas paskesnis koordinavimo ir patvirtinimo vizitas. Be to, buvo paminėti Komisijos Indijos institucijoms anksčiau siųsti laišakai, kuriuose buvo nurodomos saugos problemos. Po 2013 m. rugpjūčio mėn. atlikto koordinavimo ir patvirtinimo vizito ICAO oficialiai paskelbė, kad abi reikšmingos saugos problemos, apie kurias pranešta 2013 m. lapkričio mėn. Skrydžių saugos komiteto posėdyje, pašalintos. Paskelbtoje galutinėje koordinavimo ir patvirtinimo vizito ataskaitoje pateikiama išsami informacija apie taisomuosius veiksmus, kurių ėmėsi Indijos civilinės aviacijos generalinis direktoratas (toliau – DGCA), kad išspręstų likusias problemas;
- (26) FAA paskelbus, kad Indijos atitiktis priskirtina prie žemesnės IASA kategorijos, Komisija 2014 m. vasario 12 d. susitiko su Civilinės aviacijos generaliniu direktoriumi ir išreiškė savo susirūpinimą dėl priskyrimo prie žemesnės kategorijos. Komisija paprašė Indijos institucijų aiškiai išdėstyti, kokių taisomųjų veiksmų jos ėmėsi, atsižvelgdamos į FAA sprendimą dėl priskyrimo prie žemesnės IASA kategorijos. Be to, posėdyje buvo pakartota, kokių priemonių gali tekti imtis pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;
- (27) po 2014 m. vasario 12 d. įvykusio posėdžio Civilinės aviacijos generalinis direktorius 2014 m. vasario 17 d. atsiuntė Komisijai raštą. Šiame rašte buvo pateikta išsami informacija apie veiksmus, kurių ėmėsi DGCA, atsižvelgdamos į priskyrimą prie žemesnės kategorijos. Pateiktoje informacijoje buvo nurodyta, kad buvo imtasi su dauguma iš nustatytų trūkumų susijusių veiksmų ir kad buvo parengtas su likusiomis probleminėmis sritimis susijęs veiksmų planas;
- (28) 2014 m. kovo 6 d. Komisija išsiuntė raštą, kuriame informavo Indijos DGCA, kad, vadovaudamasi Komisijos reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalies nuostatomis, ji pradeda oficialias konsultacijas su institucijomis, atsakingomis už teisės aktais nustatytą oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indijoje, priežiūrą. Rašte pakartota, kad būtina tęsti bendradarbiavimą ir paprašyta galimybės surengti techninį posėdį, kad Komisija ir valstybės narės galėtų nuodugniau įvertinti padėtį. 2014 m. kovo 18 d. DGCA atsiuntė atsakymą, kuriame nurodė sutinkantis sudalyvauti tokiaame posėdyje;
- (29) atsižvelgiant į tai, kad DGCA yra pasirengęs bendradarbiauti su Komisija, ir įvertinus iki tol gautą informaciją, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad oro vežėjų Bendrijos sąrašas šiuo metu neturėtų būti iš dalies keičiamas įrašant į jį Indijos oro vežėjus. Padėtis bus atidžiai stebima, ir jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad tarptautinių saugos standartų nesilaikoma, Komisijai tektų imtis veiksmų pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 nuostatas;
- (30) valstybės narės ir toliau tikrins, kaip iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius Indijos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Indonezijos oro vežėjai

- (31) toliau vyksta konsultacijos su Indonezijos kompetentingomis institucijomis (Civilinės aviacijos generalinis direktoratas – DGCA) siekiant stebėti, kokią pažangą daro DGCA, kad užtikrintų, jog visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, saugos priežiūra atitiktų tarptautinius saugos standartus;
- (32) 2014 m. sausio 14 d. Komisija išsiuntė DGCA raštą, kuriame paprašė pateikti naujausios informacijos apie jo priežiūrimus oro vežėjus. 2014 m. vasario 10 d. rašte DGCA informavo Komisiją, kad nuo tada, kai paskutinį kartą buvo pateikta naujausia informacija, buvo išduoti pažymėjimai trims naujiems oro vežėjams: 2013 m. spalio 25 d. oro vežėjui *Sky Aviation* išduotas OVP Nr. 121-028, 2013 m. lapkričio 1 d. oro vežėjui *Aviastar Mandiri* išduotas OVP Nr. 121-043, o 2013 m. lapkričio 29 d. oro vežėjui *NAM Air* išduotas OVP Nr. 121-058. Tačiau, kadangi DGCA nepateikė įrodymų, kad šių oro vežėjų saugos priežiūra užtikrinama pagal tarptautinius saugos standartus, remiantis bendraisiais kriterijais, manoma, kad šie oro vežėjai turėtų būti įrašyti į A priedą;

- (33) 2012 m. DGCA pradėjo susirašinėjimą su Komisija siekdama, kad iš A priedo būtų išbrauktas oro vežėjas *PT. Citilink Indonesia*, kaip kad buvo išbraukta šio patronuojančioji bendrovė *Garuda Indonesia*. Po šio prašymo, atsiliepdamas į Komisijos atsakymą, jai laiškus iš pradžių atsiuntė *Garuda Indonesia*, o 2013 m. – *PT. Citilink Indonesia*. *PT. Citilink Indonesia* pateikus Komisijai svarbius su pažymėjimo išdavimu oro vežėjui susijusius dokumentus, 2013 m. lapkričio 5 d. Briuselyje buvo surengtas techninis posėdis. Šiame posėdyje dalyvavo Komisija, EASA ir valstybės narės. Šio posėdžio pabaigoje *PT. Citilink Indonesia* paprašytas pateikti papildomų įrodymų dėl DGCA vykdomos *PT. Citilink Indonesia* priežiūros veiklos. Šią informaciją *PT. Citilink Indonesia* atsiuntė 2014 m. vasario 20 d.;
- (34) 2014 m. vasario 10 d. rašte DGCA pateikė Komisijai informacijos, susijusios su jo prašymu panaikinti oro vežėjui *PT. Citilink Indonesia* taikomą draudimą vykdyti veiklą. Šiame rašte DGCA pateikė duomenis apie *PT. Citilink Indonesia* išteklius ir pajėgumus, taip pat saugos duomenis ir įrodymus dėl DGCA vykdomos oro vežėjo saugos priežiūros veiklos. Remdamasis šiais dokumentais, DGCA nurodė manantis, kad *PT. Citilink Indonesia* skrydžius vykdo saugiai ir pagal tarptautinius saugos standartus;
- (35) 2014 m. kovo 25 d. Skrydžių saugos komitete išklaustyta DGCA pranešimas, kurį sudarė naujausia informacija apie teisės aktus bei priežiūrą ir informacija apie oro vežėjo *PT. Citilink Indonesia* priežiūrą. Po DGCA pranešimo buvo išklaustyta *PT. Citilink Indonesia* pranešimas, per kurį pristatyti laivyno plėtos planai ir su pilotų įdarbinimu susiję klausimai, taip pat saugos valdymo klausimai;
- (36) Skrydžių saugos komitetas uždavė DGCA ir *PT. Citilink Indonesia* su saugos, įskaitant oro vežėjo nustatytus rizikos veiksnius ir pavojus, valdymu susijusių klausimų. Remdamasis gautais atsakymais, Skrydžių saugos komitetas išreiškė susirūpinimą dėl būdo, kuriuo institucijos, *PT. Citilink Indonesia* ir kiti oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, valdo riziką, susijusią su didele tų bendrovių plėtos sparta. Skrydžių saugos komitetas taip pat išsakė nerimą dėl *PT. Citilink Indonesia* gebėjimo, remiantis savo saugos valdymo sistemoje surenkama informacija, daryti išvadas ir imtis atitinkamų veiksmų;
- (37) atsižvelgdamas į pateiktą informaciją ir išsakytą susirūpinimą dėl DGCA ir *PT. Citilink Indonesia* gebėjimo valdyti riziką, susijusią su oro vežėjo augimu, taip pat į nerimą dėl oro vežėjo gebėjimo valdyti saugą, remdamasis bendraisiais kriterijais, Skrydžių saugos komitetas nusprendė, kad nėra pakankamai įrodymų, kad *PT. Citilink Indonesia* visiškai atitinka tarptautinius saugos standartus, todėl padarė išvadą, kad šiuo metu negalima šio oro vežėjo išbraukti iš A priedo;
- (38) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas pripažįsta DGCA pastangas sukurti visiškai ICAO standartus atitinkančią aviacijos sistemą. Buvo atkreiptas dėmesys į DGCA pademonstruotą reikiamą skaidrumą ir pasirengimą dalytis informacija;
- (39) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas skatina DGCA skirti ypatingą dėmesį likusiems uždaviniams, susijusiems su tolesniu saugos valdymo sistemų tobulinimu, ir su tinkama rizikos, susijusios su sparčia Indonezijos aviacijos sektoriaus plėtra, mažinimo strategija;

Kazachstano oro vežėjai

- (40) 2013 m. lapkričio mėn. Skrydžių saugos komiteto posėdyje buvo sutarta, kad Komisija parengs persvarstyti oro vežėjo *Air Astana* veiklai šiuo metu taikomų apribojimų klausimą kitame Skrydžių saugos komiteto posėdyje;
- (41) padedama EASA ir valstybių narių, Komisija 2014 m. sausio 20 d. susitiko su Kazachstano vyriausybės pareigūnais ir oro vežėjo *Air Astana* atstovais;
- (42) po šio posėdžio konkrečiai oro vežėjui *Air Astana* buvo priskirtas saugos inspektorius iš Kazachstano aviacijos institucijos – Civilinės aviacijos komisijos (toliau – CAC). Komisijai nurodytas jo vardas ir pavardė ir pateiktas jo gyvenimo aprašymas. Šis inspektorius valdys institucijos vykdomą oro vežėjo priežiūrą ir dažnai kontaktuos su oro vežėjo vadovybe ir skrydžius vykdančiais bei techniniais darbuotojais, kad galėtų įvertinti oro vežėjo veiklos organizavimą ir darbuotojų darbo rezultatus skrydžių vykdymo, techninės priežiūros ir mokymo srityse. Pastebėjęs trūkumų inspektorius turės nedelsdamas atkreipti į juos oro vežėjo dėmesį. Inspektorius bent du kartus per metus, likus dviem mėnesiams iki kiekvieno Skrydžių saugos komiteto posėdžio, arba, jei to paprašys Komisija, dažniau turės siųsti Komisijai (arba tiesiogiai, arba per atstovą ryšiams) savo pastabų ataskaitas. Po šio posėdžio, siekiant palengvinti CAC ir Komisijos komunikaciją saugos klausimais, taip pat paskirtas šios institucijos

atstovas ryšiams. Be to, per tą patį posėdį *Air Astana* vadovybė sutiko ir toliau, kaip daroma šiuo metu, informuoti Komisiją apie visus su sauga susijusius pokyčius bendrovės viduje, be kita ko, įskaitant pokyčius, susijusius su laivyno atnaujinimu ir naujais maršrutais į ES;

- (43) 2014 m. vasario 7 d. Komisija ir EASA surengė antrą posėdį su CAC atstovais (visų pirma saugos inspektoriumi ir atstovu ryšiams) ir *Air Astana* atstovais, kad, remdamosi Kazachstano pateiktais preliminariais atsakymais į Komisijos klausimų klausimus, išsamiau aptartų techninius klausimus. Šiame posėdyje buvo sutarta, kad CAC pateiks savo 2014 m. patikrinimų planą, informaciją apie inspektoriaus taikomas vidaus procedūras ir naujausią informaciją apie šalyje išduotus oro vežėjo pažymėjimus. CAC taip pat įsipareigojo suderinti *Air Astana* veiklos specifikacijas su ICAO standartais, visų pirma turint omenyje minimalias prasto matomumo vertes. Buvo paprašyta, kad *Air Astana* pateiktų išsamią oro vežėjo patikrinimų pagal SAFA rezultatų analizę. Visi paprašyti dokumentai Komisijai buvo pateikti netrukus po posėdžio;
- (44) 2014 m. kovo 25 d. Skrydžių saugos komitete buvo išklausti CAC ir *Air Astana* pranešimai. Per posėdį CAC pateikė išsamią informaciją apie pažangą, padarytą aviacijos teisės aktų, infrastruktūros, CAC veiklos organizavimo ir saugos inspektorių mokymo srityse. *Air Astana* pateikė Skrydžių saugos komitetui naujausios informacijos apie bendrovės struktūrą, laivyno sudėtį, trumpalaikius rinkos plėtros planus ir saugos valdymo sistemą;
- (45) Skrydžių saugos komitetas atkreipė dėmesį į tai, kad dabartiniai *Air Astana* saugos rodikliai, turint omenyje skrydžiams į Sąjungą leidžiamų naudoti tipų orlaivius, nekelia susirūpinimo. Oro vežėjas sugeba prisitaikyti prie pokyčių, ir yra sukurta sistema, kurią taikant galimi saugūs skrydžiai. Tačiau Skrydžių saugos komitetas atkreipė dėmesį į tai, kad valstybės saugos priežiūros sistemos įgyvendinimo srityje Kazachstano aviacijos institucijos ir toliau susiduria su dideliais sunkumais, pavyzdžiui, kvalifikuotų inspektorių stygiu, todėl šiuo metu jos negali užtikrinti nuolatinės priežiūros skrydžių vykdymo ir tinkamumo skraidyti srityse. Kazachstano institucijos primygtinai raginamos tęsti aviacijos sektoriaus reformą ir siekti atitikties tarptautiniams saugos standartams;
- (46) todėl, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad *Air Astana* skrydžių skaičiui 2009 m. pritaikytas apribojimas gali būti panaikintas, o kiti B priede numatyti apribojimai nekeičiami. Remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad visi kiti oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, turi likti įrašyti į A priedą;
- (47) Komisija ir EASA toliau įdėmiai stebės visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, įskaitant *Air Astana*, saugos padėtį. Valstybių narių kompetentingos institucijos tikrins, kaip iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjo *Air Astana* orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Libano oro vežėjai

- (48) toliau vyko konsultacijos su Libano kompetentingomis institucijomis (Libano civilinės aviacijos administracija – LCAA) siekiant įsitikinti, kad Libanas šalina trūkumus, nustatytus per 2012 m. gruodžio 5–11 d. ICAO Libane atliktą koordinavimo ir patvirtinimo vizitą. LCAA parengė taisomųjų veiksmų planą ir šiuo metu atlieka tuos veiksmus, visų pirma, veiksmus, susijusius su reikšminga saugos problema;
- (49) 2013 m. lapkričio mėn. Komisija ir EASA iš LCAA gavo pirmąjį dokumentų rinkinį, kurį sudarė su minėta reikšminga saugos problema susijusi LCAA ir ICAO korespondencija, 2013 m. atliktų su reikšminga saugos problema susijusių audito patikrų ir patikrinimų sąrašas, 2014 m. LCAA vykdymo oro vežėjų priežiūros audito planas ir su Libano valstybine saugos programa (toliau – VSP) susijęs veiksmų planas. Komisija ir EASA išanalizavo gautus dokumentus ir paprašė LCAA pateikti papildomos informacijos, kad galėtų nuodugniau išanalizuoti su reikšminga saugos problema susijusią LCAA ir ICAO korespondenciją, LCAA pajėgumą vykdyti priežiūrą ir išsamesnę informaciją apie LCAA su VSP susijusį veiksmų planą;
- (50) dėl LCAA ir ICAO su reikšmingos saugos problemos sprendimu susijusios korespondencijos pasakytina, kad Komisija ir EASA atkreipė dėmesį į tai, kad ICAO paragino LCAA nedelsiant imtis su reikšminga saugos problema susijusių veiksmų ir kad LCAA pasiūlytas taisomųjų veiksmų planas nebuvo operatyviai patvirtintas ICAO;
- (51) dėl papildomų dokumentų, kuriuos paprašyta pateikti, kad būtų galima įvertinti LCAA pajėgumą vykdyti priežiūrą, pasakytina, kad buvo gauti ir išanalizuoti dokumentai, susiję su oro vežėjais *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* ir *IBEX Air Charter*. Tikrinant šiuos oro vežėjus LCAA nustatytai trūkumai daugiausia susiję su dokumentų ir įrašų saugojimo problemomis. Tačiau atrodo, kad LCAA neatliko išsamaus kitų konkrečių techninių sričių, tokių kaip pilotų mokymas, vertinimo;

- (52) dėl LCAA su VSP susijusio veiksmų plano pasakytina, kad, dalyvaudama Viduržemio jūros regiono šalių aviacijos saugumo padalinio projekte, LCAA pristatė planą per artimiausius šešis mėnesius priimti reglamentavimo veiksmų planą, kuriame numatyta įdiegti VSP. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas pareiškė išipareigojantys įdėmiai stebėti, kaip priimamas ir įgyvendinamas veiksmų planas, ir atitinkamai teikti informaciją Skrydžių saugos komitetui;
- (53) toliau vyko Komisijos, valstybių narių, EASA ir LCAA tarpusavio konsultacijos – be kita ko, 2014 m. vasario 27 d. Briuselyje buvo sušauktas techninis posėdis, per kurį LCAA pateikė papildomos informacijos. Paaiškėjo, kad LCAA vykdoma oro vežėjų priežiūra gerėja, ir LCAA palaipsniui pereina prie labiau nepriklausomo ir tvaresnio veiklos organizavimo. Buvo žengti pirmieji VSP diegimo žingsniai. Atrodo, kad LCAA tinkamai pasinaudojo Sąjungos ir valstybių narių teikiama technine pagalba ir ieško būdų gauti patvirtinimą dėl jau atliktų taisomųjų veiksmų;
- (54) atsižvelgiant į 48–53 konstatuojamosiose dalyse aprašytą padėtį, su Libano institucijomis bus tęsiamos Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalyje numatytos konsultacijos;
- (55) todėl nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir įrašyti į jį Libano oro vežėjus. Jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla grėsmė saugai, Komisijai tektų imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Libijos oro vežėjai

- (56) toliau vyksta konsultacijos su Libijos kompetentingomis institucijomis (Libijos civilinės aviacijos administracija – LYCAA), siekiant įsitikinti, kad Libija daro pažangą pertvarkydama savo civilinės aviacijos saugos sistemą, visų pirma užtikrindama, kad visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Libijoje, saugos priežiūra atitiktų tarptautinius saugos standartus;
- (57) vykdamą programą EUROMED 2014 m. vasario 2–7 d. Libijoje apsilankė konsultantų grupė, kurios tikslas buvo pateikti Komisijai savo pastabų apie faktinę padėtį LYCAA ir oro vežėjų *Afriqiyah Airways* bei *Libyan Airlines* bendrovėse ataskaitą. Pagrindinės pateiktos pastabos: LYCAA pasirodė gerai apsirūpinusi ištekliais – turėjo pakankamai darbuotojų ir tinkamų biurų, tačiau jos darbo procesai buvo neefektyvūs; ir pirminės, ir antrinės teisės aktai aviacijos saugos srityje buvo labai silpni, ir nebuvo nustatytos saugos taisyklės; kompetentingoje institucijoje nebuvo įdiegta saugos valdymo sistema; pasirodė, kad LYCAA galimybės pagerinti savo gebėjimą per trumpą laiką pasiekti priimtinių rezultatų priklausė nuo išorės konsultantų paramos ir dėl nedidelio poveikio pajėgumų stiprinimui nebūta jokių tvarumo įrodymų; nebuvo aišku, ar visiems oro vežėjams taikytos pažymėjimų išdavimo ir priežiūros procedūros; 2013 m. gruodžio mėn. pakartotinai išduotas pažymėjimas oro vežėjui *Libyan Airlines*; galiausiai, konsultantų manymu, būta įrodymų dėl tinkamo saugos valdymo organizacijoje;
- (58) 2014 m. kovo 4 d. įvyko Komisijos, EASA, valstybių narių, LYCAA atstovo ir oro vežėjo *Afriqiyah Airways* atstovų grupės posėdis. Šiame posėdyje *Afriqiyah Airways* pristatė tolesnę pažangą, susijusią su saugos rekomendacijomis, pateiktomis 2010 m. gegužės 12 d. įvykusios avarijos, kurioje žuvo žmonių, ataskaitoje. Imtasi keleto iniciatyvų, bet kai kurios iš jų dar tik pradedamos įgyvendinti. Oro vežėjas paaiškino sudaręs sutartį su Airijos OVP turėtoju, siekdamas pagal nuomos be įgulos sutartį įregistruoti du iš savo „Airbus A320“ orlaivių Airijos registre ir tada išsinuomoti tuos pačius orlaivius pagal nuomos su įgula sutartį, dalį įgulos sudarydamas iš *Afriqiyah Airways* įgulos narių, kurie siektų gauti tinkamus licencijų patvirtinimus, būtinus, kad jie galėtų vykdyti skrydžius pagal Sąjungos teisę;
- (59) 2014 m. kovo 13 d. įvyko Komisijos, EASA, valstybių narių ir LYCAA bei *Libyan Airlines* atstovų posėdis. Šiame posėdyje LYCAA pateikė naujausias informacijos apie savo pajėgumus vykdyti priežiūrą, savo priežiūros veiklą ir veiklą, susijusią su pakartotiniu pažymėjimų išdavimu oro vežėjams. Be to, LYCAA pristatė saugos valdymo srityje savo padarytą pažangą. Tuo remdamasi LYCAA posėdžio pabaigoje vėl pasisakė už apribojimų panaikinimą, nes, jos manymu, šiuo metu tenkinamos visos sutartos sąlygos. Oro vežėjas *Libyan Airlines* pranešimo neskaitė, tačiau jam buvo užduota klausimų apie saugos valdymą. Pateikti atsakymai, Komisijos manymu, rodo, kad šią sritį dar reikia tobulinti;
- (60) 2014 m. kovo 20 d. rašte Komisijai LYCAA vėl glaustai nurodė veiksmus, kurių ji ėmėsi siekdama sukurti tarptautinius saugos standartus atitinkančią instituciją, ir veiksmus, kurių ji ėmėsi, kad būtų sudarytos sąlygos apribojimams, kuriuos ji, susitarusi su Komisija ir Skrydžių saugos komitetu, šiuo metu taiko Libijos oro vežėjams, panaikinti;

- (61) tačiau tame pačiame 2014 m. kovo 20 d. rašte LYCAA patvirtino, kad savo iniciatyva nesiims jokių su dabartiniiais veiklos apribojimais susijusių veiksmų ir kad „visi veiksmai bus derinami su Skrydžių saugos komitetu“;
- (62) Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą teigiamai nuteikė LYCAA padaryta pažanga, ir jie pažymėjo, kad būtina toliau tobulėti naudojantis dabartinės jos vadovybės padėtais pagrindais;
- (63) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas pažymėjo, kad LYCAA ir toliau išlaikys dabartinius apribojimus vykdyti skrydžius Sąjungoje, kurios ji Komisijos ir Skrydžių saugos komiteto prašymu taiko visiems Libijos oro vežėjams;
- (64) todėl nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo Libijos oro vežėjų atžvilgiu iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą. Tačiau Komisija ir Skrydžių saugos komitetas nurodė, kad prieš svarstydamą išduoti oro vežėjams leidimą vykdyti skrydžius į Sąjungą LYCAA turėtų pateikti Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui pakankamą įrodymų, kad buvo faktiškai užbaigtas pakartotinio pažymėjimo išdavimo procesas ir kad vykdoma tvari nuolatinė ICAO standartus atitinkanti priežiūra. Siekdamas gauti tokių įrodymų, su sąlyga, kad bus užtikrintos tinkamos saugumo priemonės, Skrydžių saugos komitetas paprašė Komisijos kartu su ekspertų iš EASA ir ES valstybių narių grupe kuo skubiau, pageidautina, iki kito Komiteto posėdžio, Libijoje atlikti vertinimo vietoje vizitą;
- (65) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla grėsmė saugai, Komisijai tektų imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Madagaskaro oro vežėjai

- (66) oro vežėjui *Air Madagascar* taikomi veiklos apribojimai, ir jis įrašytas į B priedą pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 390/2011 ⁽¹⁾. Nuo tada vykdomos konsultacijos su Madagaskaro kompetentingomis institucijomis (Civilinės aviacijos administracija – ACM) ir *Air Madagascar*, siekiant gauti naujausią informaciją apie įgyvendinant taisomuosius veiksmus padarytą pažangą;
- (67) atsakydama į pakartotinius ACM ir oro vežėjo *Air Madagascar* prašymus persvarstyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 390/2011 taikomus veiklos apribojimus, Komisija, padedama ekspertų iš EASA ir valstybių narių, 2014 m. vasario 10–13 d. atliko saugos vertinimo vizitą Madagaskare. Vizito tikslas buvo patikrinti, ar patenkinamai įgyvendinamos priemonės, kurių ėmėsi ACM ir *Air Madagascar* siekdami išspręsti nurodytame reglamente aprašytas saugos problemas;
- (68) per vizitą ACM negalėjo vertinimo grupei pateikti įrodymų dėl parengto ir įgyvendinto taisomųjų bei prevencinių veiksmų plano veiksmingumo siekiant išspręsti tinkamos *Air Madagascar* skrydžių saugos priežiūros stokos problemą. Remdamasi 2013 m. priimta *Air Madagascar* veiklos priežiūros programa, vertinimo grupė nustatė, kad jungtinėje skrydžių ir licencijavimo srityje atlikta tik 60 %, o tinkamumo skraidyti srityje – mažiau nei 25 % suplanuotų patikrinimų. Atlikus ACM atliktų patikrinimų analizę taip pat paaiškėjo, kad trūkumai paskelbti pašalintais remiantis taisomaisiais veiksmų planais, o ne įgyvendintų veiksmų patikrinimu;
- (69) ACM nurodė, kad pagrindinė priežastis, dėl kurios nepavyko deramai įgyvendinti tinkamos priežiūros programos, yra tinkamų kvalifikuotų išteklių stoka. Šis klausimas jau buvo svarstytas 2012 m. lapkričio mėn. Skrydžių saugos komiteto posėdyje. Tuo metu, kaip aprašyta Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 1146/2012 ⁽²⁾, ACM informavo Skrydžių saugos komitetą, kad siekdama geriau vykdyti saugos priežiūros įsipareigojimus ji sudarė dvejų metų sutartį dėl išorės techninės pagalbos. Per vizitą vertinimo grupė nustatė, kad praėjus 6 mėnesiams po šios sutarties įsigaliojimo ji buvo sustabdyta;

⁽¹⁾ 2011 m. balandžio 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 390/2011, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 104, 2011 4 20, p. 10).

⁽²⁾ 2012 m. gruodžio 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1146/2012, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 333, 2012 12 5, p. 7).

- (70) per vizitą oro vežėjo *Air Madagascar* bendrovėje vertinimo grupė įvertino, kaip buvo įgyvendintas taisomųjų bei prevencinių veiksmų planas, kurį oro vežėjas parengė reaguodamas į jam pagal Reglamentą (EB) Nr. 390/2011 pritaikytus veiklos apribojimus. Vertinimo grupė gavo įrodymų, kad oro vežėjas patobulino orlaivio tinkamumo skraidyti, dokumentų ir kokybės kontrolės valdymo sistemas. Oro vežėjas nurodė, kad, kaip paaiškėjo išanalizavus pagal SAFA programą atliktų patikrinimų rezultatų pagrindines priežastis, šios valdymo sistemos turėjo daugiau siai trūkumų;
- (71) atlikusi vertinimą grupė nustatė, kad skrydžių ir licencijavimo srityse nėra jokių didelių trūkumų, tačiau tinkamumo skraidyti srityje nustatytos kelios problemos, ir tai rodo, kad oro vežėjo įdiegtus procesus dar reikia tobulinti. Be to, atsižvelgiant į tai, kiek ir kokių rekomendacijų vertinimo grupė turėjo pateikti oro vežėjui *Air Madagascar*, akivaizdu, kad oro vežėjo gebėjimas nuolat tobulinti savo saugos sistemas priklauso nuo trečiųjų šalių vykdomos priežiūros veiklos rezultatų;
- (72) siekdami pašalinti per ES saugos vertinimo vizitą nustatytus trūkumus, ACM ir *Air Madagascar* parengė du skirtingus – taisomųjų ir prevencinių veiksmų – planus;
- (73) atsižvelgiant į ACM ir *Air Madagascar* prašymą persvarstyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 390/2011 taikomus veiklos apribojimus, ACM ir *Air Madagascar* buvo išklaustyti 2014 m. kovo 26 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje. Per šį posėdį ACM ir *Air Madagascar* pateikė išsamios informacijos apie taisomųjų veiksmų planą, parengtą atsižvelgiant į pastabas, pateiktas per vizitą vietoje. ACM taip pat pareiškė, kad visiems oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Madagaskare, išskyrus *Air Madagascar*, skrydžius leidžiama vykdyti tik šalies viduje. Be to, ši taisyklė netaikoma tik medicininės evakuacijos skrydžiams. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas pabrėžė, kad Komisijai turėtų būti pranešta apie bet kokius šios politikos pakeitimus;
- (74) nors Skrydžių saugos komitetas pripažino, kad ACM ir *Air Madagascar* pagerino tarptautinių saugos standartų įgyvendinimą, remdamasis ES saugos vertinimo vizito ataskaita ir per Skrydžių saugos komiteto posėdį ACM ir *Air Madagascar* pateikta informacija, jis turėjo padaryti išvadą, kad dar reikia tolesnių patobulinimų, visų pirma savo vykdomą priežiūros veiklą turi patobulinti ACM. Todėl, remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede nustatytais bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad *Air Madagascar* turėtų likti įrašytas į B priedą;
- (75) valstybės narės tikrins, kaip iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjo *Air Madagascar* orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Mauritanijos Islamo Respublikos oro vežėjai

- (76) vadovaudamasi Reglamentu (ES) Nr. 965/2012, valstybės narės patikrino, kaip iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos oro vežėjų, kuriems licencijos išduotos Mauritanijoje, orlaivių patikrinimus perone. Naujausios EASA atliktos SAFA analizės rezultatai rodo, kad buvo atlikta vienuolika trijų oro vežėjo *Mauritania Airlines International* (toliau – MAI) orlaivių patikrinimų. Nors atliktos trūkumų, nustatytų per šiuos SAFA patikrinimus, analizės rezultatai rodo nedidelį pagerėjimą, EASA dalyvaujančioms valstybėms rekomendavo ir toliau telkti dėmesį į šio oro vežėjo patikrinimus. Po naujausių patikrinimų aiškiai matyti, kad nustatomų trūkumų skaičius, įskaitant 3 kategorijos trūkumus (SAFA kategorija, prie kurios priskiriami trūkumai, galintys turėti esminės įtakos saugai), labai nevienodas;
- (77) Komisija ir EASA Mauritanijos nacionalinių institucijų (Nacionalinė civilinės aviacijos administracija – ANAC) paprašė pateikti papildomos informacijos, visų pirma teikti reguliarias saugos ataskaitas, o MAI – informuoti apie tolesnius veiksmus saugos srityje. MAI galiausiai atsiuntė preliminarios informacijos apie savo saugos valdymo sistemos įgyvendinimą ir veikimą;
- (78) Skrydžių saugos komitetas pažymėjo, kad ANAC ir MAI turėtų toliau gerinti padėtį, visų pirma saugos informacijos perdavimą Komisijai. Komisija nurodė dar kartą pakartosianti Mauritanijai, kad labai svarbu, kad ši laikytųsi prisiimtų su taisomųjų veiksmų planu susijusių įsipareigojimų, taip pat primins apie būtinybę atlikti trūkumų pagrindinių priežasčių analizę ir būtinybę ANAC ir MAI teikti reguliarias ataskaitas;
- (79) todėl, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo Mauritanijos Islamo Respublikos oro vežėjų atžvilgiu iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą. Jei iš būsimų SAFA patikrinimų perone rezultatų arba kitos aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad saugos standartų laikomasi prasčiau, nei priimtina, Komisijai tektų apsvarstyti galimybę imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Mozambiko oro vežėjai

- (80) Mozambiko kompetentingos institucijos (Mozambiko civilinės aviacijos institucija – IACM) pranešė toliau įgyvendinančios ICAO pateiktą ir jos patvirtintą taisomųjų veiksmų planą. Naujausia pažangos ataskaita, pateikta Komisijai ir EASA per 2014 m. vasario 26 d. telekonferenciją ir pagrįsta 2014 m. kovo 13 d. pateiktais patvirtinamaisiais dokumentais, rodo, kad IACM toliau stengėsi atnaujinti teisinę sistemą – griežtino reikalavimus, susijusius su privalomu ir savanorišku pranešimu apie įvykius, avarijų ir incidentų tyrimu, orlaivių gaudymu ir valstybinės saugos programos sukūrimu. Vykdomas reguliavimo institucijos ir paslaugų teikėjų atskyrimas – šiuo metu IACM perduoda oro navigacijos informacijos teikimo veiklą veikiančiam oro navigacijos paslaugų teikėjui „Aeroportos de Moçambique“. Toliau įdarbinami ir mokomi darbuotojai, siekiant dar labiau sustiprinti pajėgumą vykdyti priežiūrą, visų pirma skrydžių ir licencijavimo, navigacijos ir aerodromų, tinkamumo skraidyti, taisyklių nustatymo ir jų laikymosi užtikrinimo, oro transporto susitarimų, oro eismo valdymo ir ryšių, navigacijos ir stebėjimo srityse. Vyksta visų oro eismo paslaugų srityje dirbančių darbuotojų licencijų galiojimo patvirtinimo procesas, kuris bus baigtas iki 2014 m. birželio mėn. 2014 m. bus pradėtas Maputo oro uosto sertifikavimo procesas, o vėliau taip pat bus sertifikuojami dar trys tarptautinio susisiekimo oro uostai. 2014 m. rugsėjo mėn. bus pradėtas oro navigacijos paslaugų teikėjo sertifikavimas, kuris bus atliekamas remiantis atnaujintomis 2014 m. kovo mėn. pabaigoje įsigaliosiančiomis taisyklėmis;
- (81) IACM toliau šalino dar nepašalintus per USOAP auditą nustatytus trūkumus, susijusius su atitinkamais USOAP protokolo klausimais – buvo sukurta dauguma atsakymams patvirtinti būtinų taisyklių ir procedūrų, ir informacija apie jas įkelta į ICAO internetinę CMA sistemą. ICAO šių veiksmų kol kas nepatvirtino;
- (82) IACM 2014 m. biudžetas padidintas beveik 20 % – tai rodo nuolatinę politinę paramą ir pasiryžimą didinti savo pajėgumą ir veiksmingumą;
- (83) 2013 m. lapkričio 29 d. sudužo oro vežėjo *Linhas Aéreas de Moçambique* (toliau – LAM) orlaivis. Iš Maputo į Luandą skridęs vienas iš oro vežėjo „Embraer ERJ-190“ orlaivių sudužo Namibijoje – žuvo visi orlaivyje buvę žmonės (28 keleiviai, įskaitant 6 ES piliečius, ir 6 įgulos nariai). 2014 m. sausio 9 d. Namibijos avarijų tyrimo komisija paskelbė preliminarią avarijos tyrimo ataskaitą, kurioje pateiktose preliminariose išvadose nurodoma, kad avariją galėjo sukelti tyčinis kapitono veiksmas. Tikimasi, kad galutinė avarijos tyrimo ataskaita bus paskelbta iki 2014 m. pabaigos;
- (84) IACM taip pat pranešė, kad oro vežėjas LAM ir toliau siekė užbaigti tolesnius saugos valdymo sistemos diegimo etapus, daugiausia III etapą. Reaguodama į avariją LAM visų pirma sugriežtino veiklos procedūras, siekdama užtikrinti, kad pilotų kabinoje visada ir visais skrydžio etapais būtų du įgulos nariai;
- (85) IACM paprašė ICAO atlikti koordinavimo ir patvirtinimo vizitą, kad būtų patvirtinta jos taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimo pažanga – šiuo metu vizitą suplanuota atlikti 2014 m. rudenį;
- (86) IACM taip pat pranešė toliau vykdžiusi ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką visiškai atitinkantį pakartotinio pažymėjimų išdavimo oro vežėjams procesą ir, remiantis IACM pateiktu sąrašu, iki šiol pažymėjimai pakartotinai išduoti trylikai oro vežėjų (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Cropsprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-Safari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* ir *OHI-Omni Helicópteros International Lda*). Kadangi IACM negalėjo pateikti įrodymų, kad šių trylikos oro vežėjų saugos priežiūra užtikrinama pagal tarptautinius saugos standartus, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad jie visi turėtų būti įrašyti į A priedą;
- (87) dėl nepakankamos pažangos pakartotinio pažymėjimų išdavimo procese IACM sustabdė trijų oro vežėjų (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* ir *Unique Air Charter Lda*) OVP galiojimą ir uždraudė pakilti jų orlaiviams. Atsižvelgiant į tai, kad galiojimo sustabdymas nėra galutinė priemonė, ir į tai, kad IACM negalėjo pateikti įrodymų, kad šių trijų oro vežėjų saugos priežiūra užtikrinama pagal tarptautinius saugos standartus, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad jie visi turėtų būti įrašyti į A priedą;
- (88) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas palankiai įvertino didelę IACM nurodytą pažangą, padarytą šalinant ICAO nustatytus trūkumus, ir paragino toliau stengtis sukurti visiškai tarptautinius standartus atitinkančią aviacijos sistemą. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas taip pat pripažino ir palankiai įvertino ilgalaikę pažangą, kurią oro

vežėjas LAM praneša darantis dėdamas nuolatines pastangas perimti tarptautinius saugos standartus ir jų laikytis. Pripažįstant jau padarytą didelę pažangą ir atsižvelgiant į, tikimasi, tolesnę pažangą, numatoma, kad ES saugos vertinimo vizitas galėtų būti atliktas 2014 m. ketvirtajame ketvirtyje;

Nepalo oro vežėjai

- (89) priėmus Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 1264/2013 ⁽¹⁾, visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Nepale, buvo įrašyti į Komisijos reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;
- (90) padedama ekspertų iš EASA ir valstybių narių, Komisija 2014 m. vasario 3–8 d. atliko vertinimo vizitą Nepale, siekdama nuodugniau įvertinti Nepalo kompetentingos institucijos (Nepalo civilinės aviacijos administracija – CAAN) ir kelių Nepalo oro vežėjų pajėgumus, kad galėtų nuspręsti, ar kuriais nors atvejais būtų įmanoma sušvelninti draudimą vykdyti veiklą. Buvo įvertinti oro vežėjai *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* ir *Sita Air*;
- (91) Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui vertinimo vizito ataskaitą. Pagrindinės oro vežėjų vertinimo išvados buvo tokios: *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* ir *Yeti Airlines* įrodė gerai išmanančios saugos valdymo klausimus ir pateikė įrodymų, kad laikomasi nacionalinių saugos taisyklių, o *Sita Air* negalėjo įrodyti savo gebėjimo vykdyti saugius skrydžius ar eksploatuojamo orlaivio visiško nuolatinio tinkamumo skraidyti. Be to, šiam oro vežėjui nepavyko visiškai įgyvendinti visų saugos rekomendacijų, pateiktų po 2012 m. įvykusios avarijos, kurioje žuvo žmonių – oro vežėjas jokiai mokymo daliai nenaudojo imituoklio;
- (92) dėl *Nepal Airlines Corporation* Skrydžių saugos komitetas pažymėjo, kad nors yra taikoma bazinė saugos valdymo sistema, oro vežėjas turėtų įdiegti veiksmingesnius saugos gerinimo metodus, patobulinti ataskaitų teikimą, geriau analizuoti ir nusistatyti siektinus saugos rodiklius, kad būtų pasiektas ir kiekybiškai išreikštas jo saugos politikoje pažadėtas „priimtinas saugos lygis“. Skrydžių saugos komitetas taip pat atkreipė dėmesį į plataus užmojo *Nepal Airlines Corporation* plėtros planus, kuriuose numatyta per vienus metus papildyti laivyną trijų naujų tipų orlaiviais, ir pareiškė, kad tokie planai turi būti tinkamai valdomi, kad būtų suvaldyta saugos rizika;
- (93) be to, 2014 m. vasario 16 d. įvyko *Nepal Airlines Corporation* orlaivio avarija, per kurią žuvo visi orlaivyje buvę 18 žmonių, įskaitant vieną Sąjungos pilietį. 2014 m. kovo 3 d. Komisija išsiuntė CAAN raštą, kuriame paprašė pateikti informacijos apie avariją ir apie veiksmus, kurių ėmėsi CAAN, kad panašių avarijų būtų išvengta ateityje. CAAN atsakė 2014 m. kovo 18 d. raštu, kuriame paaiškino, kokių veiksmų ji ėmėsi. Tačiau nuspręsta, kad pateikta nepakankamai informacijos, nes remdamasi ja Komisija negalėjo įvertinti, ar veiksmai, kurių ėmėsi CAAN, buvo tinkami, atsižvelgiant į avarijos rimtumą;
- (94) atlikus CAAN vertinimą, nustatyta didelių trūkumų, visų pirma darbuotojų licencijavimo ir mokymo, pažymėjimų išdavimo oro vežėjams ir skrydžių priežiūros srityse;
- (95) pilotų licencijavimo ir mokymo srityje nustatyta, kad kompetentingos institucijos nesilaikė ICAO 1 priede nustatytų reikalavimų, visų pirma, reikalavimų, susijusių su mokymo organizacijų patvirtinimu, teorijos žiniomis, užsienyje išduotų licencijų patvirtinimu ir imituojamo skrydžio treniruokliais. Todėl negalėjo būti patikinta, kad pilotai buvo pakankamai kvalifikuoti savo pareigoms pagal taikomus ICAO standartus;
- (96) dėl šių trūkumų negalėjo būti patikinta, kad vertinti oro vežėjai, kuriems pažymėjimus ir licencijas buvo išdavusi CAAN, atitiko reikiamus ICAO standartus;
- (97) 2013 m. liepos mėn. ICAO atliko koordinavimo ir patvirtinimo vizitą, per kurį nustatyta viena su orlaivio naudojimui skrydžiams susijusi reikšminga saugos problema. Veiksmai, nustatyti Nepalo civilinės aviacijos administracijos ICAO pateiktame pradiniam taikomųjų veiksmų plane, skirtame trūkumams, nurodytiems reikšmingos saugos problemos apraše, šalinti, nebuvo įgyvendinti per nustatytą laiką, todėl reikšminga saugos problema išliko. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad, pasak ICAO, daug dalykų vis dar neįgyvendinta, ir tai neigiamai veikia šalies pajėgumus aviacijos įstatymų ir civilinės aviacijos teisės aktų, civilinės aviacijos organizavimo ir darbuotojų licencijavimo bei mokymo srityse;

⁽¹⁾ 2013 m. gruodžio 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1264/2013, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 326, 2013 12 6, p. 7).

- (98) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas pripažino, kad po 2009 m. ICAO atlikto audito ir 2013 m. ICAO atlikto koordinavimo ir patvirtinimo vizito CAAN padarė tam tikrą pažangą – iš dalies pakeitė Aviacijos įstatymą ir sukūrė naujų arba peržiūrėjo esamus reikalavimus, vadovus ir procedūras. Vis dėlto daugelis šių pokyčių buvo nevisapusiai, ir juos dar reikės tvariai įgyvendinti;
- (99) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas pripažino sunkumus, su kuriais susiduria CAAN siekdama užtikrinti tvarią pažangą, ir paskatino Sąjungą ir valstybes nares teikti techninę pagalbą. Komisija pakartojo išipareigojanti išsiaiškinti, ar būtų įmanoma praplėsti dabartinę CAAN ir EASA techninio bendradarbiavimo programą;
- (100) atsižvelgdami į ES vertinimo vietoje vizito ataskaitą, taip pat į tai, kad nebuvo išspręsta ICAO nustatyta reikšminga saugos problema, ir į tai, kad po paskutinės naujausios informacijos gavimo įvyko dar viena avarija, kurioje žuvo žmonių, Komisija ir Skrydžių saugos komitetas padarė išvadą, kad Nepalo kompetentingos institucijos nepajėgia pakankamai įdiegti reikiamų tarptautinių saugos standartų ir užtikrinti jų laikymosi tokiu mastu, kad būtų galima sušvelninti draudimą vykdyti veiklą vienam ar daugiau oro vežėjų;
- (101) todėl, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo Nepalo oro vežėjų atžvilgiu iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;

Filipinų oro vežėjai

- (102) Komisija pakvietė Filipinų civilinės aviacijos administracijos (toliau – CAAP) ir oro vežėjo *Cebu Pacific Air* atstovus į 2014 m. sausio 28 d. surengtą techninį posėdį, kad galėtų išsamiau aptarti saugos veiksmus ir kitus svarbius veiksmus, susijusius su 2013 m. birželio 2 d. Davao tarptautiniame oro uoste įvykusia avarija, per kurią orlaivis išriedėjo iš kilimo ir tūpimo tako;
- (103) šiame posėdyje dalyvavo Komisija, ekspertai iš EASA ir valstybių narių, taip pat CAAP ir *Cebu Pacific Air* aukšto rango atstovai;
- (104) CAAP pateikė išsamios informacijos apie vykdomą teisės aktais nustatytą oro vežėjo *Cebu Pacific Air* priežiūrą. Pavyzdžiui, 2013 m. birželio 20 d. CAAP Priežiūros ir reguliavimo valdyba išsiuntė *Cebu Pacific Air* generaliniam direktoriui raštą, kuriame pateikė išsamios informacijos apie CAAP numatytus su avarija susijusius taisomuosius veiksmus. Be kitų veiksmų, buvo numatyta, kad atskaitingi *Cebu Pacific Air* vadovai ir stočių valdytojai turėtų atlikti pakartotinį vertinimą, per kurį daugiausiai dėmesio skirtų skrydžiams, saugos valdymo sistemai ir bendrovės kultūrai. CAAP taip pat pranešė atsitiktinės atrankos tvarka skrydžio imituoklyje patikrinsianti skrydžių įgulos gebėjimus neįprastose situacijose. Organizaciniu atžvilgiu oro vežėjas buvo paskatintas pakeisti orlaivio parengimo eiliniam reisui laiko politiką – vietoje 30 min tam numatyti 45 min;
- (105) 2013 m. spalio 4 d. oro vežėjas *Cebu Pacific Air* atsakė į 2013 m. birželio 20 d. raštą glaustai aprašydamas veiksmus, kurių jis jau ėmėsi. Pavyzdžiui, buvo persvarstyta oro vežėjo organizacinė struktūra, visiems darbuotojams surengti su saugos valdymo sistema susiję mokymai, visuose su skrydžių valdymu susijusiuose padalinuose sudarytos saugos veiklos grupės, taip pat 2013 m. liepos 3–19 d. oro vežėjo mokymo centre atsitiktine tvarka atliktas vertinimas imituoklyje. Oro vežėjas pateikė išsamios informacijos apie mokymo, įskaitant skrydžio maršrutu mokymo programą, pakeitimus ir apie tai, kad įgulos turės baigti sustiprintą mokymo imituoklyje kursą, kurio metu bus mokoma skrydžio maršrutu ir atliekami kvalifikacijos patikrinimai. Oro vežėjas taip pat pateikė atsakymą dėl su veiklos organizavimu susijusios rekomendacijos dėl orlaivio parengimo eiliniam reisui laiko – nurodė, kad 2013 m. žiemos tvarkaraštyje tam bus numatytos 45 min;
- (106) be to, 2013 m. rugpjūčio 2 d. CAAP išsiuntė visiems Filipinų oro vežėjams raštą dėl atliekamo su orlaiviu „Airbus 319/320“ susijusio saugos tyrimo, kuriame nurodė, kad būtina imtis iniciatyvių veiksmų, ir pateikė išsamios informacijos apie netiksliojo artėjimo tūpti ir pakartotinio artėjimo tūpti mokymą, kurį turėtų baigti oro vežėjai. 2013 m. spalio 4 d. *Cebu Pacific Air* atsiuntė atsakymą, kuriame nurodė šiuo atžvilgiu atliktus pakeitimus;
- (107) be to, Filipinų Orlaivių avarių tyrimo ir nagrinėjimo valdybos tarnyba (AAIB) pradėjo apklausą, susijusią su 2013 m. birželio 2 d. Davao įvykusia avarija, per kurią *Cebu Pacific Air* orlaivis išriedėjo iš kilimo ir tūpimo tako. 2013 m. gruodžio 13 d. už tyrimą atsakingas pareigūnas informavo *Cebu Pacific Air* saugos direktorių, kad tyrimas tebevyksta, ir atsiuntė dalį duomenų iš galutinės ataskaitos projekto bei pateikė turimą informaciją apie išvadas ir apie CAAP bei *Cebu Pacific Air* skirtas rekomendacijas;

- (108) CAAP ėmė taikyti sugriežtintos *Cebu Pacific Air* priežiūros programą. Būtiniausių reikalaujamų patikrinimų programoje 2013 metams numatytas planuojamų priežiūros patikrinimų skaičius padidintas nuo 34 iki iš viso 62 patikrinimų;
- (109) *Cebu Pacific Air* glaustai aprašė veiksmus, kurių ėmėsi dėl 2013 m. birželio 2 d. įvykusios avarijos. Pavyzdžiui, CAAP atliekant tyrimą oro vežėjas atsakinėjo į jos klausimus ir teikė išsamią informaciją apie skrydžių kontrolę ir priežiūrą. Nurodant kitus veiksmus paminėtas išsamios su skrydžio duomenų analize susijusios informacijos teikimas ir oro vežėjo parengta išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako rizikos mažinimo programa. Ši programa padalyta į neatidėliotinus, vidutinės trukmės laikotarpio ir ilgojo laikotarpio veiksmus, o jos pagrindą sudaro išsami informacija, gauta įgyvendinant „Airbus“ paramos programą. Įgyvendinant šią paramos programą buvo atliktas ilgesnės trukmės operatyvinis vizitas, per kurį buvo atlikta skrydžio duomenų analizė ir atliekamas stebėjimas skrydžio metu bei imituoklyje;
- (110) *Cebu Pacific Air* ir CAAP taip pat pateikė išsamios informacijos apie vykdomą artėjimo tūpti naudojantis rajono navigacija (RNAV) tobulinimo programą, taip pat apie jau atliktus infrastruktūros ir techninius pakeitimus. Sutarta, kad viena iš bendro rizikos mažinimo priemonių paketo sudedamųjų dalių – planas vidutinės trukmės laikotarpiu pakeisti daugelį dabartinių antžeminių netikslojo artėjimo tūpti pagalbinių priemonių;
- (111) CAAP taip pat pateikė šiek tiek informacijos apie *Cebu Pacific Air* pradėsimą naudoti „Airbus A330“ – CAAP nurodė, kad prieš gaudamas leidimą vykdyti juo komercinius skrydžius, oro vežėjas tam, kad būtų atitinkamai pakeistas jo OVP, buvo įpareigotas išbandyti maršrutus Azijoje – išskraidyti jais 100 valandų, naudojant orlaivį nekomerciniam oro transportui. CAAP nesuteikė *Cebu Pacific* patvirtinimo dėl padidinto nuotolio skrydžių dviem varikliais (ETOPS) – jis nebus suteiktas tol, kol nebus atliktas papildomas vertinimas ir nebus įgyta didesnės skrydžių patirties;
- (112) 2014 m. sausio 28 d. techniniame posėdyje per išsamią apklausą pateikta informacija apie naujausius *Cebu Pacific Air* orlaivių patirtus incidentus. Du iš aptartų incidentų buvo išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako atvejai – tokį incidentą 2013 m. birželio 2 d. Davao patyrė orlaivis ATR, o 2013 m. birželio 13 d. Maniloje – orlaivis „Airbus 319“. Abiem atvejais po nukrypimo orlaivis grįžo į kilimo ir tūpimo taką. Skaitydama pranešimą CAAP taip pat glaustai papasakojo apie oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, orlaivių 2010–2013 m. patirtas avarijas ir incidentus;
- (113) *Cebu Pacific Air* taip pat pateikė išsamios informacijos apie esamą laivyną ir apie laivyno bei maršrutų plėtros planus;
- (114) per 2014 m. sausio 28 d. posėdį CAAP ir *Cebu Pacific Air* taip pat pateikė naujausios informacijos apie tai, kokių veiksmų ėmėsi reaguodami į pastabas, pateiktas per 2013 m. birželio 3–7 d. vykusį ES patvirtinimo vietoje vizitą;
- (115) 2014 m. kovo 26 d. CAAP ir *Cebu Pacific Air* buvo išklausti Skrydžių saugos komiteto posėdyje. CAAP pateikė išsamios informacijos apie inspektoriams surengtą mokymą, kurio tikslas buvo padidinti jų informuotumą apie priežiūrą, susijusią su saugos valdymo sistema. Be to, CAAP pranešė Komitetui apie atliktą su jos priežiūros ir stebėjimo sistemomis susijusių informacinių technologijų (IT) viešąjį pirkimą. CAAP apžvelgė su Filipinų valstybine saugos programa susijusią padėtį. Dėl savo vykdomos oro vežėjo *Cebu Pacific Air* priežiūros CAAP pabrėžė po 2014 m. sausio 28 d. techninio posėdžio sugriežtinusi taikomą priežiūros programą;
- (116) 2014 m. kovo 26 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje *Cebu Pacific Air* pateikė išsamios informacijos apie savo esamą organizacinę struktūrą ir pranešė, kad nuo 2014 m. sausio mėn. eksploatuoja 50 orlaivių, įskaitant tris orlaivius „Airbus A330“. Oro vežėjas pateikė išrašą iš savo Pavojų nustatymo ir rizikos registro, kuriame buvo pateikta išsamios informacijos apie rizikos mažinimo priemones, kurių jis ėmėsi, ir apie 2014 m. saugos tikslus ir uždavinius. *Cebu Pacific Air* pranešė Skrydžių saugos komitetui, kad atliekant skrydžio duomenų analizę jo skrydžio duomenų gavimo rodiklis yra 94 %. Oro vežėjas apžvelgė savo saugos vertinimo bei valdymo sistemą ir savo atliktą išsamią pakartotinio artėjimo tūpti ir nestabiliaus artėjimo tūpti duomenų analizę. Oro vežėjas taip pat pateikė išsamios informacijos apie bendrovėje *Cebu Pacific Air* nusistovėjusią ataskaitų teikimo kultūrą, paminėdamas, kad yra nustatyta ir konfidencialių ataskaitų teikimo sistema. Be to, *Cebu Pacific Air* pateikė išsamios informacijos apie savo dabartinę įgulos išteklių valdymo programą. *Cebu Pacific Air* pateikė Skrydžių saugos komitetui išsamios informacijos apie savo ilgiesiems ir trumpiesiems skrydžiams naudojamų „Airbus“ laivynų įgulų vadams keliamus patirties reikalavimus;
- (117) Skrydžių saugos komitetas atkreipė dėmesį į tai, kad po to, kai 2013 m. liepos mėn. buvo pašalintas iš Komisijos reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo, oro vežėjas *Philippine Airlines* 2013 m. lapkričio 4 d. atnaujino skrydžius į Sąjungą. Patikrinimų perone, atliktų pagal užsienio valstybei priklausančio orlaivio saugos vertinimo programą (SAFA) po to, kai oro vežėjas atnaujino skrydžius į Sąjungą, ataskaitos nerodo jokių neigiamų tendencijų, dėl kurių reikėtų nerimauti;

- (118) atsižvelgiant į pateiktus įrodymus dėl CAAP vykdomos oro vežėjo *Cebu Pacific Air* priežiūros ir į *Cebu Pacific Air* gebėjimą laikytis reikiamų aviacijos saugos taisyklių, taip pat į šios institucijos ir oro vežėjo pareiškimus per Skrydžių saugos komiteto posėdį, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad oro vežėjui *Cebu Pacific Air* turėtų būti netaikomas visiems Filipinuose registruotiems oro vežėjams taikomas draudimas vykdyti veiklą, ir šis oro vežėjas turėtų būti išbrauktas iš Komisijos reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;
- (119) valstybės narės sutarė tikrinti, kaip oro vežėjai *Philippine Airlines* ir *Cebu Pacific Air* iš tiesų laikosi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012. Jei iš tokių patikrinimų rezultatų arba kitos aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad tarptautinių saugos standartų nesilaikoma, Komisijai tektų imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Rusijos Federacijos oro vežėjai

- (120) Komisija, EASA ir valstybės narės ir toliau įdėmiai stebėjo oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijos Federacijoje ir kurie vykdo skrydžius į Sąjungą, saugos rodiklius – be kita ko, vykdė prioritetinius Rusijos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (121) siekdama įsitikinti, kad per SAFA patikrinimus nustatyti trūkumai tinkamai šalinami, Komisija, padedama EASA ir valstybių narių, 2014 m. kovo 10 d. susitiko su Rusijos federaline oro susisiektimo agentūra (toliau – FATA). Į posėdį pakviesti ir oro vežėjo *Kogalymavia* atstovai, kurie turėjo pranešti, kokių taisomųjų priemonių skrydžių saugai pagerinti ėmėsi šis oro vežėjas po ankstesnių 2013 m. lapkričio mėn. vykusių konsultacijų;
- (122) per posėdį FATA nurodė, kad naujausi Rusijos oro vežėjų, kurie vykdo skrydžius į Sąjungą, orlaivių SAFA patikrinimų rezultatai neduoda jokio pagrindo nerimauti, tačiau nurodė, kad tais atvejais, kai nustatyta didelių ar pasikartojančių trūkumų, ji ėmėsi veiksmų – atliko neplanuotus patikrinimus ir atidžiai kontroliavo trūkumų šalinimą. FATA taip pat informavo, kad, atlikus išsamų Tatarstano regiono tarnybos ir visų jos prižiūrimų oro vežėjų auditą, dėl didelių saugos valdymo trūkumų buvo atšaukti oro vežėjų *Tulpar Airlines* ir *Tatarstan Airlines* oro vežėjo pažymėjimai. FATA nurodė, kad, atsižvelgiant į aukštą oro vežėjo *Kogalymavia* 2013 m. SAFA koeficientą, per pastaruosius keturis mėnesius buvo atlikti keli neplanuoti jo patikrinimai. FATA teigimu, oro vežėjas iki šios dienos yra pašalinęs visus anksčiau nustatytus trūkumus ir gali vykdyti vietinius ir tarptautinius skrydžius jo OVP nustatytomis sąlygomis;
- (123) per posėdį *Kogalymavia* pristatė vykdomą taisomąjį veiksmą. Oro vežėjas pranešė, kad jo SAFA patikrinimų rezultatai pagerėjo – koeficientas sumažėjo iki 3,49 – ir kad buvo atlikti svarbūs struktūriniai ir techniniai pakeitimai, pavyzdžiui, parengtas svarbus salonų vidaus atnaujinimo planas, su EASA patvirtinta organizacija sudaryta subrangos sutartis dėl visos nuolatinio tinkamumo skraidyti valdymo organizavimo veiklos, pertvarkyta oro vežėjo atsarginių dalių tiekimo grandinė, įsteigtas Techninės priežiūros valdymo centras, pakeista dauguma Techninės priežiūros padalinio darbuotojų ir paskirtas naujas tinkamą patirtį turintis vyriausiasis inžinierius;
- (124) remiantis per šias konsultacijas gauta informacija, buvo padaryta išvada, kad nebūtina kviešti Rusijos aviacijos institucijų ar oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijos Federacijoje, sudalyvauti Skrydžių saugos komiteto posėdyje. FATA paprašyta įdėmiau stebėti keletą oro vežėjų, kurių SAFA koeficientas aukštas, ir atitinkamai teikti informaciją Komisijai. Dėl oro vežėjo *Kogalymavia* Komisija nurodė, kad, nepaisant pastebėtų patobulinimų, dar reikia sulaukti patvirtinimo dėl priemonių, kurių ėmėsi oro vežėjas, tvarumo ir jo saugos valdymo veiksmingumo;
- (125) todėl, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir įrašyti į jį Rusijos oro vežėjus. Tačiau, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla grėsmė saugai, Komisijai tektų imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

- (126) oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijos Federacijoje ir kurie vykdo skrydžius į Sąjungą, saugos rodikliai ir toliau bus įdėmiai stebimi. Jei iš patikrinimų perone rezultatų arba kitos aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad tarptautinių saugos standartų nesilaikoma, Komisijai tektų imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Sudano oro vežėjai

- (127) Komisija informavo Skrydžių saugos komitetą sudalyvavusi Sudano civilinės aviacijos administracijos (toliau – SCAA) 2013 m. gruodžio 5–6 d. Chartume surengtame aviacijos renginyje. Sudalyvavusi šiame renginyje Komisija pastebėjo, kad SCAA buvo reorganizuota ir kad jos tolesnėms investicijoms saugos srityje teikiama politinė parama. Apie šią paramą vietos aviacijos bendruomenės ir ICAO atstovų akivaizdoje viešai pareiškė už civilinę aviaciją atsakingas Sudano ministras;
- (128) siekdamas sukurti patikimą instituciją Sudano institucijos padarė didelę pažangą, visų pirma dėl to, kad buvo padidintas SCAA biudžetas, todėl SCAA galėjo pasamdyti specialistų ir tinkamai parengti savo darbuotojus;
- (129) šiuos patobulinimus dar turi įtvirtinti oro vežėjai, turintys Sudane išduotus OVP. Du iš oro vežėjų – *Sudan Airways* ir *Nova Airways* – patobulino savo standartus, ir buvo atliktas jų taikomų procedūrų auditas;
- (130) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas palankiai įvertino šias dedamas pastangas. Kai, SCAA manymu, jos oro vežėjai bus nustatę patikimas, tarptautinius standartus atitinkančias procedūras, bus galima numatyti Sąjungos patvirtinimo vietoje vizitą;
- (131) todėl nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo Sudano oro vežėjų atžvilgiu iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;

Svazilando Karalystės oro vežėjai

- (132) po 2007 m. atlikto USOAP audito Svazilando civilinės aviacijos institucijos (Svazilando civilinės aviacijos administracija – SWACAA) paprašė ICAO suteikti jai naują šalies kodą ir iš savo registro ištrynė visų ankstesnių registracijų įrašus. SWACAA taip pat atšaukė visus anksčiau išduotus OVP, todėl šiuo metu šalyje nėra nė vieno galiojančio OVP;
- (133) nuo tada, kai 2009 m. gruodžio mėn. pareigas pradėjo eiti naujas generalinis direktorius, SWACAA rodo aišką pasiryžimą pašalinti per 2007 m. ICAO atliktą USOAP auditą nustatytus trūkumus. SWACAA buvo leista registruojant orlaivius naudoti naują ICAO šalies kodą (3DC);
- (134) buvo pradėta plataus masto visos priežiūros funkcijos reforma, ir jau atlikti svarbūs pakeitimai: baigta teisinės sistemos pertvarka, vykdomas reguliavimo institucijos ir oro uosto paslaugų teikėjo atskyrimas, taip pat pasirašyti ir galioja įvairūs partnerystės susitarimai su kaimyninėmis šalimis;
- (135) 2014 m. sausio 21 d. Komisija pakvietė SWACAA sudalyvauti 2014 m. sausio 27 d. techninių konsultacijų posėdyje Briuselyje. Iš pradžių priėmusi kvietimą, SWACAA vėliau atsisakė atvykti ir paprašė duoti daugiau laiko dar geriau pasirengti;
- (136) 2014 m. kovo 10–14 d. EASA atliko techninės pagalbos vizitą. Pagrindinis vizito tikslas buvo suteikti SWACAA pagalbą prisidedant prie jos pastangų stiprinti pajėgumus ir papildomai konsultuojant, kaip būtų geriausia šalinti dar nepašalintus per ICAO atliktą USOAP auditą nustatytus trūkumus. Nors tai nebuvo auditas, per EASA techninės pagalbos vizitą pastebėta daug svarbių patobulinimų;
- (137) 2014 m. kovo 26 d. SWACAA sudalyvavo Skrydžių saugos komiteto posėdyje. SWACAA paaiškino šiuo metu įgyvendinanti patikslintą taisomųjų veiksmų planą, dėl kurio 2013 m. gegužės mėn. sutarta su ICAO. Įgyvendinant šį taisomųjų veiksmų planą ir politikams teikiant tvirtą paramą ir rodant politinę valią, taip pat gavus daugiau lėšų, buvo įdėtos didelės pastangos įdarbinti ir parengti tinkamų darbuotojų. SWACAA taip pat pasinaudojo parama, teikiama pagal ICAO Techninės pagalbos biuro projektą, kurio tikslas – teikti su mokymu susijusią, teisinę ir organizacinę pagalbą, taip pat padėti didinti pajėgumus priežiūros srityje. Šiame projekte dalyvaujantys ICAO ekspertai šiuo metu yra nustatę, kad faktinio įgyvendinimo stoka sudaro 40 % – siekiama, kad baigiant projektą (2014 m. birželio mėn. pabaigoje) šis rodiklis būtų lygus 35 %. Siekiant užtikrinti tvarumą pasibaigus

projektui, Svazilande nuo 2014 m. liepos mėn. veiks Pietų Afrikos vystymosi bendrijos (PAVB) aviacijos saugos organizacijos (angl. santrumpa – SASO) būstinė. Taip pat nurodyta, kad orlaivių, turinčių seną orlaiviams registruoti naudotą ICAO šalies kodą (3D), SWACAA nepripažįsta orlaiviais, kurių priežiūrą ji turi vykdyti;

- (138) SWACAA išsprendė daugumą neišspręstų protokolo klausimų ir atsakė į juos ICAO internetinėje CMA sistemoje pateikdama patvirtinamuosius įrodymus. ICAO kol kas nepatvirtino šių veiksmų, todėl oficialiai šalies rodikliai vis dar tokie patys kaip 2007 m., nepaisant to, kad nuo tada labai patobulėta;
- (139) SWACAA paprašė 2014 m. lapkričio mėn. atlikti koordinavimo ir patvirtinimo vizitą, kad būtų gautas ICAO patvirtinimas dėl daugybės jau atliktų taisomųjų veiksmų;
- (140) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas palankiai įvertino SWACAA pasiryžimą įgyvendinti patikslintą taisomųjų veiksmų planą, kuriame numatyti pagrindiniai veiksmai jau atlikti, ir paskatino SWACAA stengtis sukurti visiškai ICAO standartus atitinkančią aviacijos sistemą;
- (141) atsižvelgiant į tai, kad priežiūros funkcija jau smarkiai sustiprinta, ir į tai, kad šiuo metu nesama galiojančių OVP, o naujų OVP paklausa dar tik po truputį formuojasi, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad Svazilando Karalystę reikėtų išbraukti iš oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašo;
- (142) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas ir toliau įdėmiai stebės SWACAA pajėgumą visapusiškai atlikti priežiūros pareigą. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas paprašė SWACAA pranešti Komisijai apie kiekvieną naujai išduotą ar pakeistą OVP. Jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla grėsmė saugai, Komisijai tektų imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Jemeno oro vežėjai

- (143) 2013 m. birželio 25 d. paskelbta oficiali avarijos, kurią 2009 m. birželio 29 d. Moronyje, Komorų salose, patyrė oro vežėjo *Yemen Airways* (toliau – *Yemenia*) orlaivis, tyrimo ataskaita. Ataskaitoje pateiktos trys pagrindinės rekomendacijos: pirma, Komorų valdžios institucijos turėtų nustatyti nuolatinės avarijos atveju taikytinas priemones, pritaikytas ieškoti prie aerodromo jūroje avariją patyrusio orlaivio vietos ir išgelbėti avarijos aukas; antra, Jemeno valdžios institucijos turėtų užtikrinti, kad visa skrydžius į Moronį vykdančių įgula būtų tinkamai parengta atlikti vizualiojo artėjimo tūpti nustatyta trajektorija manevrą; trečia, Jemeno valdžios institucijos turėtų patikrinti *Yemenia* pilotų parengimą, ypač jų gebėjimą reaguoti į avarines situacijas;
- (144) 2013 m. lapkričio 7 d. Jemeno civilinės aviacijos ir meteorologijos administracija (toliau – CAMA) atsiuntė raštą Komisijai. Rašte buvo pateikta šiek tiek informacijos apie veiksmus, kurių buvo imtasi atsižvelgiant į avariją. Skrydžių saugos komitetas informuotas apie šiuos veiksmus ir susijusius pokyčius per 2013 m. lapkričio mėn. posėdį;
- (145) Komisija 2014 m. sausio 9 d. surengė techninį posėdį Briuselyje. Posėdyje dalyvavo Komisija, ekspertai iš EASA ir valstybių narių, taip pat CAMA ir *Yemenia* atstovai;
- (146) prieš techninį posėdį, 2013 m. gruodžio 17 d., Komisija nusiuntė CAMA konkrečių klausimų, susijusių ne tik su avarijos ataskaita, bet ir su bendresnėmis CAMA pareigomis, susijusiomis su oro vežėju, kuriems pažymėjimai išduoti Jemene, saugos priežiūra. Komisija nusiuntė CAMA ir konkrečių klausimų, kurie turėjo būti perduoti oro vežėjui *Yemenia*. Abiejų grupių klausimai turėjo padėti Komisijai įvertinti veiksmų, kurių CAMA ir *Yemenia* ėmėsi reaguodamos į avarijos ataskaitoje pateiktas rekomendacijas, kokybę;
- (147) CAMA paaiškino, kad reaguodama į konkrečias Jemeno institucijoms skirtas rekomendacijas, be kita ko, suintensyvino oro vežėjo *Yemenia* saugos priežiūrą, pavyzdžiui, padidino salonų ir kabinų patikrinimų skaičių ir liepė oro vežėjui *Yemenia* atlikti visų į C kategorijos oro uostus skrydžius vykdančių įgulų su maršrutais ir oro uostais susijusios kvalifikacijos patikrinimus. Be kitų veiksmų, CAMA taip pat nurodė oro vežėjui *Yemenia* dažniau atlikti mokymą „Smuka ir orlaivio grąžinimas iš kritinės būklės į valdomą padėtį“;

- (148) oro vežėjas *Yemenia* paaiškino, kad, reaguodamas į konkrečias jam pateiktas rekomendacijas, jis atliko su valdymu ir oro vežėjų pažymėjimų paskirtaisiais pareigūnais susijusių pakeitimų, taip pat peržiūrėjo politiką ir procedūras ir atliko susijusių pakeitimų. Taip pat nurodyti audito, mokymo ir įgyvendinimo srityse atlikti patobulinimai. Be to, *Yemenia* dar kartą pabrėžė, kad jo įgula per periodinį mokymą imituoklyje, atliktą pagal skrydžio „Airbus“ mokymo programą, sudalyvavo avarinių procedūrų mokyme;
- (149) Skrydžių saugos komitetui buvo pateikta papildoma išsami informacija apie posėdyje toliau vykusias technines diskusijas, taip pat CAMA ir *Yemenia* pateiktų dokumentų santrauka;
- (150) remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir įrašyti į jį Jemeno oro vežėjus. Tačiau visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Jemene, įskaitant *Yemenia*, saugos rodikliai ir toliau bus įdėmiai stebimi. Jei būtų pastebėta ženklų, kad tarptautinių saugos standartų nesilaikoma, Komisijai tektų imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;
- (151) valstybės narės ir toliau tikrins, kaip oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Jemene, iš tiesų laikosi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Zambijos oro vežėjai

- (152) Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui informaciją apie naujausią iš Zambijos institucijų gautą korespondenciją, įskaitant 2013 m. gruodžio 10 d. Transporto ministerijos raštą. Rašte patvirtinta, kad buvo gautas ankstesnis 2013 m. spalio 1 d. Komisijos raštas, kuriame buvo pateikta rekomendacijų dėl sričių, kuriose institucijos turėtų labiausiai stengtis užtikrinti tolesnę pažangą ir patobulinimus;
- (153) 2013 m. gruodžio 10 d. Zambijos institucijų rašte informuota, kad buvo sudaryta Zambijos civilinės aviacijos administracijos direktorių valdyba ir kad ketinama iki 2014 m. sausio 31 d. paskirti civilinės aviacijos generalinį direktorių;
- (154) Komisija 2014 m. sausio 21 d. atsakyme patvirtino norinti tęsti konstruktyvų bendradarbiavimą su Zambijos institucijomis. Šiame atsakyme Komisija taip pat pasiūlė tada, kai bus paskirtas naujasis civilinės aviacijos generalinis direktorius, surengti techninį posėdį, per kurį būtų gauta informacijos apie daromą pažangą, kad būtų nuolat visapusiškai informuojamas Skrydžių saugos komitetas;
- (155) Komisija ir Skrydžių saugos komitetas atkreipė dėmesį į nuolatinę Zambijos civilinės aviacijos departamento daromą pažangą ir paskatino Zambijos valdžios institucijas tęsti darbą, kad atėjus tinkamam metui po reikiamo patikrinimo būtų galima persvarstyti šiuo metu taikomus apribojimus;
- (156) todėl, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo Zambijos oro vežėjų atžvilgiu iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;
- (157) Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 8 straipsnio 2 dalyje pripažįstama būtinybė sprendimus priimti greitai ir, jei reikia, skubiai, turint omenyje jų įtaką saugai. Todėl norint apsaugoti neskelbtiną informaciją ir sumažinti komercinį poveikį labai svarbu, kad sprendimai dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje arba tos veiklos apribojimai, sąrašo atnaujinimo būtų skelbiami ir įsigalioję tuoj pat po jų priėmimo;
- (158) todėl Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (159) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Skrydžių saugos komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 iš dalies keičiamas taip:

- (1) A priedas pakeičiamas šio reglamento A priedo tekstu;
- (2) B priedas pakeičiamas šio reglamento B priedo tekstu.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. balandžio 10 d.

*Komisijos vardu
Pirmininko pavedimu
Joaquín ALMUNIA
Pirmininko pavaduotojas*

A PRIEDAS

ORO VEŽEJŲ, KURIEMS DRAUDŽIAMA VYKDYTI VEIKLĄ EUROPOS SAJUNGOJE, SĄRAŠAS SU IŠIMTIMIS ⁽¹⁾

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinamas
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ganos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Afganistano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Afganistano Islamo Respublika
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistano Islamo Respublika
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistano Islamo Respublika
PAMIR AIRLINES	Nežinomas	PIR	Afganistano Islamo Respublika
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistano Islamo Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytą TAAG Angola Airlines, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Angolos Respublika
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolos Respublika
AIR GICANGO	009	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolos Respublika
AIR NAVE	017	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolos Respublika
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nežinomas	Angolos Respublika
DIEXIM	007	Nežinomas	Angolos Respublika
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nežinomas	Angolos Respublika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolos Respublika
HELIANG	010	Nežinomas	Angolos Respublika

⁽¹⁾ A priede išvardytiems oro vežėjams gali būti leidžiama naudotis skrydžių teisėmis nuomojantis oro vežėjo, kuriam draudimas vykdyti veiklą netaikomas, orlaivį su įgula, jeigu jie laikosi reikiamų saugos standartų.

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
HELMALONGO	AO 005-01/11	Nežinomas	Angolos Respublika
MAVEWA	016	Nežinomas	Angolos Respublika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Benino institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Benino Respublika
AERO BENIN	PEA Nr. 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Benino Respublika
AFRICA AIRWAYS	Nežinomas	AFF	Benino Respublika
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Nežinomas	Benino Respublika
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/ MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS	BGL	Benino Respublika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	Benino Respublika
COTAIR	PEA Nr. 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	Benino Respublika
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ ANAC/MDCTTP- PR/DEA/SCS	BNR	Benino Respublika
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Benino Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kongo Respublika
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Respublika
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nežinomas	Kongo Respublika
EMERAUDE	RAC06-008	Nežinomas	Kongo Respublika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Respublika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Respublika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nežinomas	Kongo Respublika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nežinomas	Kongo Respublika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Demokratinės Respublikos (KDR) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/ TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/ TVC/002/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/ TVC/007/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/ TVC/0122/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/ 2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/029/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/051/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/ TVC/2012	BUL	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CETRACA	105/CAB/MIN/ TVC/2012	CER	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0078/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/059/2012	CXR	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/0196/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/040/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
FILAIR	409/CAB/MIN/ TVC/037/2008	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0126/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/0027/2008	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/0082/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0051/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GTRA	409/CAB/MIN/ TVC/0060/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/0065/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0011/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0083/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/ TVC/0092/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerijos atstovo parašas (potvarkis Nr. 78/205)	LCG	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/ TVC/00/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/086/2011	OKP	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/0066/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
PEGASUS	409/CAB/MIN/ TVC/021/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/ TVC/021/2008	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0081/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/056/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0085/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/004/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/2008	WDA	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Džibučio institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Džibutis
DAALLO AIRLINES	Nežinomas	DAO	Džibutis
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Pusiaujo Gvinėja
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/ MTTCT/DGAC/ SOPS	CEL	Pusiaujo Gvinėja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/ MTTCT/DGAC/ SOPS	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
PUNTO AZUL	2012/0006/ MTTCT/DGAC/ SOPS	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
TANGO AIRWAYS	Nežinomas	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Eritrėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Eritrėja

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritrėja
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritrėja
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytus Gabon Airlines, Afrijet ir SN2AG, kuriems pažymėjimus išdavė Gabono Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Gabono Respublika
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ ANAC-G/DSA	EKG	Gabono Respublika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ ANAC-G/DSA	RVS	Gabono Respublika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ ANAC-G/DSA	LGE	Gabono Respublika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ ANAC-G/DSA	NRG	Gabono Respublika
SCD AVIATION	005/MTAC/ ANAC-G/DSA	SCY	Gabono Respublika
SKY GABON	009/MTAC/ ANAC-G/DSA	SKG	Gabono Respublika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ ANAC-G/DSA	SVG	Gabono Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua ir Indonesia Air Asia, kuriems pažymėjimus išdavė Indonezijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Indonezijos Respublika
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nežinomas	Indonezijos Respublika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonezijos Respublika
ASCO NUSA AIR	135-022	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonezijos Respublika
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Nežinomas	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonezijos Respublika
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonezijos Respublika
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonezijos Respublika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nežinomas	Indonezijos Respublika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezijos Respublika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonezijos Respublika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonezijos Respublika
EASTINDO	135-038	ESD	Indonezijos Respublika
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nežinomas	Indonezijos Respublika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezijos Respublika
HEAVY LIFT	135-042	Nežinomas	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonezijos Respublika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nežinomas	Indonezijos Respublika
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Nežinomas	Indonezijos Respublika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonezijos Respublika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonezijos Respublika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezijos Respublika
KOMALA INDONESIA	135-051	Nežinomas	Indonezijos Respublika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonezijos Respublika
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonezijos Respublika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
MARTABUANA ABADION	135-049	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonezijos Respublika
MIMIKA AIR	135-007	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NAM AIR	121-058	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonezijos Respublika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nežinomas	Indonezijos Respublika
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonezijos Respublika
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nežinomas	Indonezijos Respublika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezijos Respublika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nežinomas	Indonezijos Respublika
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nežinomas	Indonezijos Respublika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonezijos Respublika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SKY AVIATION	121-028	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SKY AVIATION	135-044	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SMAC	135-015	SMC	Indonezijos Respublika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezijos Respublika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonezijos Respublika
SURYA AIR	135-046	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonezijos Respublika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonezijos Respublika
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezijos Respublika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezijos Respublika
UNINDO	135-040	Nežinomas	Indonezijos Respublika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonezijos Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus oro vežėją Air Astana, kuriems pažymėjimus išdavė Kazachstano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kazachstano Respublika
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Kazachstano Respublika
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Kazachstano Respublika
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazachstano Respublika
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Kazachstano Respublika
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazachstano Respublika
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Kazachstano Respublika
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Kazachstano Respublika
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Kazachstano Respublika
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Kazachstano Respublika
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Kazachstano Respublika
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Kazachstano Respublika
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Kazachstano Respublika
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kazachstano Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Kazachstano Respublika
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Kazachstano Respublika
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Kazachstano Respublika
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazachstano Respublika
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Kazachstano Respublika
LUK AERO (buvęs EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Kazachstano Respublika
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Kazachstano Respublika
SCAT	AK-0460-12	VSV	Kazachstano Respublika
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazachstano Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kirgizijos Respublikos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kirgizijos Respublika
AIR BISHKEK (buvęs EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizijos Respublika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizijos Respublika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizijos Respublika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizijos Respublika
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizijos Respublika
HELI SKY	Nežinomas	HAC	Kirgizijos Respublika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizijos Respublika
KYRGYZ AIRLINES	Nežinomas	KGZ	Kirgizijos Respublika
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizijos Respublika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizijos Respublika
S GROUP AVIATION	6	Nežinomas	Kirgizijos Respublika
S GROUP INTERNATIONAL	Nežinomas	IND	Kirgizijos Respublika
SKY BISHKEK	Nežinomas	BIS	Kirgizijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizijos Respublika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizijos Respublika
VALSTYBINĖ AVIACIJOS BENDROVĖ, PRIKLAUSANTI EKSTREMALIŲ SITUACIJŲ VALDYMO MINISTERIJAI (SAEMES)	20	DAM	Kirgizijos Respublika
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgizijos Respublika
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizijos Respublika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizijos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Liberijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą			Liberija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Mozambiko Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Mozambiko Respublika
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Nežinomas	Mozambiko Respublika
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nežinomas	Mozambiko Respublika
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nežinomas	Mozambiko Respublika
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nežinomas	Mozambiko Respublika
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nežinomas	Mozambiko Respublika
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nežinomas	Mozambiko Respublika
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nežinomas	Mozambiko Respublika
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nežinomas	Mozambiko Respublika
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambiko Respublika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mozambiko Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mozambiko Respublika
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNA- TIONAL LDA	MOZ-17	Nežinomas	Mozambiko Respublika
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nežinomas	Mozambiko Respublika
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAM- BIQUE, SA	MOZ-10	Nežinomas	Mozambiko Respublika
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mozambiko Respublika
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Nežinomas	Mozambiko Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Nepalo institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Nepalo Respublika
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Nežinomas	Nepalo Respublika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Nepalo Respublika
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERA- TIONS)	058/2010	Nežinomas	Nepalo Respublika
FISHTAIL AIR	017/01	Nežinomas	Nepalo Respublika
GOMA AIR	064/2010	Nežinomas	Nepalo Respublika
MAKALU AIR	057A/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nežinomas	Nepalo Respublika
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalo Respublika
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Nepalo Respublika
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Nežinomas	Nepalo Respublika
SIMRIK AIR	034/00	Nežinomas	Nepalo Respublika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalo Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
SITA AIR	033/2000	Nežinomas	Nepalo Respublika
TARA AIR	053/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalo Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus oro vežėjus Philippine Airlines ir Cebu Pacific Air, kuriems pažymėjimus išdavė Filipinų institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Filipinų Respublika
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Nežinomas	Filipinų Respublika
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filipinų Respublika
AIR JUAN AVIATION	2013053	Nežinomas	Filipinų Respublika
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipinų Respublika
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Nežinomas	Filipinų Respublika
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Nežinomas	Filipinų Respublika
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filipinų Respublika
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nežinomas	Filipinų Respublika
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Nežinomas	Filipinų Respublika
CM AERO SERVICES	20110401	Nežinomas	Filipinų Respublika
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Nežinomas	Filipinų Respublika
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nežinomas	Filipinų Respublika
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Nežinomas	Filipinų Respublika
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Filipinų Respublika
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipinų Respublika
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filipinų Respublika
LION AIR	2009019	Nežinomas	Filipinų Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nežinomas	Filipinų Respublika
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Filipinų Respublika
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nežinomas	Filipinų Respublika
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nežinomas	Filipinų Respublika
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nežinomas	Filipinų Respublika
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nežinomas	Filipinų Respublika
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nežinomas	Filipinų Respublika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Filipinų Respublika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Filipinų Respublika
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nežinomas	Filipinų Respublika
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Nežinomas	Filipinų Respublika
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nežinomas	Filipinų Respublika
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filipinų Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė San Tomė ir Prinsipės institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			San Tomė ir Prinsipė
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	San Tomė ir Prinsipė
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	San Tomė ir Prinsipė
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	San Tomė ir Prinsipė
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nežinomas	San Tomė ir Prinsipė
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	San Tomė ir Prinsipė
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	San Tomė ir Prinsipė

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	San Tomė ir Prinsipė
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	San Tomė ir Prinsipė
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	San Tomė ir Prinsipė
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	San Tomė ir Prinsipė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Siera Leonės valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą vežėjų priežiūrą, įskaitant			Siera Leonė
AIR RUM, LTD	Nežinomas	RUM	Siera Leonė
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nežinomas	DTY	Siera Leonė
HEAVYLIFT CARGO	Nežinomas	Nežinomas	Siera Leonė
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nežinomas	ORJ	Siera Leonė
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nežinomas	PRR	Siera Leonė
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nežinomas	SVT	Siera Leonė
TEEBAH AIRWAYS	Nežinomas	Nežinomas	Siera Leonė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Sudano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą			Sudano Respublika
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Sudano Respublika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Sudano Respublika
BADER AIRLINES	035	BDR	Sudano Respublika
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Sudano Respublika
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Sudano Respublika
DOVE AIRLINES	052	DOV	Sudano Respublika
ELIDINER AVIATION	008	DND	Sudano Respublika
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Sudano Respublika
GREEN FLAG AVIATION	017	Nežinomas	Sudano Respublika
HELEJETIC AIR	057	HJT	Sudano Respublika
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Sudano Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Sudano Respublika
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Sudano Respublika
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Sudano Respublika
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Sudano Respublika
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Sudano Respublika
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Sudano Respublika
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Sudano Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Zambijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Zambija
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/ 2009	ZMA	Zambija

B PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, KURIŲ VEIKLAI ES TAIKOMI APRIBOJIMAI, SĄRAŠAS ⁽¹⁾

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolos Respublika	Visas laivynas, išskyrus penkis „Boeing B777“ tipo orlaivius ir keturis „Boeing B737-700“ tipo orlaivius.	Visas laivynas, išskyrus D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolos Respublika
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazachstanas	Visas laivynas, išskyrus „Boeing B767“ tipo orlaivius, „Boeing B757“ tipo orlaivius ir „Airbus A319/320/321“ tipo orlaivius.	Visas laivynas, išskyrus „Boeing B767“ tipo laivynui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; „Boeing B757“ tipo laivynui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; „Airbus A319/320/321“ tipo laivynui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP.	Aruba (Nyderlandų Karalystė)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorai	Visas laivynas, išskyrus LET 410 UVP.	Visas laivynas, išskyrus D6-CAM (851336).	Komorai
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabono Respublika	Visas laivynas, išskyrus du „Falcon 50“ tipo orlaivius ir du „Falcon 900“ tipo orlaivius.	Visas laivynas, išskyrus TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Gabono Respublika
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabono Respublika	Visas laivynas, išskyrus vieną „Boeing B767-200“ tipo orlaivį.	Visas laivynas, išskyrus TR-LHP.	Gabono Respublika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabono Respublika	Visas laivynas, išskyrus vieną „Challenger CL-601“ tipo orlaivį ir vieną „HS-125-800“ tipo orlaivį.	Visas laivynas, išskyrus TR-AAG, ZS-AFG.	Gabono Respublika; Pietų Afrikos Respublika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ganos Respublika	Visas laivynas, išskyrus du DC8-63F tipo orlaivius.	Visas laivynas, išskyrus 9G-TOP ir 9G-RAC.	Ganos Respublika

⁽¹⁾ B priede išvardytiems oro vežėjams gali būti leidžiama naudotis skrydžių teisėmis nuomojant oro vežėjo, kuriam draudimas vykdyti veiklą netaikomas, orlaivį su igula, jeigu jie laikosi reikiamų saugos standartų.

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Irano Islamo Respublika	Visas laivynas, išskyrus keturiolika „Airbus A300“ tipo orlaivių, aštuonis „Airbus A310“ tipo orlaivius ir vieną „Boeing B737“ orlaivį.	Visas laivynas, išskyrus EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Irano Islamo Respublika
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika	Visas laivynas, išskyrus du „TU-204“ tipo orlaivius.	Visas laivynas, išskyrus P-632, P-633.	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskaras	Visas laivynas, išskyrus tris „Boeing B737-300“ tipo orlaivius, du „ATR 72-500“ tipo orlaivius, vieną „ATR 42-500“ tipo orlaivį, vieną „ATR 42-320“ tipo orlaivį ir tris „DHC 6-300“ tipo orlaivius.	Visas laivynas, išskyrus 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskaro Respublika

(1) Oro vežėjui „Air Astana“ leidžiama naudoti tik konkrečių nurodytų tipų orlaivius su sąlyga, kad jie registruoti Aruboje ir kad apie visus oro vežėjo pažymėjimo pakeitimus laiku pranešama Komisijai ir Eurokontrolei.

(2) Šiuo metu Sąjungoje vykdomiems skrydžiams oro vežėjui „Afrijet“ leidžiama naudoti tik nurodytus orlaivius.

(3) Šiuo metu Sąjungoje vykdomiems skrydžiams oro vežėjui „Gabon Airlines“ leidžiama naudoti tik nurodytus orlaivius.

(4) Skrydžius į Sąjungą oro vežėjui „Iran Air“ leidžiama vykdyti tik nurodytais orlaiviais Reglamento (ES) Nr. 590/2010 69 konstatuojamojoje dalyje išdėstytomis sąlygomis, OL L 170, 2010 7 6, p. 15.