

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2015/2322**2015 m. gruodžio 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,

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, 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 informaciją, kuri yra aktuali atnaujinant tą sąrašą. Svarbios informacijos pateikė ir tam tikros trečiosios šalys. Remiantis šia informacija, Bendrijos sąrašą reikėtų atnaujinti;
- (3) Komisija visiems susijusiems oro vežėjams tiesiogiai arba per valdžios institucijas, atsakingas už teisės aktų 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. 3922/91 ⁽³⁾ (toliau – Skrydžių saugos komitetas);
- (5) Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui naujausią informaciją apie šiuo metu pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir Reglamentą (EB) Nr. 473/2006 ⁽⁴⁾ vykdomas bendras konsultacijas su Botsvanos, Gvinėjos Respublikos, Indijos, Indonezijos, Irano, Irako, Kazachstano, Libano, Madagaskaro, Mozambiko, Nepalo, Filipinų, Sudano, Taivano, Tailando ir Zambijos kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjais. Be to, Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui informaciją apie aviacijos saugos padėtį Gruzijoje, Jemene, Libijoje, San Tomė ir Prinsipėje ir Tadžikistane ir apie technines konsultacijas su Rusijos Federacija;
- (6) EASA pateikė Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą (toliau – USOAP) atlikto audito ataskaitų analizės rezultatus. Šiomis aplinkybėmis valstybės narės paragintos perone tikrinti visų pirma tų oro vežėjų orlaivius, kuriems

⁽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. 3922/91 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 taisykles (OL L 84, 2006 3 23, p. 8).

licencijos išduotos valstybėse, kuriose ICAO nustatė reikšmingų saugos problemų arba kurių saugos priežiūros sistema, remiantis EASA išvada, 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 licencijos išduotos tose valstybėse, saugos rodiklius;

- (7) EASA taip pat informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie patikrinimų perone, atliktų pagal užsienio valstybei priklausančio orlaivio saugos vertinimo programą (toliau – SAFA programa), vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽¹⁾, analizės rezultatus;
- (8) EASA taip pat informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie techninės pagalbos projektus, įgyvendintus valstybėse, kurių oro vežėjams taikomos Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 numatytos priemonės arba atliekama jų veiklos stebėseną. Ji pranešė apie planus ir prašymus toliau teikti techninę pagalbą ir bendradarbiauti siekiant padidinti civilinės aviacijos administracijų (CAA) administracinę ir techninę pajėgumą, kad būtų padedama spręsti visas taikytinų tarptautinių civilinės aviacijos standartų nesilaikymo problemas. Šiomis aplinkybėmis valstybių narių paprašyta tokius prašymus įgyvendinti dvišaliu pagrindu, suderinus veiksmus su Komisija ir EASA. Šiuo klausimu Komisija pabrėžė, kad tarptautinei aviacijos bendruomenei naudinga teikti informaciją (ypač naudojant ICAO saugos srities bendradarbiavimo pagalbos tinklo duomenų bazę) apie Sąjungos ir jos valstybių narių teikiamą techninę pagalbą siekiant padidinti aviacijos saugą pasaulyje;
- (9) Eurokontrolė pateikė Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui naujausią 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 atliekant Sąjungos oro vežėjų orlaivių patikrinimus 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. Malta informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie tam tikrus veiksmus, kurių ji ėmėsi dėl keleto Maltos oro vežėjų, o Estija pranešė apie padėtį, susijusią su oro vežėju AS Avies. Prieš Skrydžių saugos komiteto posėdį Graikija pateikė informaciją apie tam tikrus veiksmus, kurių ji ėmėsi dėl keleto Graikijos oro vežėjų;
- (11) valstybės narės pakartojo, kad yra pasirengusios imtis reikiamų veiksmų, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad Sąjungos oro vežėjams nesilaikant atitinkamų saugos standartų kyla neišvengiama grėsmė saugai;

Botsvanos oro vežėjai

- (12) 2015 m. rugpjūčio 27 d. raštu Botsvanos civilinės aviacijos administracija (toliau – CAAB) pateikė informaciją apie pažangą, padarytą sprendžiant reikšmingas saugos problemas ir šalinant kitus ICAO nustatytus trūkumus. CAAB įrodė padariusi tolesnę pažangą įgyvendinant tarptautinius saugos standartus. CAAB, siekdama, kad jai būtų toliau teikiama pagalba sprendžiant reikšmingas saugos problemas ir šalinant kitus nustatytus trūkumus, palaiko ryšius su ICAO regioniniu biuru. CAAB paprašė ICAO iki 2015 m. pabaigos surengti ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizitą (toliau – IKPV), kad būtų patikrinta, ar išspręstos reikšmingos saugos problemos;
- (13) remiantis informacija apie geresnį tarptautinių saugos standartų įgyvendinimą ir turima saugos informacija, nėra pagrindo priimti sprendimą uždrausti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Botsvanoje, vykdyti veiklą arba nustatyti jų veiklos apribojimų. Tačiau, Komisijos nuomone, padėtį reiktų toliau įdėmiai stebėti;
- (14) todėl remiantis Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Botsvanos oro vežėjus;

⁽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).

Gvinėjos Respublikos oro vežėjai

- (15) kaip sutarta 2013 m. sausio mėn. Briuselyje įvykusiame techniniame posėdyje su Komisija, Gvinėjos Respublikos kompetentinga institucija *Direction nationale de l'aviation civile* (toliau – DNAC) reguliariai teikė Komisijai informaciją apie tai, kaip įgyvendinamas 2012 m. gruodžio mėn. ICAO patvirtintas taisomųjų veiksmų planas ir visa su tuo susijusi veikla;
- (16) 2015 m. rugpjūčio 10 d. Komisijos gautoje naujausioje DNAC pažangos ataskaitoje aptarti paskiausi taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimo veiksmai ir pokyčiai; šiuo metu daugiausia dėmesio skiriama pažymėjimų išdavimo oro vežėjams proceso ir orlaivių registravimo padėčiai. 2013 m. kovo mėn. pabaigoje buvo sustabdytas visų anksčiau galiojusių oro vežėjo pažymėjimų (toliau – OVP) galiojimas. Baigus išsamų ICAO standartus atitinkantį (penkių etapų) pažymėjimo išdavimo oro vežėjams *Eagle Air* ir *PROBIZ Guinée* procesą, tiems oro vežėjams atitinkamai 2015 m. balandžio 10 d. ir 2015 m. rugpjūčio 4 d. išduoti OVP (atitinkamai Nr. 1/DNAC/2015 ir Nr. 2/DNAC/2015). Taip pat pradėtas pažymėjimų išdavimo procesas kitiems keturiems oro vežėjams – *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* ir *Ijet Aviation*;
- (17) padaryta pažanga, susijusi su orlaivių registravimo procesu, ir DNAC pranešė, jog į orlaivių registrą įtraukti penki nauji orlaiviai;
- (18) remiantis tuo, kad 2012 m. gruodžio mėn. ICAO patvirtintas taisomųjų veiksmų planas palaipsniui įgyvendinamas, ir turima saugos informacija, šiuo metu nėra pagrindo priimti sprendimą uždrausti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Gvinėjos Respublikoje, vykdyti veiklą arba nustatyti jų veiklos apribojimų. Tačiau padėtį reikėtų toliau įdėmiai stebėti;
- (19) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Gvinėjos Respublikos oro vežėjus;
- (20) 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

- (21) 2015 m. spalio 20 d. surengtos Komisijos, EASA, valstybių narių, Indijos civilinės aviacijos generalinio direktorato (toliau – Indijos DGCA) ir oro vežėjo *Air India* atstovų techninės konsultacijos. Indijos DGCA pateikė išsamius duomenis apie taikomas tvarumo priemones, kurias ji įgyvendino saugos priežiūros pajėgumų srityje. Be to, per technines konsultacijas buvo su Indijos DGCA aptartas Indijos oro vežėjų dalyvavimas SAFA programoje;
- (22) iš šių konsultacijų matyti, kad, nors Indijos DGCA įgyvendino tam tikras priemones iki šiol padarytos pažangos aviacijos saugos srityje tvarumui užtikrinti, reikia imtis tolesnių veiksmų įvairiose srityse. Kita vertus, Indijos DGCA, atlikdama Indijos oro vežėjų saugos rodiklių stebėseną pagal SAFA programą, naudojami SAFA duomenų baze. Tai matyti, *inter alia*, iš to, kad Indijos DGCA pranešė 2015 m. birželio mėn. surengusi susitikimą su oro vežėju *Air India*, per kurį aptarė *Air India* įdiegtas saugos rodiklių valdymo pagal SAFA programą procedūras;
- (23) *Air India* pateikė savo saugos valdymo sistemos apžvalgą, kiekvieno orlaivių parko SAFA statistinės informacijos santrauką, saugos valdymo programos komunikacijos strategijos pavyzdžių ir išsamius duomenis apie SAFA procesą, kurį ji pradėjo įgyvendinti siekdama nuolat gerinti padėtį;
- (24) 2015 m. spalio 29 d. raštais, išsiųstais po techninių konsultacijų, Komisija pakartotinai pateikė Indijos DGCA keletą pranešimų, įskaitant pranešimą apie tai, kad Indijos oro vežėjų saugos rodiklių stebėseną pagal SAFA programą turėtų būti atliekama įdėmiau. Komisija taip pat nurodė oro vežėjui *Air India*, kad proceso pagal SAFA programą valdymo pažangą turi rodyti jo saugos rodikliai pagal SAFA programą. Tiek Indijos DGCA, tiek oro

vežėjui *Air India* buvo pranešta apie EASA pareigą pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 452/2014 ⁽¹⁾ (TCO dalis) atlikti trečiųjų šalių vežėjų saugos vertinimą ir apie tai, kad saugos rodikliai pagal SAFA programą yra vienas iš pagrindinių elementų, į kuriuos EASA atsižvelgia atlikdama tą vertinimą;

- (25) Komisija atsižvelgė į Indijos DGCA ir oro vežėjo *Air India* pateiktą informaciją. Nustatyta, kad šiuo atveju nebūtina uždrausti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Indijoje, vykdyti veiklą arba nustatyti jų veiklos apribojimų, tačiau tebėra būtina tęsti technines konsultacijas, kad būtų galima reguliariai aptarti su sauga susijusius klausimus;
- (26) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Indijos oro vežėjus;
- (27) Komisija ketina tęsti oficialias konsultacijas su Indijos DGCA laikydamosi Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalyje išdėstytų nuostatų;
- (28) 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

- (29) toliau vyksta konsultacijos su Indonezijos kompetentinga institucija – Indonezijos civilinės aviacijos generaliniu direktoratu (toliau – Indonezijos DGCA) – siekiant stebėti, kokią pažangą daro Indonezijos DGCA, kad užtikrintų, jog visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, saugos priežiūra būtų atliekama laikantis tarptautinių saugos standartų. Po 2014 m. gegužės mėn. ICAO atlikto audito Indonezijos DGCA parengė taisomųjų veiksmų planą ir baigia įgyvendinti jame išdėstytus taisomuosius veiksmus. Indonezijos DGCA prašymu spalio 29 d. surengtas Komisijos, EASA, kai kurių valstybių narių, Indonezijos DGCA ir oro vežėjų *Citilink*, *Lion Air* ir *Batik Air* atstovų techninis posėdis. Per šį posėdį paaiškėjo, kad rengiami taisomieji veiksmai, būtini ankstesnių auditų metu nustatytiems trūkumams pašalinti, tačiau tų veiksmų įgyvendinimo etapai tebėra skirtingi. Pagrindinis nustatytas trūkumas susijęs su tuo, kaip atliekami oro vežėjų ir orlaivių patikrinimai. Šio darbo atlikimo procedūros nustatytos, tačiau praktikoje jų ne visada laikomasi. Per patikrinimus nustatytų trūkumų skaičius išlieka nedidelis, o įmonėms, kurių patikrinimas atliktas, apie nustatytus trūkumus ne visada pranešama laikantis taikytinų procedūrų. Nėra tinkamų procedūrų dėl tolesnių veiksmų, susijusių su nustatytais trūkumais, o dabartiniai veiksmai tebėra nepakankami ir vykdomi nesilaikant terminų, be to, jų imamasi ne visada. Indonezijos DGCA turi tvarkyti apie 59 OVP, o oro vežėjų skaičius auga labai greitai. Labai svarbu, kad Indonezijos DGCA suspėtų reaguoti į šiuos pokyčius;
- (30) oro vežėjas *Citilink* padarė pranešimą apie įmonės plėtrą ir saugos valdymą įmonėje. Įmonės orlaivių parkas ir toliau didėja – jis kasmet papildoma maždaug aštuoniais naujais orlaiviais, o sistemos ir procedūros, atrodo, palaipsniui nusistovi. Skrydžių duomenų analizė pagerėjo, o įmonė žino su eksploataivumu susijusius pavojus. Saugos valdymo sistema įdiegta, tačiau dar turi būti tobulinama, įskaitant nedidelį pranešimų apie incidentus ir įvykius skaičių;
- (31) oro vežėjai *Lion Air* ir *Batik Air* darė bendrą pranešimą, nes jos abi yra tos pačios įmonių grupės *Lion Air Group* narės. Šių abiejų oro linijų augimas išlieka didelis ir numatyta, kad 2016 m. kiekvienos iš jų orlaivių parkas papildys maždaug 10 naujų orlaivių, o vėlesniais metais naujų orlaivių skaičius bus panašus. Pagrindinės šiems oro vežėjams kylantios problemos yra susijusios su pakankamo skaičiaus visų sričių darbuotojų įdarbinimu ir mokymu. Abu oro vežėjai pristatė skrydžio įgulos mokymo ir kitų darbuotojų įdarbinimo ir mokymo planus. Įmonės *Lion Air* naujai įdarbintiems pilotams keliami minimalieji kvalifikacijos reikalavimai ir reikalavimai, kuriuos pilotas turi atitikti, kad būtų paaugštinamas iki įgulos vado, yra gana neaukšti, palyginti su dažnai sudėtingomis skrydžių sąlygomis. Dėl šios priežasties ir dėl spartaus oro vežėjo *Lion Air* augimo įmonėje dirba daug palyginti nepatyrusių pilotų. Su tuo gali būti susiję daugybė nestabilizuoto artėjimo tūpti atvejų ir didelė incidentų tūpimo metu (kračiojo nutūpimo, nuriedėjimo nuo kilimo ir tūpimo tako) rizika. Vienas iš tokių pavyzdžių – 2015 m. lapkričio 6 d. incidentas, per kurį nuo kilimo ir tūpimo tako nuriedėjo oro vežėjo *Batik Air* orlaivis. Dėl šio konkretaus incidento Indonezijos DGCA ir oro vežėjas *Batik Air* ėmėsi neatidėliotinių veiksmų,

⁽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 (OL L 133, 2014 5 6, p. 12).

kad būtų tinkamai ištirtas incidentas ir imtasi rizikos mažinimo priemonių. Be to, patobulinus skrydžio duomenų stebėsenos sistemą pasiekta reikšmingų rezultatų ir pagerinta saugos padėtis. Panašu, kad saugos valdymo sistema tinkamai išplėtotą, o pastaruoju metu taip pat pradėjo gerėti pranešimų apie incidentus ir įvykius teikimas, nors faktinį įgyvendinimą ir pavojų nustatymą dar reikia tobulinti. Per posėdį paaiškėjo, kad oro vežėjams *Lion Air* ir *Batik Air* grėsmę kelia spartus augimas ir palyginti didelė skrydžio įgulos patirties stoka;

- (32) Indonezijos DGCA buvo pakviestas dalyvauti 2015 m. lapkričio 25 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje. Indonezijos DGCA pakartojo tą patį, kas buvo pristatyta 2015 m. spalio 29 d. techniniame posėdyje. Be kita ko, buvo aptarta nuolatinio stebėjimo programa ir nustatytų trūkumų valdymo sistema. Buvo pristatyti keturių Indonezijos oro vežėjų, kuriems šiuo metu netaikomas bendras draudimas Indonezijos oro vežėjams, ir trijų posėdyje dalyvavusių oro vežėjų veiklos stebėjimo rezultatai. Be to, Indonezijos DGCA pateikė informaciją apie saugos rizikos valdymo sistemos diegimą. Indonezijos DGCA paprašė Komisijos surengti tikrinamąjį vizitą vietoje. Toks vizitas bus proga įvertinti pažangą ir nustatyti, kaip institucija ir oro vežėjai šiuo metu įgyvendina tarptautinius saugos standartus;
- (33) oro vežėjai *Citilink*, *Lion Air* ir *Batik Air* pateikė informaciją apie savo plėtrą ir apie tai, kaip jie įgyvendina saugos valdymo priemones; pateikta informacija iš esmės atitiko spalio 29 d. techniniame posėdyje pateiktą informaciją;
- (34) 2015 m. spalio 22 d. raštu Indonezijos DGCA informavo Komisiją, kad nuo tada, kai paskutinį kartą buvo pateikta naujausia informacija, pažymėjimai išduoti dviem naujiems oro vežėjams, būtent: oro vežėjui *Alda Trans Papua* išduotas OVP Nr. 135-054, o *Weststar Aviation Indonesia* – OVP Nr. 135-059. Tačiau Indonezijos DGCA nepateikė įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad užtikrinama tarptautinius saugos standartus atitinkanti tų oro vežėjų saugos priežiūra. Tuo pačiu raštu Indonezijos DGCA informavo Komisiją, kad buvo atšaukti oro vežėjams *Pacific Royale Airways*, *Air Maleo* (tik vidaus krovininiai skrydžiai), *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas (Persero)* ir *Asconusa Air Transport* išduoti OVP (atitinkamai AOC 121-045, AOC 121-041, AOC 121-020, AOC 135-041, AOC 135-006 ir AOC 135-022);
- (35) nors nuo 2014 m. gegužės mėn. surengto ICAO audito ir net nuo spalio mėn. įvykusio techninio posėdžio padaryta pastebima pažanga, tam, kad būtų pasiektas būtinas pasitikėjimą keliantis saugos lygis, reikia patikrinti pažangą, kad būtų galima svarstyti galimybę dar sušvelninti Indonezijos oro vežėjams taikomą draudimą vykdyti veiklą. Todėl, siekiant surinkti reikalingą informaciją, 2016 m. turi būti surengtas ES vertinimo vietoje vizitas. Tačiau šiuo metu nėra pakankamai įrodymų, kurie pagrįstų sprendimą dar labiau sušvelninti Indonezijos oro vežėjams, įskaitant oro vežėjus *Citilink*, *Lion Air* ir *Batik Air*, taikomą draudimą vykdyti veiklą;
- (36) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėjus *Alda Trans Papua* ir *Weststar Aviation*. Iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo turėtų būti išbraukti oro vežėjai *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* ir *Asconusa Air Transport*;

Irano oro vežėjai

- (37) oro vežėjas *Iran Air*, kuriam pažymėjimą išdavė Irano Islamo Respublikos civilinės aviacijos organizacija (toliau – CAOIRI), į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą buvo įrašytas 2010 m. kovo 30 d. Surengus vertinimo vietoje vizitą, oro vežėjo *Iran Air* orlaivių parko veiklos apribojimai buvo patikslinti 2010 m. liepos 5 d.;
- (38) oro vežėjas *Iran Air* pateikė Komisijai informaciją apie savo dabartinį orlaivių parką ir pridėjo patvirtinamuosius dokumentus. *Iran Air* prašė netaikyti veiklos apribojimų visiems *Airbus A320* tipo orlaiviams, kad jis galėtų vykdyti veiklą Sąjungoje ir naujesniais *Airbus A320* tipo orlaiviais. Remiantis oro vežėjo *Iran Air* pateikta informacija, vidutinis jo *Airbus A320* tipo orlaivių amžius yra mažesnis nei vidutinis orlaivių, kuriais leidžiama vykdyti veiklą Sąjungoje, amžius. Be to, *Iran Air* teigia, kad orlaiviais galima patikimai vykdyti veiklą. Tačiau, kadangi nebuvo įmanoma patikrinti pateiktų įrodymų, remiantis Komisijos šiuo metu turima informacija, negalima į orlaivių, kuriais oro vežėjas *Iran Air* gali vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą įtraukti naujų orlaivių;

- (39) remiantis oro vežėjui *Iran Air* išduotu OVP, konkrečių tipų orlaivių, kuriais leidžiama vykdyti veiklą Sąjungoje, sumažėjo. Todėl turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priede pateiktas orlaivių, kuriems netaikomas draudimas, sąrašas;
- (40) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą, kad Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priede būtų nurodyti dabartinį oro vežėjo *Iran Air* orlaivių parką sudarantys orlaiviai;

Irako oro vežėjai

- (41) 2014 m. birželio 13 d. – 2015 m. kovo 16 d. EASA nusiuntė Irako civilinės aviacijos administracijai (toliau – ICAA) keturis raštus dėl saugos problemų, susijusių su oro vežėjo *Iraqi Airways* saugos rodikliais pagal SAFA programą. Kalbant apie tas problemas, iš SAFA duomenų matyti, kad oro vežėjas *Iraqi Airways* neišsamiai atlieka pagrindinių priežasčių analizę;
- (42) 2014 m. rugpjūčio 20 d. oro vežėjas *Iraqi Airways* pateikė EASA prašymą išduoti leidimą trečiosios šalies vežėjui (toliau – TCO leidimas). oro vežėjo *Iraqi Airways* prašymą išduoti TCO leidimą EASA įvertino pagal TCO dalies reikalavimus;
- (43) EASA atliko TCO leidimui išduoti būtiną oro vežėjo *Iraqi Airways* saugos vertinimą ir nurodė esant didelių problemų, susijusių su tuo, kad *Iraqi Airways* nesugeba spręsti nurodytų saugos problemų ir laiku nepateikia su sauga susijusių dokumentų. Taigi ji padarė išvadą, kad atlikus išsamesnį oro vežėjo *Iraqi Airways* vertinimą jam nebūtų išduotas leidimas, todėl jis neatitinka Komisijos reglamente (ES) Nr. 452/2014 nustatytų taikytinų reikalavimų. Dėl tos priežasties 2015 m. liepos 16 d. EASA atmetė oro vežėjo *Iraqi Airways* prašymą išduoti TCO leidimą, pagrįsdama savo sprendimą pirmiau apibūdintais aiškiais saugos motyvais;
- (44) 2015 m. rugsėjo 28 d. Komisija išsiuntė ICAA raštą. Šiuo raštu pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalies nuostatas pradėtos oficialios konsultacijos su valdžios institucijomis, kurios atlieka teisės aktų nustatytą oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Irake, priežiūrą. Šiame rašte Komisija paaiškino, kad pagrindas pradėti šias oficialias konsultacijas yra oro vežėjo *Iraqi Airways* saugos rodikliai pagal SAFA programą ir EASA neigiamas sprendimas dėl oro vežėjo *Iraqi Airways* prašymo išduoti TCO leidimą;
- (45) 2015 m. spalio 27 d. Komisija informavo ICAA ir oro vežėją *Iraqi Airways* apie tai, kad klausimas dėl šio oro vežėjo įtrauktas į 2015 m. lapkričio 24–26 d. Skrydžių saugos komiteto posėdžio darbotvarkę ir kad tiek ICAA, tiek oro vežėjui *Iraqi Airways* bus suteikta galimybė būti išklaustytiems komitete pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;
- (46) 2015 m. lapkričio 3 d. surengta Komisijos, EASA, valstybių narių ir ICAA bei oro vežėjo *Iraqi Airways* atstovų vaizdo konferencija. Per tą vaizdo konferenciją ICAA apžvelgė savo funkcijas, įskaitant pagrindinius saugos priežiūros vykdymo principus. ICAA pateikė ir kitos informacijos, be kita ko, apžvelgė oro vežėjui *Iraqi Airways* taikomą priežiūrą ir nurodė, kokių tolesnių veiksmų ji imasi gavusi informacijos, susijusios su SAFA programa. Per tą vaizdo konferenciją oro vežėjas *Iraqi Airways* savo pristatyme, be kitų dalykų, tik labai bendrais bruožais apžvelgė informaciją apie savo saugos ir kokybės valdymo sistemą ir kitas su sauga susijusias procedūras;
- (47) 2015 m. lapkričio 25 d. Skrydžių saugos komitetas išklausė ICAA ir oro vežėją *Iraqi Airways*. Be kitų dalykų, ICAA pranešė esanti atsakinga už septynių oro vežėjų, kuriems išduoti OVP, įskaitant oro vežėją *Iraqi Airways*, priežiūrą. ICAA taip pat pateikė planuojamų veiksmų, kuriais siekiama stiprinti savo pajėgumus, santrauką. EASA pateikė informacijos apie saugos problemas, kuriomis ji grindė neigiamą sprendimą dėl TCO;
- (48) oro vežėjas *Iraqi Airways* aptarė įvairius klausimus, be kita ko, pateikė informaciją apie jo tikrinimo pagal SAFA programą duomenų analizę ir tolesnius su tuo susijusius veiksmus. Pristatyme nebuvo pateikta pakankamai įrodymų, kad oro vežėjo *Iraqi Airways* saugos ir kokybės valdymo sistema veikia visapusiškai. Oro vežėjo *Iraqi Airways* pateiktos informacijos nepakanka, kad būtų galima visapusiškai pašalinti saugos problemas, kuriomis buvo grindžiamas EASA sprendimas atsisakyti oro vežėjui *Iraqi Airways* išduoti TCO pažymėjimą;
- (49) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėją *Iraqi Airways*;

- (50) tiesioginė šio sprendimo įtraukti oro vežėją *Iraqi Airways* į sąrašą priežastis yra EASA neigiamas sprendimas dėl TCO pažymėjimo išdavimo, todėl Komisija ketina persvarstyti tą sprendimą, jei ir kai EASA praneš Komisijai, kad, jos manymu, sąlygos, kurias įvykdžius EASA pagal TCO dalį priimtų teigiamą sprendimą dėl oro vežėjo *Iraqi Airways*, yra tenkinamos;

Kazachstano oro vežėjai

- (51) nuo 2009 m. liepos mėn. visiems oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, išskyrus vieną, taikomas visiškas draudimas vykdyti veiklą daugiausia dėl institucijos, atsakingos už oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, saugos priežiūrą (Kazachstano civilinės aviacijos komiteto, toliau – CAC), nesugebėjimo įgyvendinti taikytinų tarptautinių saugos standartų ir užtikrinti jų laikymosi. Dalinė išimtis padaryta oro vežėjui *Air Astana*. Oro vežėjas *Air Astana* buvo įtrauktas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą ir jam buvo leista vykdyti veiklą Sąjungoje dalimi savo orlaivių neviršijant to meto veiklos masto;
- (52) 2014 m., pagal SAFA programą gavus duomenų apie pagerėjusią padėtį, oro vežėjui *Air Astana* buvo leista padidinti savo veiklos mastą Sąjungoje, tačiau leista naudoti tik to tipo orlaivius, kuriais nuo 2009 m. buvo leidžiama vykdyti veiklą Sąjungoje;
- (53) 2015 m. balandžio mėn. CAC pakartotinai išdavė pažymėjimą oro vežėjui *Air Astana*, o 2015 m. gegužės mėn. atliktas šio oro vežėjo Tarptautinės oro transporto asociacijos (toliau – IATA) veiklos saugos auditas. Oro vežėjas nuolat teikia Komisijai naujausią informaciją apie vykdomus skrydžius, mokymą ir techninę priežiūrą. 2015 m. spalio mėn. EASA atlikus oro vežėjo *Air Astana* auditą pagal TCO dalį nustatyta, kad nėra įrodymų, jog būtų nesilaikoma tarptautinių standartų. Buvo pripažinta, kad oro vežėjas *Air Astana* turi pakankamai darbuotojų ir jį veiksmingai valdo kompetentinga tarptautinė valdymo grupė kartu su vietos personalu. Organizacija išplėtojo stiprią ir patikimą saugos kultūrą. Todėl EASA audito grupė rekomendavo oro vežėjui *Air Astana* išduoti TCO leidimą, kadangi trūkumų nenustatyta;
- (54) siekiant gauti naujausios informacijos apie saugos priežiūros veiklą Kazachstane, CAC buvo pakviestas dalyvauti 2015 m. lapkričio 24 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje. CAC nurodė, kad siekiant pašalinti 2014 m. ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizito metu nustatytus trūkumus, įskaitant su skrydžiais susijusias reikšmingas saugos problemas, rengiamasi vykdyti keletą veiksmų. Tie veiksmai – tai aviacijos saugos inspektorių mokymo programos sukūrimas ir procedūrų, susijusių su pažymėjimų išdavimu oro vežėjams, bei specialiųjų patvirtinimų išdavimo procedūros tobulinimas. CAC nurodė, kad reikšmingas saugos problemas numatoma išspręsti ne anksčiau kaip 2015 m. pabaigoje. Be to, Kazachstano kompetentingos institucijos, siekdamos pakelti reikiamų saugos standartų veiksmingo įgyvendinimo Kazachstane lygį, 2015 m. lapkričio mėn. pasirašė susitarimo memorandumą su konsultavimo paslaugų teikėju. CAC taip pat nurodė, kad 2015 metais 12 oro vežėjų, kurių priežiūra atliekama, pakartotinai išduoti pažymėjimai, o 5 OVP atšaukti. Nors šie pokyčiai teigiami, išlieka rimtų abejonų dėl to, ar pažymėjimų išdavimo oro vežėjams ir patvirtinimo procedūros atitinka reikalavimus, ir dėl reguliavimo priemonių, kurios įgyvendintos siekiant spręsti reikšmingas saugos problemas, veiksmingumo;
- (55) dalyvauti 2015 m. lapkričio 24 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje pakviestas ir oro vežėjas *Air Astana*. *Air Astana* pateikė įrodymų, pagrindžiančių, kad jis įdiegė stabilų ir veiksmingą saugos valdymo procedūrą, kuria siekiama šalinti pavojus saugai, atlikti pagrindinių priežasčių analizę ir propaguoti saugos kultūrą organizacijoje. Oro vežėjas įrodė gebantis saugiai ir rezultatyviai valdyti pokyčius, susijusius su jo veiklos sritimi ir apimtimi. Be to, oro vežėjas *Air Astana* užtikrino, kad jo orlaivių parko priežiūra būtų vykdoma laikantis taikytinų tarptautinių saugos standartų;
- (56) oro vežėjas *SCAT JSC*, kuriam pažymėjimas išduotas Kazachstane, paprašė leisti būti išklausytam 2015 m. lapkričio 24 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje. Atlikus šio oro vežėjo IATA veiklos saugos auditą, jam išduotas sertifikatas. Remiantis oro vežėjo *SCAT JSC* pateikta informacija, keli jo *Boeing B-737* ir *B-757* tipo orlaiviai registruoti Lietuvoje. Nors Komisija pripažįsta, kad oro vežėjas *SCAT JSC* padarė pažangą, jis nepateikė įrodymų, patvirtinančių, kad jo skrydžiai vykdomi ir jo orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti kontrolė ir techninė priežiūra atliekamos laikantis taikytinų saugos standartų;
- (57) remiantis Komisijos turima informacija, įskaitant 2015 m. lapkričio 24 d. posėdyje pateiktą informaciją, padaryta išvada, kad civilinės aviacijos srities reguliavimo reformos projektas Kazachstane įgyvendinamas lėtai. Vis dėlto, kad būtų įrodyta didesnė pažanga ir kad būtų galima svarstyti galimybę iš esmės sušvelninti šiuo metu oro vežėjams, kurių priežiūrą atlieka CAC, išskyrus oro vežėją *Air Astana*, taikomus apribojimus, turėtų būti išspręstos likusios su skrydžiais susijusios reikšmingos saugos problemos;

- (58) remiantis Komisijos turima informacija, teigiamais oro vežėjo *Air Astana* audito, susijusio su TCO leidimo išdavimu, rezultatais ir Skrydžių saugos komiteto posėdyje oro vežėjo pateiktais paaiškinimais, manytina, kad sąlygų, dėl kurių oro vežėjui *Air Astana* reiktų toliau taikyti dalinį draudimą, nebėra;
- (59) Komisija ketina nuodugniau išnagrinėti klausimą dėl oro vežėjo *SCAT JSC*, kad užtikrintų, jog bet koks galimas oro vežėjui nustatyto draudimo vykdyti veiklą sušvelninimas ateityje nekeltų grėsmės saugai vykdant veiklą Sąjungoje;
- (60) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reiktų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir oro vežėją *Air Astana* išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedo;
- (61) 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

- (62) toliau vyksta konsultacijos su Libano kompetentinga institucija – Libano civilinės aviacijos administracija (toliau – Libano CAA) – siekiant įsitikinti, kad Libanas įgyvendina taisomųjų veiksmų planą, parengtą atsižvelgiant į 2012 m. gruodžio mėn. ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizito metu nustatytus trūkumus ir reikšmingą saugos problemą;
- (63) 2015 m. lapkričio 4 d. Libano CAA ir oro vežėjų *Middle East Airlines* ir *Wings of Lebanon* atstovai dalyvavo Briuselyje vykusiame techniniame posėdyje su Komisija ir EASA, kuriame pateikė naujausią informaciją apie Libano CAA daromą pažangą, pirmiausia sprendžiant reikšmingą saugos problemą, apie Civilinės aviacijos administracijos valdybos įsteigimą ir apie saugos priežiūros funkcijų atskyrimą nuo paslaugų teikimo funkcijų, kurias abi šiuo metu atlieka Libano CAA;
- (64) Libano CAA pateikė ICAO papildomos informacijos apie reikšmingą saugos problemą ir šią informaciją pristatė techniniame posėdyje. Neseniai Libano CAA paprašė ICAO patikrinti taisomuosius veiksmus, tačiau tai dar neatlikta. Paminėta, kad Skrydžių saugos direktorato, atsakingo už pažymėjimų išdavimą oro vežėjams ir jų priežiūrą, statusas Libano CAA struktūroje yra labiau nepriklausomas, nors per techninį posėdį tai nebuvo patvirtinta aiškiais įrodymais;
- (65) oro vežėjas *Middle East Airlines* pristatė savo veiklos ir saugos valdymo procedūras; panašu, kad šis oro vežėjas tinkamai kontroliuoja procedūras, kurios taikomos saugai svarbiose skrydžių vykdymo, įgulos mokymo, tinkamumo skraidyti valdymo ir kokybės ir saugos valdymo srityse. EASA pateikė informaciją apie tai, kad neseniai įvykęs susitikimas su oro vežėjo *Middle East Airlines* atstovais, susijęs su oro vežėjo prašymu išduoti TCO leidimą, davė teigiamų rezultatų. Oro vežėjas reguliariai rengia trečiųjų šalių atliekamą auditą, kad kompensuotų kompetentingos institucijos atliekamos saugos priežiūros trūkumą ir dar labiau pagerintų tarptautinių saugos standartų įgyvendinimą;
- (66) oro vežėjas *Wings of Lebanon* pristatė savo veiklą, kurią jis vykdo tik vienu orlaiviu, ir įdiegtas saugos procedūras. Pastaruoju metu, šiam oro vežėjui pakeitus svarbiausias pareigas einančius asmenis, pagerėjo jo veiklos procedūros, o tai davė gerą postūmį saugos valdymo sistemos plėtojimui;
- (67) atsižvelgiant į saugos priežiūros sistemos patobulinimus, nors jie ir nedideli, ir į rizikos mažinimo priemones, kurių ėmėsi *Middle East Airlines*, ir remiantis turima saugos informacija, šiame etape nėra pagrindo priimti sprendimą uždrausti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Libane, vykdyti veiklą arba nustatyti jų veiklos apribojimų. Tačiau, siekiant įdėmiai stebėti padėtį, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalimi bus tęsiamos konsultacijos su Libano institucijomis;
- (68) remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Libano oro vežėjus;

- (69) 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;

Madagaskaro oro vežėjai

- (70) Komisija tęsė konsultacijas su Madagaskaro civilinės aviacijos administracija *Aviation Civile de Madagascar* (toliau – ACM). ACM prašymu 2015 m. spalio 2 d. Briuselyje surengtas Komisijos, EASA, vienos valstybės narės ir ACM bei oro vežėjo *Air Madagascar* posėdis;
- (71) per tą posėdį ACM ir *Air Madagascar* pateikė informaciją apie abiejų jų padarytą pažangą įgyvendinant atitinkamai taisomųjų ir prevencinių veiksmų planus, kuriais siekiama pašalinti Įgyvendinimo reglamento (EB) Nr. 390/2011 66–74 konstatuojamosiose dalyse nurodytus saugos trūkumus. Tiek ACM, tiek *Air Madagascar* mano, kad šie saugos trūkumai tinkamai pašalinti. ACM paprašė persvarstyti oro vežėjui *Air Madagascar* nustatytus veiklos apribojimus;
- (72) Komisija atkreipė dėmesį į pažangą šalinant ICAO nustatytus trūkumus, apie kurią pranešė ACM, ir į ACM bei oro vežėjo *Air Madagascar* pateiktą informaciją apie jų atitinkamai taisomųjų ir prevencinių veiksmų planus. Nors ACM ir oro vežėjas *Air Madagascar* padarė pažangą, vis dėlto, net atsižvelgiant į numatomą didesnę pažangą, sąlygos, kurias įvykdžius būtų galima sušvelninti šiuo metu oro vežėjui *Air Madagascar* taikomą dalinį draudimą, netenkinamos. Tebėra būtina patikrinti, kaip šiuo metu įgyvendinami tarptautiniai saugos standartai. ACM reikia įtvirtinti savo patirtį, susijusią su naujomis įdiegtomis procedūromis. Šiuo atžvilgiu galima planuoti 2016 m. pirmą ketvirtį Madagaskare surengti Sąjungos vertinimo vietoje vizitą. Be to, šiuo metu nėra pakankamai įrodymų, pagrindžiančių bet kokią galimybę sušvelninti Madagaskaro oro vežėjams nustatytus veiklos apribojimus;
- (73) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu dėl Madagaskaro oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;

Mozambiko oro vežėjai

- (74) remdamasi 2015 m. balandžio mėn. surengto Sąjungos vertinimo vizito rezultatais, Komisija padarė išvadą, kad nors Mozambiko kompetentinga civilinės aviacijos administracija *Instituto de Aviação Civil de Moçambique* (toliau – IACM) pademonstravo didelę pažangą įgyvendinant tarptautinius saugos standartus, Mozambiko saugos priežiūros sistemoje tebėra reikšmingų trūkumų. Todėl buvo nuspręsta, kad Komisija, padedama EASA, teiks techninę pagalbą IACM, siekdama padėti pašalinti likusius trūkumus ir sustiprinti vidaus pajėgumus, būtinus reikalingam tvarumui pasiekti;
- (75) 2015 m. spalio 12 d. pradėtas ilgalaikis techninės pagalbos projektas, kuris tęsis iki 2016 m. birželio pradžios. Šio projekto pirmame etape pasiekta tam tikrų pirminių rezultatų. Nuodugnai peržiūrėjus teisinę sistemą ir taikytinas aviacijos taisykles, nustatyta taisytinių ir tobulintinių elementų, kurie bus priimti vėliau. Svarstoma pritaikyti kai kurių civilinės aviacijos srities Sąjungos teisės aktų principus ir struktūrą prie Mozambiko aviacijos sistemos ypatybių. Sutelktos pastangos siekiant sistemingai šalinti visus likusius ICAO atlikto USOAP audito protokole nurodytus trūkumus, kad iš esmės padidėtų veiksmingo įgyvendinimo rodiklis. Buvo palaikomi ryšiai su visais esamais oro vežėjais ir atlikta jiems išduotų pažymėjimų statuso peržiūra. Siekiant sustiprinti kai kurias silpniausias IACM veiklos sritis, svarstoma galimybė sudaryti keletą bendradarbiavimo protokolų. Pradėtos nustatinėti visos IACM vidaus procedūros ir procesai, kuriuos reikia nuodugnai peržiūrėti;
- (76) 2015 m. rugsėjo 14 d. pradėtas trumpalaikis techninės pagalbos projektas; jis baigtas 2015 m. lapkričio 13 d. Jo metu buvo surengti mokymai ir konsultacijos darbe aerodromų sertifikavimo ir stebėjimo klausimais, daugiausia dėmesio skiriant visų pirma naujam Nakalos tarptautiniam oro uostui ir esamam Beiros tarptautiniam oro uostui;
- (77) vis dėlto šiame etape IACM gebėjimas atlikti civilinės aviacijos veiklos Mozambike priežiūrą dar nėra pasiekęs pakankamo lygio pagal tarptautinius saugos standartus. Todėl nėra pakankamai įrodymų, kuriais remiantis būtų galima priimti sprendimą sušvelninti visiems oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Mozambike, nustatytą draudimą vykdyti veiklą;

- (78) remiantis 2015 m. lapkričio 5 d. IACM pateiktu sąrašu, Mozambike išduoti pažymėjimai trimis oro vežėjams – *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) ir *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). Tačiau IACM negalėjo pateikti įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad užtikrinama tarptautinius saugos standartus atitinkanti tų oro vežėjų saugos priežiūra. IACM tame pačiame sąraše nurodė Komisijai, kad oro vežėjams *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* ir *Unique Air Charter Lda* išduoti OVP (atitinkamai AOC MOZ-08, AOC MOZ-05 ir AOC MOZ-13), kurių galiojimas anksčiau, atliekant pakartotinio pažymėjimo išdavimo procedūrą, buvo sustabdytas, dabar atšaukti dėl to, kad šie oro vežėjai neužbaigė tos procedūros;
- (79) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėjus *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* ir *Inaer Aviation Mozambique Lda.*, o iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo išbraukti oro vežėjus *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* ir *Unique Air Charter Lda*;

Nepalo oro vežėjai

- (80) Komisija tęsė konsultacijas su Nepalo civilinės aviacijos administracija (toliau – CAAN) siekdama nustatyti jos gebėjimą pakankamu mastu įgyvendinti reikiamus tarptautinius saugos standartus ir užtikrinti jų laikymąsi;
- (81) 2015 m. spalio 5–9 d. Komisija ir EASA surengė vizitą pas CAAN. Šiuo vizitu vietoje EASA siekė suteikti techninę pagalbą – įvertinti CAAN padarytą pažangą, susijusią su ICAO audito metu nustatytais trūkumais, ir peržiūrėti veiksmų planą, kad jį būtų galima papildyti rekomendacijomis dėl likusių problemų sprendimo. Komisija dalyvavo šiame vizite vietoje siekdama įvertinti CAAN pažangą, susijusią su trūkumais, dėl kurių 2013 m. gruodžio mėn. Nepalo oro vežėjams buvo nustatytas draudimas;
- (82) vizito vietoje rezultatai patvirtino, kad CAAN padarė pažangą įgyvendindama tarptautinius saugos standartus. Pasak ICAO, CAAN parengtu taisomųjų veiksmų planu visapusiškai šalinami nustatyti trūkumai, įskaitant tuos trūkumus, dėl kurių ICAO nustatė reikšmingas saugos problemas. Tačiau vizito vietoje metu nebuvo galima patikrinti, kaip šie veiksmai įgyvendinami. Su skrydžiais susijusios reikšmingos saugos problemos dar neišspręstos. CAAN planuoja, jog 2015 m. gruodžio mėn. surengus ICAO regioninio biuro saugos reikalų grupės vizitą bus atliktas pirminis taisomųjų veiksmų įgyvendinimo vertinimas, kad 2016 m. pirmą ketvirtį būtų galima atlikti ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizitą. Per šį ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizitą ICAO turės patikrinti, ar taisomieji veiksmai įgyvendinami veiksmingai. CAAN reguliariai atlieka visų oro vežėjų ir kitų paslaugų teikėjų, kurių priežiūrą ji atlieka, auditą. Tačiau, patikrinimų programą reikia dar tobulinti;
- (83) per posėdį su Nepalo turizmo, kultūros ir civilinės aviacijos ministru buvo pabrėžta, jog tam, kad Nepale pagerėtų aviacijos priežiūros sistema, svarbu suteikti visapusiškus įgaliojimus CAAN, kad ji galėtų nepriklausomai nuo politinio lygmens vykdyti jai pavestas su sauga susijusias funkcijas, ir užtikrinti, kad CAAN dirbtų pakankamai kvalifikuotų darbuotojų. Ministras informavo, kad, siekiant spręsti institucines problemas ir saugos priežiūros funkcijos nepriklausomumo nuo paslaugų teikėjų klausimą, rengiami tolesni Nepalo civilinės aviacijos įstatymo pakeitimai, o CAAN teikiama visapusiška parama šalinant visus nustatytus trūkumus;
- (84) 2015 m. spalio 7–8 d. Komisija ir EASA, siekdamos peržiūrėti pokyčius, įvykusius nuo ankstesnio vizito 2014 m. vasario mėn., surengė vizitus pas Nepale registruotus oro vežėjus *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* ir *Nepal Airlines Corporation*. Visiems keturiems oro vežėjams buvo pakartotinai išduoti pažymėjimai pagal penkių etapų procedūrą, o CAAN atlieka nuolatinę jų priežiūrą. Tų oro vežėjų saugos valdymo sistemos ir saugos kultūra išplėtoti nevienodai, ir nors kai kurie iš jų yra akivaizdžiai padarę didesnę pažangą nei kiti, šiuo metu nė vienas oro vežėjas neatitinka taikytinų tarptautinių saugos standartų;
- (85) CAAN taip pat pateikė informaciją apie du naujus oro vežėjus, kuriems išduoti pažymėjimai. 2014 m. lapkričio 13 d. OVP išduotas oro vežėjui *Saurya Airlines* (Nr. 083/2014), o 2015 m. kovo 9 d. – *Himalaya Airlines* (Nr. 084/2015). Tačiau CAAN negalėjo pateikti įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad užtikrinama tarptautinius saugos standartus atitinkanti tų oro vežėjų saugos priežiūra;

- (86) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėjus *Saurya Airlines* ir *Himalaya Airlines*;

Filipinų oro vežėjai

- (87) Komisija, EASA ir valstybės narės įdėmiai stebėjo oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose ir kurie vykdo skrydžius Sąjungoje, saugos rodiklius – be kita ko, vykdė prioritetinius Filipinų oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (88) prieš Skrydžių saugos komiteto posėdį Filipinų civilinės aviacijos administracija (toliau – CAAP) pateikė Komisijai tam tikrą techninę informaciją apie jos vykdomą oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, saugos priežiūrą. Iš šios pateiktos informacijos matyti, kad šiuo metu Filipinuose veikia 38 subjektai, kuriems išduoti OVP. CAAP valdymo grupė, kuri iki šiol prisidėjo prie teigiamų pokyčių Filipinų civilinėje aviacijoje, veikia toliau ir tęsia nuolatinio tobulinimo programą. Be to, iš CAAP pateiktos informacijos ir turimų duomenų apie avarijas ir incidentus analizės nematyti, kad būtų nerimą keliančių tendencijų, susijusių su oro vežėjais, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose;
- (89) pastaruoju metu buvo atliekami oro vežėjų *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* ir *Cebu Pacific Air* patikrinimai perone pagal SAFA programą. Iš ataskaitų matyti, kad nesama neigiamų tendencijų, susijusių su šiais patikrinimais perone pagal SAFA programą;
- (90) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Filipinų oro vežėjus;
- (91) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar Filipinų oro vežėjai iš tiesų laikosi tarptautinių saugos standartų, vykdydamos prioritetinius patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Rusijos Federacijos oro vežėjai

- (92) 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;
- (93) 2015 m. spalio 23 d. Komisija, padedama EASA ir vienos valstybės narės, susitiko su Rusijos federalinės oro transporto agentūros (toliau – FATA) atstovais. Šio susitikimo tikslas buvo apžvelgti Rusijos oro vežėjų saugos rodiklius, remiantis 2014 m. rugsėjo 20 d. – 2015 m. spalio 19 d. atliktų patikrinimų perone pagal SAFA programą ataskaitomis, ir išsiaiškinti, į kuriuos atvejus reikia atkreipti ypatingą dėmesį;
- (94) per susitikimą Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad kai kurie vežėjai, kurių SAFA koeficientas yra 2 ar didesnis, nėra atlikę tinkamos pagrindinių priežasčių analizės. FATA nurodė, kad patikrinimų pagal SAFA programą metu nustatyti trūkumai nuolat analizuojami ir kad nuolat atliekama vežėjų taisomųjų veiksmų veiksmingumo stebėseną. FATA įsipareigojo tais atvejais, kai reikalavimų nesilaikymo problema dar tinkamai neišspręsta, imtis tolesnių veiksmų ir pateikti Komisijai naujausią informaciją apie tų atvejų būklę. Be to, FATA pateikė naujausią informaciją apie naujausius oro vežėjams, kurių priežiūrą ji atlieka, išduotų OVP sustabdymo ir atšaukimo atvejus;
- (95) remiantis turima informacija, buvo padaryta išvada, kad nebūtina kviesti Rusijos aviacijos administraciją ar oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijos Federacijoje, dalyvauti Skrydžių saugos komiteto posėdyje. Tačiau buvo susitarta, kad reikia ir toliau reguliariai, bent kartą prieš kiekvieną Skrydžių saugos komiteto posėdį, rengti Komisijos ir Rusijos institucijų saugos ekspertų susitikimus;

- (96) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Rusijos Federacijos oro vežėjus;
- (97) 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;
- (98) jei iš tų patikrinimų paaiškėtų, kad dėl reikiamų saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti prieš Rusijos Federacijos oro vežėjus imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Sudano oro vežėjai

- (99) Sudano civilinės aviacijos administracija (toliau – SCAA) reguliariai palaikė ryšius su Komisija, visų pirma dėl Sudane registruotų oro vežėjų vertinimo. SCAA vykdoma kelių oro vežėjų priežiūra pagerėjo. Nors SCAA informavo esanti pasirengusi 2015 m. spalio mėn. vertinimo vietoje vizitui, vėliau ji paprašė šį vizitą atidėti 2016 metams, kad ji ir oro vežėjai turėtų daugiau laiko įgyvendinti tarptautinius saugos standartus;
- (100) siekiant nustatyti, ar SCAA ir oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Sudane, laikosi tarptautinių saugos standartų, reikia surengti Sąjungos saugos vertinimo vizitą;
- (101) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo dėl Sudano oro vežėjų iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;

Taivano oro vežėjai

- (102) atsižvelgdama į tai, kad per pastaruosius 18 mėnesių įvyko dvi oro vežėjo *TransAsia Airways* (toliau – TNA) orlaivių avarijos, per kurias žuvo žmonių, Komisija pradėjo oficialias konsultacijas su Taivano civilinės aviacijos administracija (toliau – CAA) pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalies nuostatas. Šiomis aplinkybėmis CAA ir oro vežėjas TNA buvo pakviesti dalyvauti 2015 m. spalio 19 d. Briuselyje surengtame Komisijos ir EASA techniniame posėdyje, siekiant aptarti CAA įdiegtą saugos priežiūros sistemą ir oro vežėjo TNA saugos rodiklius;
- (103) per tą posėdį CAA informavo, kad jos saugos priežiūros sistema parengta atsižvelgiant į ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką, ir nurodžiusi 8 ICAO svarbiausius elementus paaiškino, kaip ji vykdo jai pavestas saugos priežiūros funkcijas. CAA išsamiau apžvelgė, kokių veiksmų per pastaruosius dvejus metus imtasi po incidentų ir avarijų, susijusių su oro vežėjo TNA orlaiviais. Be to, pagal Taivano taisykles CAA vieniems metams nuo antrosios avarijos išaldė oro vežėjo TNA skrydžių mastą. Galiausiai, CAA pabrėžė esanti išsipareigojusi įgyvendinti ICAO 19 priedą ir pareiškė iki 2017 m. pabaigos atliksianti visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Taivane, saugos valdymo sistemų vertinimą;
- (104) tame pačiame posėdyje oro vežėjas TNA informavo Komisiją, kad po 2014 ir 2015 m. įvykusių avarijų, per kurias žuvo žmonių, ji parengė ir įgyvendino skrydžių saugos didinimo veiksmų planą, kuris apima šias sritis: įmonės kultūros stiprinimą, organizacijos inžineriją, saugos valdymo sistemos įgyvendinimą, mokymą ir vertinimo sistemą. TNA nurodė 2015 m. padariusi reikšmingų savo organizacinės struktūros pakeitimų, be kita ko, įdarbino naujų vyresniosios vadovybės darbuotojų, įsteigė kokybės užtikrinimo skyrių ir skrydžių saugos komitetą, kuriam pavesta formuoti ir propaguoti saugos politiką, ir atnaujina orlaivių parką, kad 2016 m. vidutinis orlaivių amžius būtų ketveri metai. Taip pat imtasi konkrečių orlaivio įgulos mokymo gerinimo veiksmų. Be CAA atliekamos priežiūros, 2015 m. atlikti ATR ir Skrydžių saugos fondo, kuriam talkino *Airbus* ir *Bureau Veritas*, vertinimai. Po abiejų vertinimo vietoje vizitų pateikta rekomendacijų, į kurias buvo atsižvelgta oro vežėjo TNA parengtame taisomųjų veiksmų plane;

- (105) posėdžio pabaigoje CAA pakartojo, kad visi aviacijos sektoriaus aspektai Taivane atitinka ICAO nustatytus tarptautinius standartus, ir išipareigojo toliau įdėmiai stebėti oro vežėjo TNA saugos rodiklius ir tai, kaip įgyvendinami taisomųjų ir prevencinių veiksmų planai;
- (106) remiantis Komisijos turima informacija, nuspręsta, kad nebūtina kviesti CAA ir oro vežėją TNA dalyvauti Skrydžių saugos komiteto posėdyje ir nėra būtina Taivano oro vežėjams nustatyti draudimą vykdyti veiklą. Tačiau CAA ir oro vežėjas TNA sutiko tęsti technines konsultacijas, kad Komisija galėtų stebėti, kaip įgyvendinami atitinkami taisomųjų ir prevencinių veiksmų planai, ir būtų sudarytos sąlygos reguliariai aptarti su sauga susijusius klausimus;
- (107) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo dėl Taivano oro vežėjų iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;
- (108) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Taivane, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Tailando oro vežėjai

- (109) 2015 m. spalio 14 d. rašte Tailando civilinės aviacijos administracija (toliau – Tailando CAA) pateikė Komisijai informaciją apie pažangą įgyvendinant taisomuosius veiksmus, kuriais sprendžiamos ICAO nustatytos reikšmingos saugos problemos ir šalinami kiti trūkumai, kuriuos nustatė ICAO ir Federalinė aviacijos administracija. Pažymėta, kad Tailando vyriausybei pavyko per keletą mėnesių buvusį Civilinės aviacijos direktoratą reorganizuoti į savarankišką Tailando CAA. Tailando CAA įdarbino naujų techninių sričių specialistų ir papildomų inspektorių ir dar labiau stiprina savo personalo pajėgumus;
- (110) dviem Tailando oro vežėjams pateikus prašymus išduoti TCO pažymėjimus, 2015 m. lapkričio 9–12 d. EASA surengė vizitą į Tailandą, įskaitant Tailando CAA, kad įvertintų ICAO nustatytus reikalavimų nesilaikymo atvejus. EASA išvados neprieštarauja ICAO nustatytiems faktams. EASA nustatė, kad Tailando CAA yra palyginti neveiksminga ir jos darbo krūvis pernelyg didelis, tačiau taip pat pastebėjo vilčių teikiančių pokyčių. Norint tolesnių pokyčių reikia politinės paramos ir pakankamai ilgo bei realistiško laikotarpio taisomiesiems veiksams tvariai įgyvendinti;
- (111) Tailando vyriausybės prašymu 2015 m. lapkričio 23 d. surengtas techninis posėdis, kuriame dalyvavo Komisija, EASA, Tailando vyriausybės aukšto lygio atstovai, Tailando CAA pareigūnai ir oro vežėjo *Thai Airways International* atstovai. Pripažinta, kad šiame posėdyje pateikta informacija apie Tailando civilinės aviacijos sistemos tobulinimą reikšminga ir Skrydžių saugos komitetui;
- (112) Todėl Tailando delegacija buvo pakviesta dalyvauti 2015 m. lapkričio 25 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje. Tailando CAA pateikė informaciją apie tobulinamą veiklos organizavimą ir trumpojo, vidutinio ir ilgojo laikotarpio veiksmų, kuriais turėtų būti pašalinti ICAO nustatyti trūkumai ir išspręstos reikšmingos saugos problemos, planus. Kalbant apie terminus, Tailando CAA paaiškino, jog, jos nuomone, įdiegti aukštos kokybės aviacijos saugos sistemą yra svarbiau nei nustatyti terminus, per kuriuos tai įgyvendinti būtų nerealistiška. Tailando CAA ketina įgyvendinti Europos aviacijos saugos taisykles ir sudaro sutartis su EASA bei kitais partneriais iš Europos dėl paramos įgyvendinant šias taisykles. Oro vežėjas *Thai Airways* pateikė informaciją apie savo plėtrą ir tarptautinių saugos standartų įgyvendinimą ir saugos valdymą savo veikloje;
- (113) nors, kaip matyti iš 2015 m. vasario mėn. ICAO atlikto audito rezultatų, veiksmingo tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo lygis yra žemas, Tailando vyriausybė ir CAA demonstruoja aiškų išipareigojimą gerinti saugos priežiūros sistemą Tailande ir pateikė įrodymų, patvirtinančių, kad per trumpą laiką jau padaryta

reikšminga pažanga. Be to, remiantis turima saugos informacija apie Tailando oro vežėjus, nėra pagrindo priimti sprendimą uždrausti jiems vykdyti veiklą arba nustatyti jų veiklos apribojimų. Siekiant išdėmiai stebėti padėtį, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalimi bus tęsiamos konsultacijos su Tailando institucijomis;

- (114) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo dėl Tailando oro vežėjų iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;
- (115) 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;
- (116) 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;

Zambijos oro vežėjai

- (117) 2015 m. rugsėjo 4 d. Zambijos civilinės aviacijos administracija (toliau – ZCAA) pateikė Komisijai naujausią informaciją apie veiklą, susijusią su Zambijos saugos veiksmų planu. Iš šios naujausios informacijos matyti, kad padaryta didelė pažanga. Vis dėlto kai kurie veiksmai dar nebaigti vykdyti ir neįgyvendinti visapusiškai. Komisijos ir ZCAA dvišaliu susitarimu nuspręsta ES vertinimo vizitą atidėti iki 2016 m. pradžios;
- (118) tikimasi, kad ZCAA tęs tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo darbą. Komisija ketina toliau rengtis 2016 m. pradžioje atliksimam vertinimo vietoje vizitui, per kurį patikrins, kaip Zambijoje įgyvendinami tie standartai;
- (119) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo dėl Zambijos oro vežėjų iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;
- (120) todėl Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (121) 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 priede išdėstytu tekstu;
- 2) B priedas pakeičiamas šio reglamento B priede išdėstytu 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. gruodžio 10 d.

Komisijos vardu
Pirmininko pavedimu
Violeta BULC
Komisijos narė

A PRIEDAS

ORO VEŽEJŲ, KURIEMS DRAUDŽIAMA VYKDYTI VEIKLĄ 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 vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskirimo kodas	Oro vežėjo valstybė
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinamas
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irakas
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Afganistano institucijos, atsakingos už teisės aktų 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 TAAG Angola Airlines, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos institucijos, atsakingos už teisės aktų 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 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 vykdyti oro susisiekimą 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 aktų nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Benino Respublika
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Benino Respublika
AFRICA AIRWAYS	Nežinoma	AFF	Benino Respublika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benino Respublika
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTATP-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/ MDCTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Benino Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktų 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
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Respublika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nežinoma	Kongo Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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 aktų 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)
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)

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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 aktų nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Džibutis
DAALLO AIRLINES	Nežinoma	DAO	Džibutis
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos institucijos, atsakingos už teisės aktų 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
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Eritrėjos institucijos, atsakingos už teisės aktų 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 Afrijet ir SN2AG, kuriems pažymėjimus išdavė Gabono Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktų 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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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 Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua ir Indonesia Air Asia, kuriems pažymėjimus išdavė Indonezijos institucijos, atsakingos už teisės aktų nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Indonezijos Respublika
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nežinoma	Indonezijos Respublika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nežinoma	Indonezijos Respublika
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonezijos Respublika
ASI PUDJIJASTUTI	135-028	SQS	Indonezijos Respublika
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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Indonezijos Respublika
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Indonezijos Respublika
<i>ELANG LINTAS INDONESIA</i>	135-052	Nežinoma	Indonezijos Respublika
<i>ELANG NUSANTARA AIR</i>	135-053	Nežinoma	Indonezijos Respublika
<i>ENGGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Nežinoma	Indonezijos Respublika
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Nežinoma	Indonezijos Respublika
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Indonezijos Respublika
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Nežinoma	Indonezijos Respublika
<i>INDONESIA AIR ASIA EXTRA</i>	121-054	Nežinoma	Indonezijos Respublika
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Indonezijos Respublika
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Nežinoma	Indonezijos Respublika
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	JWD	Indonezijos Respublika
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Indonezijos Respublika
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Indonezijos Respublika
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Indonezijos Respublika
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Nežinoma	Indonezijos Respublika
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Indonezijos Respublika
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Indonezijos Respublika
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Nežinoma	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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
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
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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezijos Respublika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezijos Respublika
UNINDO	135-040	Nežinoma	Indonezijos Respublika
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Nežinoma	Indonezijos Respublika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonezijos Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus Air Astana, kuriems pažymėjimus išdavė Kazachstano institucijos, atsakingos už teisės aktų 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
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazachstano Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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 aktų 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
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Liberijos institucijos, atsakingos už teisės aktų nustatytą oro vežėjų priežiūrą			Liberija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Libijos institucijos, atsakingos už teisės aktų 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 aktų nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Mozambiko Respublika
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	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
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nežinoma	Mozambiko Respublika
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Nežinoma	Mozambiko Respublika
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nežinoma	Mozambiko Respublika
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Nežinoma	Mozambiko Respublika
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambiko Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Nepalo institucijos, atsakingos už teisės aktų 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
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	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
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nežinoma	Nepalo Respublika
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalo Respublika
SIMRIK AIR	034/2000	Nežinoma	Nepalo Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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 Prinsipės institucijos, atsakingos už teisės aktų 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 aktų 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 aktų nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Sudano Respublika
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudano Respublika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Sudano Respublika
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudano Respublika
BENTIU 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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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 aktų nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Zambija
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambija

B PRIEDAS

ORO VEŽEJŲ, KURIŲ VEIKLAI SAJUNGOJE 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 <i>Boeing B777</i> tipo orlaivius ir keturis <i>Boeing B737-700</i> 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 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 ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus: du <i>Falcon 50</i> tipo orlaivius ir du <i>Falcon 900</i> 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 <i>Challenger CL-601</i> tipo orlaivį ir vieną <i>HS-125-800</i> tipo orlaivį.	Visi orlaiviai, išskyrus: TR-AAG, ZS-AFG.	Gabono Respublika; Pietų Afrikos Respublika
IRAN AIR ⁽²⁾	FS100	IRA	Irano Islamo Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus: dešimt <i>Airbus A300</i> tipo orlaivių ir du <i>Airbus A310</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	Irano Islamo Respublika
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus: du <i>TU-204</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus: P-632, P-633.	Korėjos Liaudies Demokratinė 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 MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Madagaskaras	Visi orlaiviai, išskyrus: <i>Boeing B737</i> tipo orlaivius, <i>ATR 72/42</i> tipo orlaivius ir tris <i>DHC 6-300</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus: <i>Boeing B737</i> tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; <i>ATR 72/42</i> tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskaro Respublika

(¹) Šiuo metu Sąjungoje vykdomiems skrydžiams oro vežėjui *Afrijet* leidžiama naudoti tik nurodytus orlaivius.

(²) 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).