

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2015/1014**2015 m. birželio 25 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 ⁽¹⁾ 9 straipsnį, ypač į jo 4 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamentu (EB) Nr. 474/2006 ⁽²⁾ sudarytas oro vežėjų, kuriems taikomas Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, 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 informaciją, kuri yra aktuali siekiant atnaujinti tą Sąjungos sąrašą. Svarbios informacijos pateikė ir tam tikros trečiosios šalys. Remiantis ta informacija ir Komisijos atliktais tikrinimais, šis Sąjungos sąrašas turėtų būti dabar atnaujintas;
- (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 Sąjungos sąrašą įrašytam oro vežėjui nustatyto veiklos draudimo sąlygas;
- (4) susijusiems oro vežėjams Komisija suteikė galimybę susipažinti su valstybių narių, EASA ir trečiųjų šalių pateiktais dokumentais ir pateikti pastabas raštu bei informaciją žodžiu Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui, įsteigtam Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3922/1991 ⁽³⁾;
- (5) Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui naujausią informaciją apie šiuo metu pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir jo įgyvendinimo Reglamentą (EB) Nr. 473/2006 ⁽⁴⁾ vykdomas bendras konsultacijas su Angolos, Botsvanos, Jemeno, Filipinų, Gabono, Ganos, Indijos, Indonezijos, Irano, Kazachstano, Kongo Demokratinės Respublikos, Libano, Libijos, Madagaskaro, Mauritanijos Islamo Respublikos, Mozambiko, Sudano, Tailando ir Zambijos kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjais. Komisija taip pat pateikė Skrydžių saugos komitetui informaciją apie Afganistaną, Beniną, Gvinėją, Kirgiziją, Nepalą, Šiaurės Korėją, San Tomė ir Prinsipę ir Taivaną, taip pat Komisija pateikė atnaujintą informaciją dėl techninių konsultacijų su Rusijos Federacija;
- (6) Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui EASA pateikė Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą (toliau – USOAP) atlikto audito ataskaitų analizės rezultatus.

⁽¹⁾ OL L 344, 2005 12 27, p. 15.

⁽²⁾ 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 84, 2006 3 23, p. 14).

⁽³⁾ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/1991 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4).

⁽⁴⁾ 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 taisyklės (OL L 84, 2006 3 23, p. 8).

Atsižvelgiant į šias aplinkybes, buvo priminta, kaip svarbu, kad valstybės narės perone tikrintų visų pirma tų oro vežėjų orlaivius, kuriems licencijas išdavė valstybės, kurių atžvilgiu ICAO nustatė reikšmingų saugos problemų arba kurių saugos priežiūros sistema, remiantis EASA išvada, turi didelių trūkumų. Nustačius šiuos prioritetinius patikrinimus ir Komisijai vykdant konsultacijas pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005, tikimasi gauti daugiau informacijos apie oro vežėjų, kuriems licencijos išduotos tose valstybėse, saugos rodiklius;

- (7) Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui EASA pateikė patikrinimų perone, atliktų pagal užsienio valstybei priklausančio orlaivio saugos vertinimo (toliau – SAFA) programą, vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽¹⁾, analizės rezultatus;
- (8) Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui EASA pateikė atnaujintą informaciją apie techninės pagalbos projektus, įgyvendintus valstybėse, kurių oro vežėjams taikomos Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 numatytos priemonės arba veiklos stebėjimas. EASA išdėstė su šiuo klausimu susijusius planus ir pateikė informaciją apie prašymus toliau teikti techninę pagalbą ir bendradarbiauti siekiant padidinti civilinės aviacijos administracijų (CAA) administracinę ir techninę pajėgumą, kad būtų padedama spręsti visas taikytinų tarptautinių standartų nesilaikymo problemas. Valstybės narės paragintos į tuos prašymus atsakyti dvišaliu pagrindu, atsakymą suderinus su Komisija ir EASA. Šiuo klausimu Komisija pabrėžė, kad, siekiant padidinti tarptautinės aviacijos saugą, yra naudinga teikti tarptautinei aviacijos bendruomenei informaciją (ypač naudojant ICAO saugos srities bendradarbiavimo pagalbos tinklo duomenų bazę) apie Sąjungos ir jos valstybių narių teikiamą techninę pagalbą;
- (9) Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui Eurokontrolė pateikė atnaujintą informaciją apie padėtį, susijusią su SAFA įspėjimo funkcija, ir naujausius statistinius duomenis apie įspėjimo pranešimus, susijusius su oro vežėjais, kuriems taikomas draudimas;

Sąjungos oro vežėjai

- (10) remdamosi EASA atlikta informacijos, gautos tikrinant Sąjungos oro vežėjų orlaivius perone arba EASA vykdant standartizacijos patikrinimus, taip pat nacionalinėms aviacijos administracijoms atliekant specialius patikrinimus ir auditą, analize, kelios valstybės narės ėmėsi tam tikrų priemonių reikalavimų vykdymui užtikrinti ir apie jas informavo Komisiją bei Skrydžių saugos komitetą. Estija pranešė, kad Estijos civilinės aviacijos administracija atliko oro vežėjo „AS Avies“ auditą ir kad oro vežėjas sprendžia nustatytas problemas;
- (11) valstybės narės pakartojo, kad yra pasirengusios imtis reikiamų veiksmų, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad Sąjungos oro vežėjams nesilaikant reikiamų saugos standartų kyla neišvengiama grėsmė saugai;

Angolos oro vežėjai

- (12) Reglamentu (EB) Nr. 474/2006 su pakeitimais, padarytais Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 1197/2011 ⁽²⁾, leidžiama oro vežėjui „TAAG Angola Airlines“, kuriam pažymėjimas išduotas Angoloje, vykdyti veiklą Sąjungoje keturiais „Boeing 737-700“ tipo orlaiviais, kurių registracijos ženklai yra D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH ir D2-TBJ, trimis „Boeing 777-200“ tipo orlaiviais, kurių registracijos ženklai yra D2-TED, D2-TEE ir D2-TEF, ir dviem „Boeing 777-300“ tipo orlaiviais, kurių registracijos ženklai yra D2-TEG ir D2-TEH;
- (13) 2014 m. lapkričio 21 d. oro vežėjas „TAAG Angola Airlines“ per Angolos kompetentingas institucijas (toliau – INAVIC) pateikė prašymą į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą įrašyti naują „Boeing 777-300“ tipo orlaivį. Komisijai pakvietus, 2015 m. vasario 25 d. Briuselyje INAVIC ir „TAAG Angola Airlines“ dalyvavo techninių

⁽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).

⁽²⁾ 2011 m. lapkričio 21 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1197/2011 (OL L 303, 2011 11 22, p. 14). Žr. visų pirma šio reglamento 26–30 konstatuojamąsias dalis.

konsultacijų posėdyje, kuriame buvo išsamiai peržiūrėti visi esamos saugos padėties aspektai, be kita ko, susiję su oro vežėjo „TAAG Angola Airlines“ orlaivių parko papildymu nauju orlaiviu;

- (14) INAVIC daugiausia pastangų iš esmės skyrė teisinės sistemos suderinimui su tarptautiniais reikalavimais, infrastruktūros gerinimui (radio ryšio veikimo zonai savo teritorijoje), licencijų išdavimo personalui ir organizacijoms reikalavimų stiprinimui ir dabartinių oro vežėjų priežiūrai. Kadangi ši veikla kol kas neviseškai atitinka būtinus tarptautinės saugos standartus, nes pažymėjimų išdavimas oro vežėjams nepakankamai griežtas, nėra galimybės sušvelninti dabartinio draudimo, taikomo visiems INAVIC išduotus pažymėjimus turintiems oro vežėjams, išskyrus „TAAG Angola Airlines“. Komisija atsižvelgė į tai, kad INAVIC ir „TAAG Angola Airlines“ bendradarbiavimas ir koordinavimas pagerėjo – reguliariai vyksta susitikimai, kuriuose aptariami visi oro vežėjo veiklos aspektai;
- (15) „TAAG Angola Airlines“ pranešė apie orlaivių parko atnaujinimą ir didinimą: „B737-200“ ir „B747-300 Combi“ tipo orlaiviai bus nebenaudojami, o bus įsigyti nauji „B777-200“, „B777-300ER“ ir „B737-700“ tipo orlaiviai; taip pat bus skiriama daug dėmesio veiklos kokybei, technikai, techninei priežiūrai ir augimui. Padedant išorės konsultantams labai pagerėjo pilotų mokymas. Saugą taip pat pavyko pagerinti pradėjus naudoti nebaudžiamąjį anoniminį pranešimų apie įvykius mechanizmą. Ši informacija kartu su išsamia skrydžio duomenų stebėjimo analize dabar sistemingai naudojama, kad būtų nustatyti praeityje įvykę incidentai arba anomalijos ir jiems užkirstas kelias, taip pat ji įtraukiama į pilotų mokymo programą;
- (16) vykstant leidimo išdavimo trečiosios šalies oro vežėjui procesui ⁽¹⁾ nuo 2014 m. lapkričio mėn. „TAAG Angola Airlines“ nuolat bendravo su EASA ir teikė faktinius ir išsamius duomenis apie savo orlaivių parką ir veiklą;
- (17) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašas turėtų būti iš dalies pakeistas ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą turi būti įrašytas „TAAG Angola Airlines“ dar vienas „Boeing 777-300“ tipo orlaivis (registracijos ženklas D2-TEL), kad šį orlaivį būtų leista naudoti Sąjungoje;
- (18) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar oro vežėjas „TAAG Angola Airlines“ iš tiesų laikosi reikiamų saugos standartų, pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 atlikdamos prioritetinius šio oro vežėjo orlaivių patikrinimus perone;

Botsvanos oro vežėjai

- (19) Komisijai paprašius, 2015 m. sausio 30 d. raštu Botsvanos civilinės aviacijos administracija pateikė informaciją apie padarytą pažangą sprendžiant reikšmingas saugos problemas ir reaguojant į kitus ICAO nustatytus faktus. Botsvanos civilinės aviacijos administracija nurodė, kokia tolesnė pažanga padaryta įgyvendinant tarptautinius saugos standartus. Botsvanos civilinės aviacijos administracija paraginta kreiptis į ICAO, kad pastaroji patikrintų, kaip išspręstos reikšmingos saugos problemos;
- (20) Remiantis turima su sauga susijusia informacija, negalima pagrįsti sprendimo uždrausti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Botsvanoje, vykdyti veiklą arba nustatyti jiems veiklos apribojimas. Tačiau, Komisijos nuomone, padėtį reikėtų toliau atidžiai stebėti;
- (21) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą, į jį įrašant Botsvanos oro vežėjus;

⁽¹⁾ 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros.

Kongo Demokratinės Respublikos oro vežėjai

- (22) visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kongo Demokratinėje Respublikoje, į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įrašyti nuo 2006 m. kovo mėn. ⁽¹⁾;
- (23) 2015 m. gegužės 27 d. raštu Kongo Demokratinės Respublikos kompetentingos institucijos (*Autorité de l'Aviation Civile*, toliau – ANAC) pranešė Komisijai, kad buvo panaikinti oro vežėjų „Air Baraka“, „Biega Airways“, „Cetrac Aviation Service SPRL“, „CongoExpress“, „GIS'AIR“, „Goma Express“, „GTRA“, „Katanga Express“, „Okapi Airlines“, „Patron Airways“, „Pegasus Aviation“, „Sion Airlines“ ir „Tracep Congo“ oro vežėjų pažymėjimai, todėl šie oro vežėjai turėtų būti išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;
- (24) 2015 m. birželio 4 d. AAC pateikė Komisijai papildomos informacijos, iš kurios matyti, kad buvo panaikinti oro vežėjų „African Air Service Commuter“, „Air Castilla“, „Air Malebo“, „Armi Global Business Airways“, „Business Aviation“, „CHC Stellavia“, „Eagles Services“, „Ephrata Airlines“, „Filair“, „Fly Congo“, „Galaxy Kavatsi“, „International Trans Air Business“, „Jet Congo Airlines“, „Katanga Wings“, „Lignes Aériennes Congolaises“, „Mavivi Air Trade“, „Safe Air“, „Stellar Airways“, „Waltair Aviation“ ir „Wimbi Dira Airways“ oro vežėjų pažymėjimai, todėl šie oro vežėjai turėtų būti išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;
- (25) AAC taip pat pranešė Komisijai, kad licencijos oro susisiekimui vykdyti buvo išduotos oro vežėjams „Dakota SPRL“, „Malu Aviation“, „Serve Air“ ir „Congo Airways“, tačiau nepateikė įrodymų, kad pažymėjimų šiems oro vežėjams išdavimas ir jų priežiūra visiškai atitinka taikytinus tarptautinius saugos standartus. Todėl šie oro vežėjai turėtų būti įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;
- (26) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašas turėtų būti iš dalies pakeistas ir iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo išbraukti oro vežėjai „African Air Service Commuter“, „Air Baraka“, „Air Castilla“, „Air Malebo“, „Armi global Business Airways“, „Biega Airways“, „Business Aviation“, „Cetrac Aviation Service SPRL“, „CHC Stellavia“, „Congo Express“, „Eagles Services“, „Ephrata Airlines“, „Filair“, „Fly Congo“, „Galaxy Kavatsi“, „GIS'AIR“, „Goma Express“, „GTRA“, „International Trans Air Business“, „Jet Congo Airlines“, „Katanga Express“, „Katanga Wings“, „Lignes Aériennes Congolaises“, „Mavivi Air Trade“, „Okapi Airlines“, „Patron Airways“, „Pegasus Aviation“, „Safe Air“, „Sion Airlines“, „Stellar Airways“, „Tracep Congo“, „Waltair Aviation“ ir „Wimbi Dira Airways“, o oro vežėjai „Dakota“, „Malu Aviation“, „Serve Air“ ir „Congo Airways“ įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

Gabono oro vežėjai

- (27) oro vežėjai „Air Services SA“ ir „SCD Aviation“ į A priedą įrašyti 2008 m. liepos mėn. Oro vežėjui „Gabon Airlines“ leista nuo 2008 m. liepos mėn. skrydžius į ES vykdyti tik „Boeing 767-200“ tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas TR-LHP, Reglamento (EB) Nr. 715/2008 ⁽²⁾ 15 konstatuojamojoje dalyje nurodytomis sąlygomis.
- (28) 2015 m. birželio 5 d. Gabono kompetentingos institucijos pateikė Komisijai įrodymą, kad buvo panaikinti oro vežėjų „Air Services SA“, „SCD Aviation“ ir „Gabon Airlines“ oro vežėjo pažymėjimai, todėl šie oro vežėjai turėtų būti išbraukti iš oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą arba kuriems taikomi veiklos apribojimai, Sąjungos sąrašo;
- (29) Gabono kompetentingos institucijos pranešė Komisijai, kad 2015 m. gegužės 6 d. oro vežėjui „Tropical Air Gabon“ išdavė oro vežėjo pažymėjimą, tačiau neįrodė, kad šiam oro vežėjui pažymėjimas išduotas ir jo veikla prižiūrima pagal visus taikytinus tarptautinius saugos standartus. Todėl šis oro vežėjas turėtų būti įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 2008 m. liepos 24 d. Reglamentas (EB) Nr. 715/2008, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 197, 2008 7 25, p. 36).

- (30) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašas turėtų būti iš dalies pakeistas ir iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo išbraukti oro vežėjai „Air Services SA“ ir „SCD Aviation“, iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedo išbraukti oro vežėjas „Gabon Airlines“, o oro vežėjas „Tropical Air Gabon“ įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

Ganos oro vežėjai

- (31) 2010 m. rugsėjo mėn. į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą buvo įrašytas oro vežėjas „Meridian Airways LTD“ ⁽¹⁾. 2010 m. rugsėjo mėn. „Airlift International (GH) LTD“ buvo įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą, kuriuo remiantis Sąjungoje leidžiama naudoti tik konkretų „DC-8-63F“ tipo orlaivį. Abu sprendimai priimti nustačius rimtų saugos trūkumų per patikrinimą perone, atliktą pagal SAFA programą. 2010 m. lapkričio mėn. nuspręsta, kad „Airlift International (GH) LTD“ Sąjungoje gali naudoti kitą „DC-8 63F“ tipo orlaivį ⁽²⁾.
- (32) 2014 m. vasario 5 d. Ganos civilinės aviacijos administracija (toliau – GCAA) Komisijai atsiuntė tam tikrų Ganoje registruotų „DC-8-63F“ tipo orlaivių išregistravimo pažymėjimus. GCAA taip pat pranešė, kad ji davė techninius nurodymus uždrausti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Ganoje, naudoti „DC-8“ tipo orlaivius; šie nurodymai įsigaliojo 2013 m. gruodžio 31 d. Šį faktą galima laikyti patvirtinimu, kad Ganos valstybė nebepalaiko „DC-8“ tipo orlaivių naudojimo ir jų įtraukimo į valstybinį orlaivių registrą;
- (33) 2015 m. vasario 16 d. GCAA pateikė Komisijai rašytinių įrodymų, kad GCAA panaikino „Meridian Airways LTD“ ir „Airlift International (GH) LTD“ oro vežėjų pažymėjimus. 2015 m. kovo 17 d. vyko GCAA aukšto rango atstovų, Komisijos ir EASA posėdis, kurio metu GCAA pateikė išsamios informacijos, susijusios su dabartine organizacine struktūra, oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Ganoje, priežiūra ir pažymėjimų išdavimo oro vežėjams procesu. Faktas, kad buvo panaikinti šie du oro vežėjo pažymėjimai bei kiti faktai, pateikti per techninį posėdį, susiję su GCAA aviacinės saugos priežiūros tvarka, buvo laikomi pakankami, kad būtų prieita prie išvados, jog „Meridian Airways LTD“ ir „Airlift International (GH) LTD“ baigė savo veiklą;
- (34) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašas turėtų būti iš dalies pakeistas ir iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo išbrauktas oro vežėjas „Meridian Airways LTD“, o iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedo išbrauktas oro vežėjas „Airlift International (GH) LTD“;
- (35) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Indijos oro vežėjai

- (36) 2014 m. gruodžio 24 d. rašte Indijos generalinė civilinės aviacijos direkcija pateikė Komisijai atnaujintos informacijos apie taisomuosius veiksmus, kurių ėmėsi Indijos DGCA, susijusius su 2014 m. sausio mėn. Jungtinių Valstijų federalinės aviacijos administracijos (toliau – FAA) priimtu sprendimu Indijos atitikties lygį sumažinti nuo 1 kategorijos iki 2 kategorijos atsižvelgiant į Tarptautinės aviacijos saugos vertinimo (toliau – IASA) auditą. Šiame rašte taip pat buvo nurodyta, kad 2014 m. gruodžio mėn. FAA atliko pakartotinį Indijos DGCA vertinimą. 2015 m. balandžio 8 d. FAA paskelbė nusprendusi, kad atsižvelgdama į IASA auditą Indijos atitikties lygį padidinti nuo 2 kategorijos iki 1 kategorijos;

⁽¹⁾ 2010 m. rugsėjo 6 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 791/2010 (OL L 237, 2010 9 8, p. 10). Žr. visų pirma šio reglamento 9–23 konstatuojamąsias dalis.

⁽²⁾ 2010 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1071/2010 (OL L 306, 2010 11 23, p. 44). Žr. visų pirma šio reglamento 29–31 konstatuojamąsias dalis.

- (37) 2015 m. balandžio 10 d. rašte, nusiųstame Indijos DGCA, Komisija pritarė teigiamam FAA sprendimui padidinti Indijos IASA atitikties lygį, tačiau dar kartą pabrėžė, kad Indijos DGCA turėtų toliau bendradarbiauti su Komisija ir reguliariai teikti atnaujintą informaciją apie tai, kad Indijos DGCA vykdo savo tarptautinius saugos ir priežiūros įsipareigojimus;
- (38) 2015 m. gegužės 7 d. vyko techninės konsultacijos, kuriose dalyvavo Komisijos, EASA, vienos valstybės narės ekspertai ir Indijos DGCA aukšto rango atstovai. Per posėdį Indijos DGCA turėjo galimybę išsamiai nurodyti priemones, kurių ji ėmėsi ir dėl kurių FAA padidino Indijos atitikties lygį nuo antros kategorijos iki pirmos kategorijos. Indijos DGCA pateikė išsamų taisomųjų veiksmų planą, kurį ji įgyvendino, taip pat konkrečią informaciją apie tvarias priemones, kurias ji įgyvendino, kad padidintų saugos priežiūros pajėgumą. Komisija atsižvelgė į Indijos DGCA pateiktą informaciją. Nuspręsta, kad nebūtina uždrausti arba apriboti oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indijoje, veiklą, tačiau naudinga tęsti technines konsultacijas, kad su sauga susiję klausimai būtų nuolat aptariami su Indijos DGCA;
- (39) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą, į jį įrašant Indijos oro vežėjus;
- (40) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius Indijos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Indonezijos oro vežėjai

- (41) toliau vyksta reguliarios Komisijos ir Indonezijos generalinės civilinės aviacijos generalinio direktijos (toliau – DGCA) konsultacijos siekiant stebėti, kokią pažangą daro Indonezijos DGCA, kad užtikrintų, jog visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, saugos priežiūra atitiktų tarptautinius saugos standartus. Po 2014 m. gegužės mėn. ICAO atlikto audito DGCA baigė rengti taisomųjų veiksmų planą ir šiuo metu baigia įgyvendinti tuos taisomuosius veiksmus;
- (42) 2014 m. gruodžio 28 d. oro vežėjo „Indonesia AirAsia“ orlaivis QZ8501 skrydžio metu virš Javos jūros patyrė avariją. Orlaivis sudužo, o visi keleiviai ir įgulos nariai žuvo. Indonezijos nacionalinis transporto saugos komitetas (toliau – NTSC) atlieka avarijos tyrimą, galutinę jo ataskaitą tikimasi gauti iki 2015 m. pabaigos;
- (43) 2015 m. sausio mėn. Komisijos atstovai vyko į Indoneziją aptarti 2014 m. gegužės mėn. ICAO atlikto audito rezultatų, kad užtikrintų, jog tų oro vežėjų, kurie nebėra įtraukti į Sąjungos sąrašą, saugos priežiūros lygis toliau būtų toks, kad nebūtų pagrindo juo į tą sąrašą įtraukti. Komisijos atstovai susitiko su Indonezijos transporto ministru, Indonezijos DGCA, Nacionalinio transporto saugos komitetu ir susijusių oro vežėjų atstovais. Šie oro vežėjai pateikė išsamią saugos valdymo sistemų ir tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo apžvalgą;
- (44) 2015 m. kovo 31 d. rašte DGCA pateikė išsamią informaciją apie vykdomus taisomuosius veiksmus, kuriais siekiama išspręsti ICAO nustatytas problemas. Be to, DGCA pateikė informacijos apie susijusių oro vežėjų saugos priežiūrą. Atlikusi pateiktos informacijos analizę, Komisija paprašė papildomų paaiškinimų, susijusių su oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, saugos priežiūra ir galiojančio Indonezijos oro vežėjo pažymėjimų turėtojų sąrašo;
- (45) papildomi paaiškinimai buvo pateikti 2015 m. gegužės 13 d. rašte. Pateikta informacija apie programą, pagal kurią stebimi ir prižiūrimi oro vežėjai, kuriems šiuo metu daroma draudimo vykdyti veiklą išimtis, t. y. „PT. Garuda Indonesia“, „Airfast Indonesia“, „Ekspres Transportasi Antarbenua“ ir „Indonesia Air Asia“. Remiantis pateikta informacija, buvo padaryta išvada, kad DGCA vykdo šių oro vežėjų saugos priežiūrą ir kad nėra aktualios su sauga susijusios informacijos, kuria būtų galima pagrįsti veiklos draudimo sprendimą;

- (46) tame pačiame rašte Indonezijos DGCA informavo Komisiją, kad buvo panaikinti šių oro vežėjų pažymėjimai: „Mandala Airlines“ (Nr. 121-005), „Merpati Nusantara Airlines“ (Nr. 121-002), „Sky Aviation“ (Nr. 121-028 ir 135-044) ir „Republik Express“ (Nr. 121-040). Todėl oro vežėjas „Mandala Airlines“ turėtų būti išbrauktas iš Indonezijos oro vežėjų, kuriems daroma išimtis, sąrašo, o oro vežėjai „Merpati Nusantara Airlines“, „Sky Aviation“ ir „Republik Express“ turėtų būti išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;
- (47) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašas turėtų būti iš dalies pakeistas ir oro vežėjas „Mandala Airlines“ turėtų būti išbrauktas iš oro vežėjų, kuriems daroma išimtis, sąrašo, o oro vežėjai „Merpati Nusantara Airlines“, „Sky Aviation“ ir „Republik Express“, turėtų būti išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;

Irano oro vežėjai

- (48) oro vežėjas „Iran Air“, kuriam pažymėjimą išdavė Irano Islamo Respublikos civilinės aviacijos organizacija, į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą buvo įrašytas 2010 m. kovo 30 d. ⁽¹⁾ Po Sąjungos vertinimo vietoje vizito oro vežėjo „Iran Air“ parko veiklos ribojimai buvo patikslinti 2010 m. liepos 5 d. ⁽²⁾;
- (49) oro vežėjas „Iran Air“ pateikė Komisijai informacijos su patvirtinamaisiais dokumentais apie dabartinį parką. Oro vežėjas prašė nebetaikyti „Airbus A320“ tipo orlaiviui veiklos apribojimų, kad galėtų juos naudoti Sąjungoje. Tačiau iki šiol negalima patikrinti faktų, pateiktų per techninį posėdį ir (arba) per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą. Todėl šiuo metu negalima priimti sprendimo leisti „Iran Air“ naudoti „Airbus A320“ tipo orlaivį;
- (50) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl oro vežėjų, kuriems pažymėjimas išduotas Irane, nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;

Kazachstano oro vežėjai

- (51) Komisija toliau stebi, kaip po 2014 m. ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizito (toliau – IKPV) į Kazachstaną ši šalis įgyvendina taisomųjų veiksmų planą. IKVP patvirtino, kad reikšminga saugos problema, susijusi su tinkamumu skraidyti, išspręsta, taip pat kad padaryta bendra pažanga įgyvendinant tarptautinius saugos standartus. Tačiau ICAO nustatė rimtų trūkumų orlaivių naudojimo skrydžiams srityje ir netgi padidino su šia sritimi susijusių reikšmingų saugos problemų skaičių;
- (52) 2015 m. balandžio 27 d. vyko techninės konsultacijos su Kazachstano civilinės aviacijos komitetu (toliau – CAC), per kurias CAC turėjo galimybę pateikti Komisijai atnaujintą informaciją apie CAC vykdomą priežiūros veiklą ir savo trumpojo ir vidutinio laikotarpio prioritetus. Remiantis CAC pateikta informacija, pradėti vykdyti tam tikri taisomieji veiksmai. Kitų taisomųjų veiksmų įvykdymo laipsniai skirtingi. CAC nusistatęs šiuos 2015 m. prioritetus: pradėti taikyti penkiapakopį oro vežėjų pažymėjimų išdavimą, parengti specialiųjų patvirtinimų procedūras, pasamdyti daugiau technikos specialistų, parengti ir įgyvendinti saugos priežiūros programą ir patikrinimo planą, pradėti naudoti naujus patikrinimo ir audito kontrolinius sąrašus, organizuoti inspektorių mokymą ir suteikti inspektoriams įgaliojimų atlikti jiems paskirtas stebėjimo ir kontrolės funkcijas;
- (53) per technines konsultacijas oro vežėjas „Air Astana“ informavo, kad 2015 m. balandžio mėn. CAC įvykdė pakartotinį pažymėjimo išdavimą šiam oro vežėjui. Be to, oro vežėjas nuolat teikė atnaujintą informaciją apie vykdomus skrydžius, mokymą ir techninę priežiūrą;

⁽¹⁾ 2010 m. kovo 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 273/2010 (OL L 84, 2010 3 31, p. 25). Žr. visų pirma šio reglamento 41–49 konstatuojamąsias dalis.

⁽²⁾ 2010 m. liepos 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 590/2010 (OL L 170, 2010 7 6, p. 9). Žr. visų pirma šio reglamento 60–71 konstatuojamąsias dalis.

- (54) 2015 m. balandžio mėn. techninėse konsultacijose oro vežėjas „SCAT Air Company“ informavo Komisiją, kad jo veiklos saugos audito, kurį atliko Tarptautinė oro transporto asociacija, išvados teigiamos ir kad iki 2015 m. pabaigos jam veikiausiai bus išduotas Tarptautinės oro transporto asociacijos atlikto veiklos saugos audito pažymėjimas, jei bus pašalintos likusios reikalavimų nesilaikymo problemos;
- (55) remiantis Komisijos turima informacija ir per technines konsultacijas vykusiomis diskusijomis, padaryta išvada, kad Kazachstano įstaigoms vis dar sunku įgyvendinti tarptautinius saugos standartus. Komisija ypač ragina CAC sutelkti pastangas įgyvendinti tarptautinius saugos standartus, nes būtent nuo jų priklauso tai, ar Komisija teigiamai įvertins galimybę sumažinti apribojimų, kokie dabar taikomi CAC prižiūrimiems oro vežėjams;
- (56) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl Kazachstano oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;
- (57) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjo „Air Astana“ orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Libano oro vežėjai

- (58) toliau konsultuojamasi su Libano generaline civilinės aviacijos direkcija (toliau –DGCA) siekiant gauti įrodymų, kad Libanas įgyvendina taisomųjų veiksmų planą, parengtą atsižvelgiant į patikrinimo faktus ir reikšmingą saugos problemą, nustatytus per ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizitą 2012 m. gruodžio mėn.;
- (59) 2015 m. balandžio 9 d. Briuselyje surengtame posėdyje Libano transporto reikalų ministro patarėjas informavo Komisiją ir EASA apie Civilinės aviacijos administracijos valdybos sukūrimą. Jis taip pat kalbėjo apie pasiūlymus saugos priežiūros funkcijas atskirti nuo saugos užtikrinimo funkcijų, nes dabar šių abiejų rūšių funkcijas vykdo Libano DGCA. Pateikta daugiau informacijos, kokių papildomų priemonių ėmėsi DGCA bendradarbiaudamas su ICAO. 2015 m. kovo mėn. lankėsi ICAO regioninio biuro saugos reikalų grupė, kad patikrintų pažangą, padarytą įgyvendinant reikšmingos saugos problemos šalinimo veiksmus;
- (60) įgyvendindama Viduržemio jūros regiono šalių aviacijos saugumo padalinio projektą, nuo 2014 m. rugsėjo mėn. iki 2015 m. kovo mėn. Komisija per EASA teikė Libano DGCA techninę tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo pagalbą. Ši veikla padėjo Libano DGCA įgyvendinti taisomuosius veiksmus, patobulinti vidines procedūras, žinytus ir vadovėlius ir geriau pasiręmti tobulinti organizacijos struktūrą;
- (61) remiantis turima su sauga susijusia informacija, negalima pagrįsti sprendimo uždrausti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Libane, vykdyti veiklą arba nustatyti jiems veiklos apribojimas. Tačiau, Komisijos nuomone, padėtį reikėtų toliau atidžiai stebėti. Konsultacijos su Libano institucijomis pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį bus tęsiamos;
- (62) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą, į jį įrašant Libano oro vežėjus;
- (63) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Libijos oro vežėjai

- (64) Komisiją toliau verčia nerimauti aviacijos saugos padėtis Libijoje. Sąjungos pripažinta vyriausybė paskyrė naują kompetentingą instituciją – Libijos civilinės aviacijos administraciją (toliau – LCAA). Kai kurias su aviacijos sauga susijusias užduotis, pavyzdžiui, pilotų informavimą (NOTAM), LCAA paskyrė vykdyti kitų valstybių kompetentingoms institucijoms. Tačiau senoji kompetentinga institucija, t. y. Libijos civilinės aviacijos administracija LYCAA, veikia toliau ir siunčia pranešimus NOTAM, nors kitų valstybių kompetentingos institucijos tokius pranešimus siunčia LCAA vardu. Gali būti paveikta aviacijos sauga, nes šių organizacijų siunčiamuose pranešimuose NOTAM apie tą pačią oro erdvę arba tuos pačius aerodromus gali būti nesuderinamos informacijos;
- (65) Komisija užmezgė ryšius su LCAA, tačiau negavo naudingos informacijos, kurią būtų galima patikrinti, apie dabartinę civilinės aviacijos priežiūros būklę arba apie Libijos civilinės aviacijos statusą;
- (66) dėl dabartinės neaiškos ir nepastovios situacijos Libijoje ir riboto LCAA pajėgumo tinkamai prižiūrėti Libijos oro vežėjus ir kontroliuoti neišvengiamą saugos riziką laikoma, kad Libija nepajėgi įvykdyti savo tarptautinių aviacijos saugos įsipareigojimų;
- (67) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl Libijos oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;

Madagaskaro oro vežėjai

- (68) toliau aktyviai vyko konsultacijos su Madagaskaro kompetentingomis institucijomis (*Aviation Civile de Madagascar*, toliau – ACM) siekiant stebėti, kokią pažangą daro šios institucijos, kad užtikrintų, jog visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Madagaskare, saugos priežiūra atitiktų tarptautinius saugos standartus;
- (69) 2015 m. balandžio 28 d. Komisija, padedama EASA, surengė konsultacijų posėdį su ACM ir oro vežėjo „Air Madagascar“ atstovais. Šiame posėdyje ACM ir oro vežėjo atstovai informavo apie pažangą, kurią kompetentinga institucija ir oro vežėjas padarė įgyvendindami savo atitinkamus taisomųjų ir prevencinių veiksmų planus, kad pašalintų saugos problemas, iškeltas per 2014 m. vasario mėn. ES vertinamąjį apsilankymą;
- (70) ACM atstovai pranešė visų pirma apie inspektorių mokymo pažangą, padarytą įgyvendinant ICAO techninės pagalbos programą SAFE, ir teigė, kad, jų organizacijos nuomone, iki posėdžio dienos kvalifikuoti inspektoriai buvo išklausę 65 proc. būtino mokymo, todėl ACM gali pasiekti priimtinus priežiūros pareigų vykdymo rodiklius. 2014 m. priežiūros programą padėjo įvykdyti trečiosios šalys, tačiau ACM yra tikra, kad 2015 m. priežiūros programos vykdymas aiškiai parodys organizacijos pajėgumą įvykdyti savo priežiūros pareigas. ACM taip pat pranešė apie sprendimą sustabdyti oro vežėjų „Aeromarine“, „Henri Fraise Fils Transport Aérien“ ir „Insolite Travel Fl“ pažymėjimų galiojimą ir apie mokymo organizacijos *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie* patvirtinimą. Galiausiai ACM atstovai pabrėžė, kad toliau vyksta saugos priežiūros sistemos 1–5 svarbiausių elementų nuotolinis ICAO vertinimas, kuris turėtų būti užbaigtas 2015 m. liepos mėn.;
- (71) be informacijos apie savo prevencinių ir taisomųjų veiksmų planą, oro vežėjas „Air Madagascar“ pateikė naujausias žinias apie savo orlaivių parko raidą ir informavo visų pirma apie tai, kad svarstoma įsigyti trečią „ATR 72-600“ tipo orlaivį ir kad 2015 m. ketvirtame ketvirtyje du „Boeing 737-300“ tipo orlaivius suplanuota pakeisti „Boeing 737-700“ tipo orlaiviais;
- (72) Komisija atsižvelgė į ACM ir oro vežėjo „Air Madagascar“ pateiktą informaciją. Komisija teigiamai vertina pažangą, kurią padarė ACM ir oro vežėjas „Air Madagascar“ kurdami naujus arba tobulindami esamus procesus. Tačiau Komisija ypatingai pabrėžia, kad abiem organizacijoms reikia turėti pajėgumų, kad šiuos procesus

veiksmingai įgyvendintų. Komisija pataria dirbti laipsniškai ir vengti procesų, kurie būtų įgyvendinti tik iš dalies, kaip pažymėta per Sąjungos vertinamąjį apsilankymą Madagaskare 2014 m. vasario mėn.;

- (73) 2015 m. gegužės 8 d. ACM informavo Komisiją, kad oro vežėjas „Air Madagascar“ pateikė prašymą į bendrovės orlaivių, išvardytų Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priede, sąrašą įrašyti „Airbus A340-300“ tipo orlaivį, kurio registracijos ženklas 5R-EAA;
- (74) 2015 m. gegužės 29 d. Madagaskaro turizmo, transporto ir meteorologijos reikalų ministras pranešė norintis, kad 2015 m. birželio mėn. Skrydžių saugos komiteto posėdyje būtų iš naujo įvertinta dviejų „Airbus A340-300“ tipo orlaivių situacija. Tačiau jei pakartotinis galimybių oro vežėją „Air Madagascar“ išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedo vertinimas nebūtų užbaigtas iki 2015 m. birželio mėn. posėdžio, ministras pritartų oro vežėjo „Air Madagascar“ pateiktam prašymui į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą įrašyti „Airbus A340-300“ tipo orlaivį, kurio registracijos ženklas 5R-EAA;
- (75) atsižvelgdama į problemų, nustatytų per ES vertinamąjį apsilankymą Madagaskare 2014 m. vasario mėn., reikšmingumą, Komisija mano, kad įrašymo sąlygos iš esmės nesiskiria nuo sąlygų, kurias reikia įvykdyti, kad oro vežėjas „Air Madagascar“ būtų išbrauktas iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedo. Peržiūrėjus informaciją, kurią ACM ir oro vežėjas „Air Madagascar“ pateikė po 2014 m. balandžio 28 d. susitikimo, kad pagrįstų „Airbus A340-300“ tipo orlaivio, kurio registracijos ženklas 5R-EAA, įrašymą į Reglamento (EB) Nr. 474/2006, aiškėja, kad šios sąlygos neišvengiamai;
- (76) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl Madagaskaro oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;

Mauritanijos Islamo Respublikos oro vežėjai

- (77) 2015 m. vasario 24 d. Briuselyje įvyko Komisijos, EASA, kelių valstybių narių, Mauritanijos civilinės aviacijos administracijos (*Agence Nationale de l'Aviation Civile*) ir oro vežėjo „Mauritania Airlines International“ (toliau –MAI) techninis posėdis. Mauritanijos civilinės aviacijos administracijos atstovai papasakojo apie saugos padėtį Mauritanijoje bei administracijos valstybinį saugos planą ir atkreipė dėmesį į gerus ICAO audito rezultatus, gautus aukštu lygiu veiksmingai įgyvendinus tarptautinius saugos standartus. MAI paaiškino, kaip sprendė problemas, nustatytas pastaruoju metu tikrinant orlaivius pagal SAFA programą, ir pranešė ketinantis užsiregistruoti Tarptautinės oro transporto asociacijos veiklos saugos auditui. MAI patvirtino, kad dėl ekonominių priežasčių nutraukė skrydžius į kai kuriuos Sąjungos oro uostus ir ketina sukurti regioninį bendradarbiavimo su Sąjungos oro vežėju tinklą. Todėl MAI nusprendė pakeisti savo orlaivių parko sudėtį ir naudoti mažesnius orlaivius pagal didesnio skrydžių dažnumo tvarkaraštį;
- (78) naujausiais EASA pateiktais tikrinimo pagal SAFA programą duomenimis, sauga gerėja, nes orlaivius tikrinant Sąjungoje pagal SAFA programą nustatoma mažiau problemų, nors kai kurios valstybės narės atkreipė dėmesį, kad naujieji „Embraer ERJ145“ tipo orlaiviai MAI orlaivių parką papildė ne pagal pakankamai tinkamą tvarką. 2015 m. kovo 10–14 d. Nuakšote atliktas parengiamasis Tarptautinės oro transporto asociacijos veiklos saugos auditas. Civilinės aviacijos administracija ir MAI pateikė preliminarinius parengiamojo audito rezultatus. Iš jų aiškėja, kad tarptautiniai saugos standartai įgyvendinti pakankamai gerai ir nėra požymių, kad būtų ypač pavojingų saugos trūkumų;
- (79) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą, į jį įrašant Mauritanijos Islamo Respublikos oro vežėjus;

- (80) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Mozambiko oro vežėjai

- (81) 2014 m. lapkričio ir gruodžio mėn. surengtas ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizitas siekiant patikrinti, kokia pažanga padaryta įgyvendinant Mozambiko kompetentingos civilinės aviacijos institucijos (*Instituto de Aviação Civil de Moçambique*, toliau – IACM) taisomųjų veiksmų planą. ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizito metu domėtasi Mozambiko civilinės aviacijos teisės aktais, IACM vidaus sandara, aerodromais ir antžeminėmis priemonėmis, taip pat Mozambique teikiamomis oro navigacijos paslaugomis. ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizito ataskaita 2015 m. gegužės 5 d. paskelbta ICAO interneto svetainėje;
- (82) pripažinus pažangą, kurią IACM padarė šalinama ICAO nustatytus trūkumus, ir IACM pastangas sukurti tarptautinius saugos standartus atitinkančią aviacijos saugos sistemą, anksčiau planuota, kad Sąjungos saugos vertinimo vizitas galėtų įvykti 2015 m.;
- (83) Sąjungos saugos vertinimo vizitas, kuriame dalyvavo Komisijos, EASA ir valstybių narių ekspertai, Mozambique įvyko 2015 m. balandžio mėn. Buvo įvertinti pirmiausia aviacijos teisės aktai ir civilinės aviacijos taisyklės, IACM vidaus sandara, personalo licencijavimas ir mokymas, orlaivių tinkamumo skraidyti priežiūra ir orlaivių naudojimo priežiūra;
- (84) per Sąjungos vertinimo vizitą išsiaiškinta, kad galiojančiuose pagrindiniuose teisės aktuose yra nuostatų, neatitinkančių tarptautinių saugos standartų. Laukiama, kad valdžios institucijos patvirtintų persvarstytą pagrindinį aviacijos teisės aktą su pakeitimais, kuriais neatitikimas bus pašalinta. Galioja specialios teisinės ir techninės taisyklės, tačiau jos neišsamios ir nenuoseklios. Be to, laukiama, kad valdžios institucijos patvirtintų persvarstytus IACM įstatus, pagal kuriuos IACM gautų būtiną finansinę ir veiklos autonomiją ir būtų pašalinti nustatyti šios srities trūkumai. Darbuotojų samdymas iš esmės užbaigtas, taip pat padaryti kai kurie iš suplanuotų organizavimo pakeitimų, tačiau dar neįgyvendinta daugybė paskesnių priemonių;
- (85) Sąjungos vertinimo vizitas parodė silpnąsias IACM veiklos vietas ir trūkumus įvairiose (pavyzdžiui, personalo licencijavimo ir mokymo, orlaivių tinkamumo skraidyti ir naudojimo priežiūros) srityse. Aplankiusi tris oro vežėjus iš reprezentatyviosios imties Sąjungos vertinimo grupė išsiaiškino, kad yra didelių informacijos registravimo spragų, žinybai netinkami, organizavimo principai netvarkingi ir bloga techninės priežiūros praktika. Už kai kuriuos iš šių dalykų atsako oro vežėjas, tačiau daugelis kitų rodo, kad kompetentinga instituciją nevykdo pakankamos tinkamos priežiūros;
- (86) kita vertus, IACM įrodė tvirtai pasiryžusi pasiekti savo galutinį tikslą – sukurti tarptautinius saugos standartus atitinkančią aviacijos sistemą, o jos veiklą visiškai remia ir jai pritaria valdžios institucijos. Tačiau artimiausiu laikotarpiu IACM reikės profesionalių, kvalifikuotų ir nešališkų patarėjų. Komisija drauge su IACM ir EASA rengiasi teikti tokią techninę pagalbą, kad būtų pašalinti likę trūkumai ir būtų sukurtas organizacijos pajėgumas, būtinas reikalingam tvarumui pasiekti;
- (87) remdamasi Sąjungos vertinimo vizito rezultatais, Komisija nusprendė, kad IACM padarė didelę tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo pažangą, tačiau Mozambiko saugos priežiūros sistemoje dar yra didelių trūkumų. Šiuo metu IACM negali pakankamai gerai prižiūrėti civilinės aviacijos veiklos Mozambique pagal tarptautinius saugos standartus. Todėl nėra trūksta įrodymų, kad būtų galima priimti sprendimą švelninti draudimą vykdyti veiklą visiems oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Mozambique;
- (88) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl Mozambiko oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;

Filipinų oro vežėjai

- (89) 2010 m. kovo mėn. visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinų Respublikoje, įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 ⁽¹⁾ A priedą, remiantis patikrintais įrodymais, kad kompetentingos institucijos, atsakingos už tų oro vežėjų priežiūrą, nepakankamai pajėgios šalinti saugos trūkumus. Be to, trūko įrodymų, kad oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinų Respublikoje, laikosi taikomų tarptautinių saugos standartų ir rekomenduojamos praktikos;
- (90) 2013 m. liepos mėn. iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 ⁽²⁾ A priedo išbrauktas oro vežėjas „Philippine Airlines“. 2014 m. balandžio mėn. iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 ⁽³⁾ A priedo išbrauktas oro vežėjas „Cebu Pacific Air“. Abu sprendimai pagrįsti 2013 m. birželio mėn. Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatais, geresne tų oro vežėjų priežiūra, kurią vykdė Filipinų civilinės aviacijos administracija (toliau – CAAP) ir tų oro vežėjų pajėgumu veiksmingai laikytis tarptautinių saugos standartų. 2014 m. balandžio mėn. JAV Federalinė aviacijos administracija paskelbė nusprendusi, kad atsižvelgdama į audito pagal Tarptautinės aviacijos saugos vertinimo programą rezultatus padidins Filipinų atitikties lygį nuo pirmos kategorijos iki antros kategorijos;
- (91) 2015 m. kovo 10 d. Komisija, EASA, valstybė narė, CAAP aukšto rango atstovai ir trys oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose (t. y. „Zest Airways Inc.“ (toliau – „Air Asia Zest“), „Air Philippines Corporation“ ir „South East Asian Airlines (SEAir) Inc.“, susitiko aptarti techninių klausimų. CAAP atstovai pateikė naujausių žinių apie tobulinamą veiklos organizavimą, įskaitant CAAP Skrydžių standartų inspekcijos pertvarką ir išsamią informaciją apie CAAP inspektorių mokymą. Be to, CAAP atstovai papasakojo, kaip ši įstaiga prižiūri oro vežėjus „Air Asia Zest“, „Air Philippines Corporation“ ir „South East Asian Airlines (SEAir) Inc.“. Kalbėdami apie saugos priežiūrą, susitikime dalyvavę CAAP atstovai paaiškino, kokia planinė būtiniausio metinio tikrinimo programa taikoma kiekvienam oro vežėjui ir kokia konkreti stebėjimo veikla yra susijusi su kiekvienu iš jų. Posėdyje CAAP atstovai pranešė naujausias žinias apie Filipinų valstybinės saugos programos įgyvendinimą. Jie pateikė konkrečią informaciją apie Filipinų valstybinę kilimo ir tūpimo takų saugos programą, įskaitant informaciją apie susijusią mokymo ir informavimo programą. CAAP atstovai pateikė naujausius duomenis, kaip tiriamas oro vežėjo „Air Asia Zest“ orlaivio nuvažiavimas nuo kilimo ir tūpimo tako 2014 m. gruodžio 30 d.;
- (92) 2015 m. kovo 10 d. vykusiose techninėse konsultacijose oro vežėjai „Air Asia Zest“, „Air Philippines Corporation“ ir „South East Asian Airlines (SEAir) Inc.“ paaiškino, kaip kiekvienas vykdo savo veiklą. Į pateiktą informaciją oro vežėjai įtraukė paaiškinimą, kaip organizuoti ir kaip veikia kiekvieno iš jų saugos ir kokybės padaliniai. Pateikta tiksli informacija apie orlaivių parkus, kiekvieno oro vežėjo saugos problemų mažinimą ir vidinį kokybės užtikrinimą. Be to, kiekvienas oro vežėjas papasakojo apie savo skrydžių duomenų stebėjimo programas;
- (93) atsižvelgus į įrodymus, gautus šiose techninėse konsultacijose, 2015 m. balandžio mėn. suorganizuotas Sąjungos vertinimo vietoje vizitas Filipinuose. Vertinamajame apsilankyme dalyvavo Komisijos, EASA ir valstybių narių atstovai. Vertinimas vyko CAAP biuruose ir aplankius kelis oro vežėjus, pasirinktus iš tam tikros imties, t. y. „Air Asia Inc.“, „Air Asia Zest“, „Air Philippines Corporation“, „Island Aviation Inc.“, „Magnum Air (Skyjet) Inc.“, „South East Asian Airlines (SEAir) Inc.“ ir „South East Asian Airlines (SEAIR) International“;
- (94) per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą sužinota, kad Skrydžių standartų inspekcijoje dirba 173 darbuotojai, kuriems duota užduotis išduoti pažymėjimus oro vežėjams ir juos prižiūrėti. Ištyrus įrodymus patvirtinta, kad pagrindinės veiklos ir techninės priežiūros inspektoriai yra pakankamai patyrę, kad priežiūrą galėtų vykdyti veiksmingai, ir kad jie yra išklaušę teorinį mokymą, kaip vykdyti priežiūros pareigas. Kad inspektoriams būtų lengviau vykdyti priežiūros pareigas, CAAP parengė pagalbinės inspektoriaus darbo priemones, įskaitant pagalbinį struktūrinį užduočių kontrolinį sąrašą, CAAP techninių gairių dokumentus, inspektavimo formas ir priežiūros žinytus;

⁽¹⁾ 2010 m. kovo 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 273/2010 (OL L 84, 2010 3 31, p. 25). Žr. visų pirma šio reglamento 74–87 konstatuojamąsias dalis.

⁽²⁾ 2013 m. liepos 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 659/2013 (OL L 190, 2013 7 11, p. 54). Žr. visų pirma šio reglamento 80–94 konstatuojamąsias dalis.

⁽³⁾ 2014 m. balandžio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 368/2014 (OL L 108, 2014 4 11, p. 16). Žr. visų pirma šio reglamento 102–119 konstatuojamąsias dalis.

- (95) per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą CAAP pranešė naudojanti civilinės aviacijos saugos priežiūros ataskaitų ir sekimo duomenų bazę (CASORT) siekdama padėti parengti būtiniausio metinio tikrinimo kalendorinius planus. Kad pavieniai inspektoriai galėtų parengti struktūrinį priežiūros kalendorinį planą, CAAP skelbia „Nacionalinės stebėjimo ir tikrinimo programos gaires“. Šiame dokumente paaiškintos galimybės atlikti specializuotą patikrinimą, jei oro vežėjo pažymėjimo turėtojas nepasiekia tam tikrų rodiklių. Kaip išduodamas ir atnaujinamas oro vežėjo pažymėjimas, CAAP paaiškino „Pažymėjimų išdavimo oro vežėjams ir jų administravimo vadove“. Per Sąjungos vertinamąjį apsilankymą buvo patikrintos CAAP išduotus pažymėjimus turinčių devynių oro vežėjų (įskaitant oro vežėjus, kuriuos apėmė ES vertinimo grupė) pažymėjimų išdavimo ir atnaujinimo bylos. Be to, stebėta, kaip CAAP inspektoriai vykdo tam tikrą stebėjimą. Pripažinta, kad ši stebėta veikla suplanuota ir įvykdyta pakankamai gerai;
- (96) iš reprezentatyviosios imties Sąjungos vertintojai apėmė septynis oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose. Šioje imtyje buvo keturi didžiausi Filipinuose išduotus pažymėjimus turintys oro vežėjai, kurie dar įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą. Juos lankant siekta patikrinti, kokių mastu jie laikosi tarptautinių saugos standartų. Be to, pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede nustatytus bendruosius kriterijus apsilankymo tikslas buvo įvertinti kiekvieno iš šių oro vežėjų pasiryžimą ir gebėjimą šalinti saugos trūkumus. Pagrindinė išvada, padaryta apsilankius pas šiuos oro vežėjus, kad jie tikrai pasiryžę ir yra pakankamai pajėgūs šalinti saugos trūkumus;
- (97) remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais padaryta ši Sąjungos vertinimo vietoje vizito išvada – Filipinų civilinės aviacijos administracija nori ir gali šalinti saugos trūkumus ir pakankamai sugeba įgyvendinti aktualius tarptautinius saugos standartus, taip pat ir Filipinų civilinės aviacijos taisykles, ir prirėkęs užtikrinti tų standartų ir taisyklių laikymąsi;
- (98) 2015 m. birželio 10 d. Skrydžių saugos komitete buvo išklaustyti CAAP atstovai. Susitikime taip pat išklausti trijų oro vežėjų („Air Asia Zest“, „Air Philippines Corporation“ ir „Cebgo Inc“, buvęs „South East Asian Airlines (SEAir) Inc.“), iš reprezentatyviosios imties, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, atstovų pranešimai;
- (99) CAAP pateikė Komisijai savo Skrydžių standartų inspekcijos organizacinę schemą, informavo apie darbuotojus, paskirtus rengti saugos priežiūros uždavinius, ir bendrai papasakojo apie aviacijos veiklą Filipinuose. CAAP pranešė, kad yra atsakinga už 36 oro vežėjo pažymėjimo turėtojų priežiūrą ir devynis iš jų priskyrė prie didelių orlaivių naudotojų. CAAP taip pat pateikė suvestinę, kokias priežiūros priemones 2015 m. ketina taikyti posėdyje dalyvaujantiems trimis oro vežėjams. Be to, CAAP pabrėžė, kad kaip Filipinų kompetentinga institucija yra pasiryžusi toliau laikytis nuolatinio veiklos gerinimo planų;
- (100) savo pranešime CAAP atstovai apibendrino taisomųjų veiksmų planą, parengtą atsižvelgiant pastabas, kurias padarė ES vertinimo grupė per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą. Įgyvendinant pranešime išvardytus taisomuosius veiksmus dėmesys teikiamas tam tikriems prioritetams, pavyzdžiui, CAAP inspektorių mokymo programai, informacinių technologijų infrastruktūros gerinimui, nuolatinėms priemonėms gerinti inspekcijas atliekančių darbuotojų kvalifikaciją ir tolesnei saugos priežiūros standartizacijai. Be to, CAAP paaiškino, kaip konkrečiai tobulina infrastruktūrą, įskaitant tai, kokias taiko priemones, susijusias su Valstybine kilimo ir tūpimo takų saugos programa;
- (101) oro vežėjo „Air Philippines Corporation“ atstovai pateikė informacijos apie savo organizacinę schemą, orlaivių parko planus ir saugos valdymo sistemos specifiką. Bendrovė pranešė apie atitikties saugos reikalavimams struktūrą, ataskaitų apie saugą teikimą ir saugos valdymą, skrydžio duomenų stebėjimo programą, įskaitant tai, kaip nuolat stebimi rizikos mažinimo veiksmai. „Air Philippines Corporation“ pateikė išsamią informaciją apie saugos užtikrinimo funkciją ir tai, kaip taiko pakeitimų valdymo procedūras. Be to, oro vežėjas pranešė apie tolesnius veiksmus, kurių ėmėsi reaguodamas į pastabas, pateiktas per Sąjungos vertinimo vizitą;
- (102) „Cebgo Inc“ pateikė išsamią informaciją apie valdymo struktūrą, saugos valdymo sistemą, nelaimingų atsitikimų prevencijos ir skrydžių saugos programą, skrydžio duomenų valdymo programą, kokybės valdymo sistemą ir tinkamumo skraidyti ir techninės priežiūros kontrolę. Pateikta konkreti informacija apie bendrovės 2015 m. saugos tikslus ir įrodymai, kad teikiamos saugos ataskaitos. „Cebgo Inc“ pranešė apie pagrindinius penkis saugos prioritetus ir kokių veiksmų ėmėsi, siekdama juos įgyvendinti. Be to, oro vežėjas pateikė tolesnių veiksmų, kurių ėmėsi reaguodamas į pastabas, pateiktas per Sąjungos vertinimo vizitą, santrauką;

- (103) „Air Asia Zest“ pateikė išsamią informaciją apie savo orlaivių parką, organizacinę struktūrą ir saugos ir kokybės valdymo skyrių. Pateikta konkreti informacija apie aukšto lygio saugos tikslus, saugos ataskaitų teikimo procesą ir skrydžio duomenų analizės programą, taip pat apie pagrindinius penkis saugos prioritetus. Be to, oro vežėjas pateikė tolesnių veiksmų, kurių ėmėsi reaguodamas į pastabas, pateiktas per Sąjungos vertinimo vizitą, santrauką;
- (104) remdamasi visa turima informacija, įskaitant Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatus, ir informacija, pateikta Skrydžių saugos komiteto posėdyje, Komisija laikosi nuomonės, kad CAAP per ilgą laikotarpį padarė ilgalaikę pažangą. Taip pat pripažįstama, kad CAAP noriai nuolat bendradarbiavo su Komisija ir kad CAAP atvirai pripažįsta, jog turėtų nuolat didinti ir tobulinti saugos priežiūros ir stebėjimo procedūras. Laikoma, kad CAAP gali vykdyti savo įsipareigojimus prižiūrėti oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose. Skrydžių saugos komiteto posėdyje CAAP įsipareigojo su Komisija visapusiškai palaikyti dialogą saugos klausimais, be kita ko, rengiant papildomus posėdžius, jei ir kai, Komisijos manymu, tai būtina;
- (105) Komisija atsižvelgė į tai, kad visi trys oro vežėjai iš reprezentatyviosios imties, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, pakviesti į Skrydžių saugos komiteto posėdį, atitiko pakankamus standartus ir visi galėjo pateikti išsamos informacijos apie saugų atitinkamos veiklos vykdymą. Komisija mano, kad įrodymų, jog oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinų Respublikoje, laikosi taikytinų tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, pakanka.
- (106) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašas turėtų būti iš dalies pakeistas ir visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, turėtų būti išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;
- (107) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar visi Filipinų oro vežėjai iš tiesų laikosi reikiamų saugos standartų, pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 atlikdamos prioritetinius šio oro vežėjo orlaivių patikrinimus perone. 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;

Rusijos Federacijos oro vežėjai

- (108) Komisija, EASA ir valstybės narės toliau įdėmiai stebėjo oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijos Federacijoje ir kurie vykdo skrydžius Sąjungoje, saugos rodiklius, be kita ko, vykdė prioritetinius kai kurių Rusijos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (109) 2015 m. kovo 23 d. Komisija, padedama EASA, susitiko su Rusijos federalinės oro transporto agentūros (toliau – FATA) atstovais. Susitikimo tikslas – apžvelgti Rusijos oro vežėjų saugos rodiklius, nustatytus nuo 2014 m. kovo 10 d. iki 2015 m. kovo 9 d. per SAFA patikrinimus perone ir išsiaiškinti, į kuriuos atvejus turi būti kreipiamas ypatingas dėmesys. Per posėdį FATA įsipareigojo imtis tolesnių veiksmų dėl kai kurių reikalavimų nesilaikymo atvejų, kurie kol kas nėra tinkamai ištaisyti, ir pateikti Komisijai atnaujintos informacijos apie jų būklę iki gegužės mėn. pabaigos;
- (110) FATA pranešė Komisijai, kad išplėtus SAFA sistemą, ji taip pat stebi Rusijos oro vežėjų SAFA saugos rodiklius tam tikrose trečiojoje šalyse. FATA taip pat nurodė, kad paskyrė daugiau saugos inspektorių, tikrinančių oro vežėjus, kurie dar nepašalino trūkumų, nustatytų atlikus patikrinimus pagal SAFA programą. FATA išreiškė viltį, kad dėl šios priežiūros pagerės oro vežėjų reagavimo sparta ir taisomųjų veiksmų kokybė. FATA taip pat pateikė atnaujintos informacijos Komisijai apie oro vežėjų pažymėjimų, už kuriuos ji yra atsakinga, galiojimo sustabdymo ir panaikinimo atvejus;
- (111) remdamasi turima informacija, Komisija priėjo prie išvados, kad nebūtina kviesti Rusijos aviacijos institucijų ar oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijos Federacijoje, dalyvauti Skrydžių saugos komiteto posėdyje;

- (112) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą, į jį įrašant Rusijos Federacijos oro vežėjus;
- (113) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar Rusijos Federacijos oro vežėjai iš tiesų laikosi tarptautinių saugos standartų, vykdydamos prioritetinius patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (114) jei iš tų patikrinimų paaiškėtų, kad dėl reikiamų saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai galėtų tekti Rusijos Federacijos oro vežėjų atžvilgiu imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Sudano oro vežėjai

- (115) atsižvelgiant į reguliarius Sudano civilinės aviacijos administracijos (toliau – SCAA) ir Komisijos ryšius, atrodo, kad SCAA padarė nemenką pažangą oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Sudane, priežiūros srityje. SCAA taip pat pranešė Komisijai, kad tam tikri oro vežėjai padarė daug pažangos įgyvendindami tarptautinius saugos standartus;
- (116) SCAA sutiko, kad Sąjungos atstovai apsilankytų 2015 m. spalio mėn. ir atliktų vertinimą vietoje. Vertinimo vizitas planuojamas siekiant patikrinti SCAA pateiktą informaciją ir surinkti papildomos informacijos galimam sprendimui dėl oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Sudane, pagrįsti. Šiuo metu turimos informacijos nepakanka galimam sprendimui dėl oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Sudane, pagrįsti;
- (117) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl Sudano oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;

Tailando oro vežėjai

- (118) 2015 m. sausio mėn. Tailando Karalystėje ICAO atliko išsamų auditą pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programos nuolatinio stebėjimo metodą. Bendras šio audito rezultatas – tikrasis tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo lygis Tailande gerokai žemesnis už pasaulio vidurkį. Remdamasi audito rezultatais, ICAO nustatė reikšmingą saugos problemą, susijusią su oro vežėjo pažymėjimų išdavimu, įskaitant leidimų išdavimą vykdyti tam tikras veiklos procedūras. Tailando civilinės aviacijos departamentas (toliau – DCA) ICAO pateikė taisomųjų veiksmų, kuriais siekiama išspręsti nustatytas problemas, planą;
- (119) DCA kreipėsi į Europos Sąjungą ir EASA ir paprašė techninės pagalbos sprendžiant ICAO nustatytas problemas. 2015 m. balandžio mėn. EASA lankėsi Tailande dėl techninės pagalbos, todėl techninė pagalba bus suteikta per ateinančius mėnesius ir bus vykdomas bendradarbiavimas;
- (120) atsižvelgiant į ICAO audito rezultatus ir po vizito dėl techninės pagalbos pateiktas rekomendacijas, Tailando DCA ir oro vežėjas „Thai Airways International“ buvo pakviesti į techninių konsultacijų posėdį Briuselyje, kad būtų gauta papildomos informacijos apie trumpojo, vidutinio ir ilgojo laikotarpio taisomuosius veiksmus, kurių imasi DCA. Tailando DCA ir „Thai Airways International“ maloniai sutiko atvykti ir, prieš apsilankydami, pateikė aiškiai visą prašomą informaciją;
- (121) per 2015 m. birželio 3 d. vykusias technines konsultacijas DCA ir „Thai Airways International“ rodė akivaizdų norą bendradarbiauti ir pateikti kuo daugiau informacijos. DCA pabrėžė, kad Tailando vyriausybė gerai supranta, kokia svarbi yra civilinės aviacijos sauga, ir yra išipareigojusi teikti būtinų priemonių, kad būtų patobulinta Tailando DCA saugos priežiūros sistema (greitai DCA bus perorganizuota į Tailando civilinės aviacijos administraciją su daug didesniu biudžetu);

- (122) „Thai Airways International“ aiškiai išdėstė savo saugos ir kokybės valdymo sistemą. Oro vežėjas parodė, kad gali užtikrinti tinkamą tarptautinių saugos standartų laikymąsi;
- (123) Komisija mano, kad remdamasi turima su sauga susijusia informacija, negali pagrįsti sprendimo uždrausti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Tailande, vykdyti veiklą arba nustatyti jiems veiklos apribojimų. Tačiau, Komisijos nuomone, padėtų reikėtų toliau atidžiai stebėti;
- (124) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl Tailando oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;
- (125) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Tailande, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (126) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Jemeno oro vežėjai

- (127) 2015 m. balandžio 10 d. raštu Komisija pasiteiravo Jemeno civilinės aviacijos ir meteorologijos tarnybos (toliau – CAMA), ar blogėjanti saugumo padėtis Jemene neigiamai veikia CAMA galimybes vykdyti oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Jemene, saugos priežiūrą;
- (128) 2015 m. gegužės 18 d. oro vežėjas „Yemen Airways“ (toliau – „Yemenia“) pranešė Komisijai, kad 2015 m. kovo mėn. pabaigoje dėl blogėjančios padėties Jemene sustabdė savo veiklą. Be to, šiame „Yemenia“ pranešime buvo nurodyta, kad orlaiviai yra laikomi skirtingose užsienio vietovėse. 2015 m. birželio 1 d. rašte CAMA pranešė Komisijai, kad „Yemenia“ orlaivių Jemene nebėra ir kad saugos priežiūros įpareigojimų klausimus CAMA ketina koordinuoti su valstybių, kuriose šiuose metu yra orlaiviai, aviacijos administracijomis. Tame pačiame rašte CAMA taip pat nurodė, kad dėl blogėjančios saugumo padėties Jemene, šalyje vykdoma labai mažai skrydžių;
- (129) remiantis iš CAMA ir „Yemenia“ gauta informacija prieita prie išvados, kad, nors padėtų reikėtų toliau atidžiai stebėti, šiuo metu nėra pakankamai įrodymų sprendimui nustatyti draudimą oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Jemene, pagrįsti;
- (130) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl Jemeno oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;
- (131) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Jemene, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Zambijos oro vežėjai

- (132) 2015 m. vasario 25 d. buvo surengtas techninis posėdis, kuriame dalyvavo aukšto rango Zambijos civilinės aviacijos administracijos (toliau – ZCAA), Komisijos, EASA ir valstybių narių atstovai. ZCAA visapusiškai ir aiškiai apžvelgė veiksmus, kurių imtasi pastaraisiais metais plėtojant ZCAA, samdant ZCAA personalą, rengiant Zambijos civilinės aviacijos taisykles ir gerinant oro vežėjų priežiūrą;

- (133) atrodo, kad ZCAA padarė nemenką pažangą ir išsprendė nemažai ICAO nurodytų problemų, taip pat kad buvo sukurtas tvirtas pagrindas tolesniam Zambijos civilinės aviacijos saugos priežiūros sistemos gerinimui. Tačiau dar reikia užbaigti daug svarbių, su pagrindiniais ICAO elementais, sudarančiais aviacijos saugos priežiūros sistemą, susijusių darbų;
- (134) ZCAA nurodė, kad tęs tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo darbą. Komisija ketina atlikti tolesnius vertinimus, kad nustatytų, ar iki 2015 m. spalio mėn. pabaigos būtų įmanoma suorganizuoti Sąjungos vertinimo vietoje vizitą ir patikrinti, kaip Zambija įgyvendina tarptautinius saugos standartus;
- (135) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl Zambijos oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;

Baigiamosios pastabos

- (136) Komisija patikrino, ar tikslinga atnaujinti kitų į galiojantį Sąjungos sąrašą įtrauktų oro vežėjų sąrašą ir priėjo prie išvados, kad to daryti nereikia. Todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais laikoma, kad šiuo metu dėl tų oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašą;
- (137) Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 8 straipsnio 2 dalyje pripažįstama būtinybė sprendimus priimti skubiai ir, jei reikia, taikyti skubos tvarką, turint omenyje jų įtaką saugai. Todėl siekiant apsaugoti neskelbtiną informaciją ir sumažinti komercinį poveikį labai svarbu, kad Komisijos sprendimai dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje arba tos veiklos apribojimai, sąrašo atnaujinimo būtų skelbiami Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir įsigaliojūt kitą dieną po jo paskelbimo;
- (138) todėl Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (139) 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 2015 m. birželio 25 d.

Komisijos vardu
Pirmininko pavedimu
Violeta BULC
Komisijos narys

A PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, KURIEMS DRAUDŽIAMA VYKDYTI VEIKLĄ SĄJUNGOJE, 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
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	Nežinoma	PIR	Afganistano Islamo Respublika
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistano Islamo Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytą oro vežėją „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	Nežinoma	Angolos Respublika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolos Respublika
AIR NAVE	017	Nežinoma	Angolos Respublika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolos Respublika
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nežinoma	Angolos Respublika
DIEXIM	007	Nežinoma	Angolos Respublika
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nežinoma	Angolos Respublika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolos Respublika

(¹) A priede išvardytiems oro vežėjams gali būti leidžiama naudotis skrydžių teisėmis nuomojantis 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 arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
HELIANG	010	Nežinoma	Angolos Respublika
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nežinoma	Angolos Respublika
MAVEWA	016	Nežinoma	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 No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Benino Respublika
AFRICA AIRWAYS	Nežinoma	AFF	Benino Respublika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nežinoma	Benino Respublika
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Benino Respublika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benino Respublika
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Benino Respublika
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Benino Respublika
TRANS AIR BENIN	PEA No 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	Nežinoma	Kongo Respublika
EMERAUDE	RAC06-008	Nežinoma	Kongo Respublika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	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
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Respublika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nežinoma	Kongo Respublika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nežinoma	Kongo Respublika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Demokratinės Respublikos (KDR) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nežinoma	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
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nežinoma	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Džibučio institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Džibutis
DAALLO AIRLINES	Nežinoma	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	Nežinoma	Pusiaujo Gvinėja
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nežinoma	Pusiaujo Gvinėja
TANGO AIRWAYS	Nežinoma	Nežinoma	Pusiaujo Gvinėja

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 Eritrėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Eritrėja
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrėja
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrėja
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytus oro vežėjus „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
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabono Respublika
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabono Respublika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabono Respublika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabono Respublika
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nežinoma	Gabono Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus oro vežėjus „Garuda Indonesia“, „Airfast Indonesia“, „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	Nežinoma	Indonezijos Respublika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonezijos Respublika
ASCO NUSA AIR	135-022	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	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	121-043	Nežinoma	Indonezijos Respublika
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	Nežinoma	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
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nežinoma	Indonezijos Respublika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezijos Respublika
HEAVY LIFT	135-042	Nežinoma	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nežinoma	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonezijos Respublika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nežinoma	Indonezijos Respublika
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonezijos Respublika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonezijos Respublika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonezijos Respublika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	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
KOMALA INDONESIA	135-051	Nežinoma	Indonezijos Respublika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonezijos Respublika
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonezijos Respublika
MANUNGGAIR AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonezijos Respublika
MARTABUANA ABADION	135-049	Nežinoma	Indonezijos Respublika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nežinoma	Indonezijos Respublika
MIMIKA AIR	135-007	Nežinoma	Indonezijos Respublika
MY INDO AIRLINES	121-042	Nežinoma	Indonezijos Respublika
NAM AIR	121-058	Nežinoma	Indonezijos Respublika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nežinoma	Indonezijos Respublika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonezijos Respublika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nežinoma	Indonezijos Respublika
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonezijos Respublika
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nežinoma	Indonezijos Respublika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezijos Respublika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nežinoma	Indonezijos Respublika
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nežinoma	Indonezijos Respublika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonezijos Respublika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nežinoma	Indonezijos Respublika
SMAC	135-015	SMC	Indonezijos Respublika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezijos Respublika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	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
SURYA AIR	135-046	Nežinoma	Indonezijos Respublika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonezijos Respublika
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonezijos Respublika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonezijos Respublika
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonezijos Respublika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezijos Respublika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezijos Respublika
UNINDO	135-040	Nežinoma	Indonezijos Respublika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonezijos Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytą oro vežėją „Air Astana“, kuriems pažymėjimus išdavė Kazachstano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kazachstano Respublika
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kazachstano Respublika
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kazachstano Respublika
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kazachstano Respublika
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazachstano Respublika
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kazachstano Respublika
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kazachstano Respublika
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kazachstano Respublika
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kazachstano Respublika
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kazachstano Respublika
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kazachstano Respublika
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	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
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazachstano Respublika
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazachstano Respublika
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazachstano Respublika
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazachstano Respublika
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kazachstano Respublika
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kazachstano Respublika
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kazachstano Respublika
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kazachstano Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kirgizijos Respublikos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro 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
HELI SKY	47	HAC	Kirgizijos Respublika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizijos Respublika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizijos Respublika
S GROUP INTERNATIONAL (buvęs S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgizijos Respublika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizijos Respublika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizijos Respublika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizijos Respublika
TEZ JET	46	TEZ	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
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 Libijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Libija
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libija
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija
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	Nežinoma	Mozambiko Respublika
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nežinoma	Mozambiko Respublika
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nežinoma	Mozambiko Respublika
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nežinoma	Mozambiko Respublika
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nežinoma	Mozambiko Respublika
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nežinoma	Mozambiko Respublika
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nežinoma	Mozambiko Respublika
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nežinoma	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
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambiko Respublika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mozambiko Respublika
MAKOND, LDA	MOZ-20	Nežinoma	Mozambiko Respublika
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mozambiko Respublika
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Nežinoma	Mozambiko Respublika
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nežinoma	Mozambiko Respublika
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Nežinoma	Mozambiko Respublika
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mozambiko Respublika
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Nežinoma	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.	035/2001	Nežinoma	Nepalo Respublika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nežinoma	Nepalo Respublika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalo Respublika
FISHTAIL AIR	017/2001	Nežinoma	Nepalo Respublika
GOMA AIR	064/2010	Nežinoma	Nepalo Respublika
MAKALU AIR	057A/2009	Nežinoma	Nepalo Respublika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nežinoma	Nepalo Respublika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nežinoma	Nepalo Respublika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nežinoma	Nepalo Respublika
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	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
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalo Respublika
SIMRIK AIR	034/2000	Nežinoma	Nepalo Respublika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalo Respublika
SITA AIR	033/2000	Nežinoma	Nepalo Respublika
TARA AIR	053/2009	Nežinoma	Nepalo Respublika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalo Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė San Tomė ir Prinsipė institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			San Tomė ir Prinsipė
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	San Tomė ir Prinsipė
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	San Tomė ir Prinsipė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Siera Leonės valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Siera Leonė
AIR RUM, LTD	NEŽINOMA	RUM	Siera Leonė
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NEŽINOMA	DTY	Siera Leonė
HEAVYLIFT CARGO	NEŽINOMA	Nežinoma	Siera Leonė
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NEŽINOMA	ORJ	Siera Leonė
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NEŽINOMA	PRR	Siera Leonė
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NEŽINOMA	SVT	Siera Leonė
TEEBAH AIRWAYS	NEŽINOMA	Nežinoma	Siera Leonė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Sudano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Sudano Respublika
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudano Respublika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	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
BADER AIRLINES	35	BDR	Sudano Respublika
BENTU AIR TRANSPORT	29	BNT	Sudano Respublika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudano Respublika
DOVE AIRLINES	52	DOV	Sudano Respublika
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudano Respublika
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Sudano Respublika
GREEN FLAG AVIATION	17	Nežinoma	Sudano Respublika
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudano Respublika
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudano Respublika
KUSH AVIATION	60	KUH	Sudano Respublika
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Sudano Respublika
MID AIRLINES	25	NYL	Sudano Respublika
NOVA AIRLINES	46	NOV	Sudano Respublika
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Sudano Respublika
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Sudano Respublika
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Sudano Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Zambijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Zambija
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambija

B PRIEDAS

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo (OVP) numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio, kuriam taikomi apribojimai, serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolos Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus šešis „Boeing B777“ tipo orlaivius ir keturis „Boeing B737-700“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolos Respublika
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazachstanas	Visi orlaiviai, išskyrus „Boeing B767“ tipo orlaivius, „Boeing B757“ tipo orlaivius ir „Airbus A319/320/321“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus „Boeing B767“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; „Boeing B757“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; „Airbus A319/320/321“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP.	Aruba (Nyderlandų Karalystė)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorai	Visi orlaiviai, išskyrus LET 410 UVP.	Visi orlaiviai, išskyrus D6-CAM (851336).	Komorai
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus du „Falcon 50“ tipo orlaivius ir du „Falcon 900“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabono Respublika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus vieną „Challenger CL-601“ tipo orlaivį ir vieną „HS-125-800“ tipo orlaivį.	Visi orlaiviai, išskyrus TR-AAG, ZS-AFG.	Gabono Respublika; Pietų Afrikos Respublika
IRAN AIR ⁽³⁾	FS100	IRA	Irano Islamo Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus keturiolika „Airbus A300“ tipo orlaivių, aštuonis „Airbus A310“ tipo orlaivius ir vieną orlaivį „Boeing B737“.	Visi orlaiviai, 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

⁽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 (OVP) numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio, kuriam taikomi apribojimai, serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus du „TU-204“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus P-632, P-633.	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskaras	Visi orlaiviai, išskyrus „Boeing B737“ tipo orlaivius, „ATR 72/42“ tipo orlaivius ir tris „DHC 6-300“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus „Boeing B737“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; „ATR 72/42“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; 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 konkrečius nurodytus orlaivius.

(³) Skrydžius į Sąjungą oro vežėjui „Iran Air“ leidžiama vykdyti tik konkrečiais orlaiviais, laikantis Reglamento (ES) Nr. 590/2010 69 konstatuojamojoje dalyje išdėstytų sąlygų (OL L 170, 2010 7 6, p. 15).