

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2019/618

2019 m. balandžio 15 d.

kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006

(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 panaikinanti 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 draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašas;
- (2) pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 ⁽³⁾ 4 straipsnio 3 dalį kai kurios valstybės narės ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – EASA) pateikė Komisijai tam sąrašui atnaujinti reikalingos informacijos. Aktualios informacijos pateikė ir trečiosios šalys bei tarptautinės organizacijos; Remiantis ta informacija, sąrašą reikėtų atnaujinti;
- (3) Komisija visiems atitinkamiems oro vežėjams tiesiogiai arba per institucijas, atsakingas už teisės aktais nustatytą jų priežiūrą, pranešė apie pagrindinius faktus ir aplinkybes, kuriais remiantis bus priimtas sprendimas uždrausti jiems vykdyti veiklą Sąjungoje arba pakeisti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A ir B prieduose pateiktus sąrašus įrašytam oro vežėjui nustatyto veiklos draudimo sąlygas;
- (4) atitinkamiems oro vežėjams Komisija suteikė galimybę susipažinti su valstybių narių pateiktais dokumentais ir pateikti Komisijai ir komitetui, įsteigtam Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005 (toliau – Skrydžių saugos komitetas), pastabas raštu bei informaciją žodžiu;
- (5) Komisija informavo Skrydžių saugos komitetą apie bendras konsultacijas, pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 473/2006 ⁽⁴⁾ vykdomas su Angolos, Baltarusijos, Dominikos Respublikos, Gabono, Indonezijos, Moldovos, Nepalo, Rusijos ir Venesuelos kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjais. Komisija taip pat informavo Skrydžių saugos komitetą apie aviacijos saugą Pusiaujo Gvinėjoje, Irane, Kazachstane, Libijoje, Tailande, Turkmėnistane ir Zambijoje;

⁽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⁾ 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 (OL L 344, 2005 12 27, p. 15).

⁽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).

- (6) EASA taip pat informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie patikrinimų perone, atliktų vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽⁵⁾ pagal užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo (toliau – SAFA) programą, analizės rezultatus;
- (7) EASA taip pat informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie techninės pagalbos projektus, įgyvendintus trečiojoje šalyje, kurių oro vežėjams pagal Reglamentą (EB) Nr. 474/2006 taikomas draudimas vykdyti veiklą. EASA pateikė informacijos apie planus ir prašymus toliau teikti techninę pagalbą ir bendradarbiauti siekiant padidinti trečiųjų šalių civilinės aviacijos administracijų administracinę bei techninę pajėgumą ir taip padėti joms pašalinti neatitiktumus taikytiniams tarptautiniams civilinės aviacijos saugos standartams. Valstybės narės paragintos į tokius prašymus atsakyti dvišaliu pagrindu, atsakymą suderinus su Komisija ir EASA. Tuo klausimu Komisija pakartojo, kad tarptautinei aviacijos bendruomenei naudinga teikti informaciją (ypač naudojant Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) saugos srities bendradarbiavimo pagalbos tinklo duomenų bazę) apie Sąjungos ir jos valstybių narių trečiojoje šalyje teikiamą techninę pagalbą siekiant padidinti aviacijos saugą pasaulyje;
- (8) Eurokontrolė pateikė Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui naujausios informacijos apie SAFA išpėjimo funkcijos ir išpėjimo apie trečiųjų šalių vežėjus funkcijos taikymą, taip pat naujausių statistinių duomenų apie išpėjimo pranešimus, susijusius su oro vežėjais, kuriems taikomas draudimas;

Sąjungos oro vežėjai

- (9) remdamosi EASA atlikta informacijos, kuri surinkta per Sąjungos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone ir EASA standartizacijos patikrinimus, taip pat nacionalinių aviacijos administracijų atliktus specialius patikrinimus ir auditą, analize, kelios valstybės narės ėmėsi tam tikrų priemonių reikalavimų vykdymui užtikrinti ir apie jas informavo Komisiją bei Skrydžių saugos komitetą. Bulgarija informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie veiksmus, kurių ji ėmėsi oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Bulgarijoje, atžvilgiu;
- (10) valstybės narės pakartojo, kad yra pasirengusios imtis reikiamų veiksmų, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, jog dėl to, kad Sąjungos oro vežėjai nesilaiko atitinkamų saugos standartų, kyla neišvengiama grėsmė saugai;

Angolos oro vežėjai

- (11) oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Angoloje (išskyrus oro vežėją TAAG Angola Airlines (toliau – TAAG), kuris yra įtrauktas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006, iš dalies pakeisto Komisijos reglamentu (ES) Nr. 619/2009 ⁽⁶⁾, B priedą), šiuo metu yra įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006, iš dalies pakeisto Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1131/2008 ⁽⁷⁾, A priedą ir jiems yra visiškai uždrausta vykdyti veiklą;
- (12) 2018 m. gruodžio 10–14 d. Komisijos, EASA ir valstybių narių ekspertai surengė Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Angolos kompetentingos institucijos *Instituto Nacional da Aviação Civil* (toliau – INAVIC) ir trijų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Angoloje, būtent TAAG, *Sonair* ir *Heli Malongo*, patalpose;
- (13) INAVIC taikomi aviacijos saugos principai nėra pagrįsti šiuolaikiniais aviacijos saugos valdymo metodais. Vis dėlto akivaizdu, kad nuo paskutinio, 2009 m. birželio mėn. vykusio Sąjungos vertinimo vietoje vizito Angola padarė pažangą. Angola atnaujino savo aviacijos saugos teisės aktų sistemą ir parengė naujas technines taisykles *Normativas Técnicas Aeronáuticas* (toliau – NTA). NTA apima beveik visus ICAO priedus, išskyrus 19. INAVIC toliau peržiūri NTA. Ji parengė ir viduje patvirtino tam tikras procedūras, kad būtų galima vykdyti su aviacijos sektoriaus priežiūra susijusius išpareigojimus. Tačiau vis dar esama vidaus procedūrų, dokumentų kontrolės, nuoseklaus bylų registravimo ir inspektorių mokymo trūkumų. Atsižvelgdama į tuos trūkumus, dabartinė INAVIC vadovybė aiškiai išreiškė norą didinti organizacijos pajėgumą ir kasdienio darbo veiksmingumą. INAVIC turėtų vykdyti kokybės valdymo funkciją;

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 2009 m. liepos 13 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 619/2009, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 182, 2009 7 15, p. 4).

⁽⁷⁾ 2008 m. lapkričio 14 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1131/2008, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 306, 2008 11 15, p. 47).

- (14) per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą buvo pateikta 15 pastabų dėl INAVIC vykdomos priežiūros veiklos. Taip pat padaryta išvada, kad INAVIC sustiprino tam tikrus gebėjimus prižiūrėti aviacijos veiklą Angoloje, tačiau būtini tolesni patobulinimai, kad ji galėtų pašalinti atsirandančius saugos trūkumus;
- (15) TAAG yra nacionalinis Angolos oro vežėjas. Jis yra įdiegęs gerai veikiančią ir patikimą saugos valdymo sistemą, kuri oro vežėjui suteikia naudingų duomenų. Įmonės vyresnioji vadovybė gerai išmano tas sistemas ir naudoja jas, kad nustatytų riziką ir imtųsi tinkamų priemonių didžiausiai rizikai sumažinti iki priimtino lygio. Kokybės valdymo sistema yra patikima ir veikianti;
- (16) TAAG turi parengtus ir INAVIC patvirtintus reikiamus vadovus, kaip antai (bet ne tik) techninės priežiūros kontrolės vadovą, techninės priežiūros procedūrų vadovą, padidinto nuotolio skrydžių dviem varikliais rodiklių standartų vadovą ir sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumo vadovą, kuriuose išdėstyta politika ir išsamiai aprašytos susijusios procedūros. Už išleidimą atsakingi darbuotojai yra išklaušę reikiamus naudojamų orlaivių tipų mokymo kursus. Apskritai, TAAG įgula ir darbuotojai yra profesionalūs, o sistemos veikia tinkamai, kad būtų galima valdyti įvairius skrydžius. Vadovybė gauna su sauga ir kokybe susijusią informaciją bei analizę, remiasi jomis, skelbia tą informaciją vidaus leidiniuose, elektroninėmis ir kitomis priemonėmis ir imasi veiksmų. Iš naujausių paskelbtų IATA veiklos saugos audito (angl. IOSA) rezultatų matyti, kad atitikties rodiklis yra 99,3 %;
- (17) oro vežėjas *SonAir* turi veikiančias saugos ir kokybės valdymo sistemas, tačiau atlikus Sąjungos vertinimą vietoje nustatyta didelių trūkumų, kuriuos reikia skubiai šalinti. *SonAir* ne visą savo veiklą vykdo laikydamasis saugos valdymo vadove nustatytų reikalavimų: saugos mokymas nėra iki galo įgyvendintas, pokyčių valdymas atliekamas tik paviršutiniškai ir per pastaruosius metus nebuvo atliktas joks saugos auditas. Kalbant apie kokybės valdymo sistemą, oro vežėjas negalėjo įrodyti, kad buvo atlikti visi auditai, numatyti pagal metinę audito programą. Be to, atlikus Sąjungos vertinimą vietoje padaryta išvada, kad nebuvo tinkamai naudojama nustatytiems faktams kontroliuoti skirta administravimo sistema. Skrydžių vykdymo srityje *SonAir*, sudarydamas įgulos darbo grafikus, atsižvelgia į visus reikalavimus. Tačiau, kadangi kai kuriuose iš atrinktų mokymo įrašų būta nenuoseklumo, *SonAir* turėtų imtis tinkamų priemonių užtikrinti, kad procedūros būtų apibrėžtos ir jų būtų laikomasi nuosekliai;
- (18) oro vežėjas *Heli Malongo* naudoja visiškai IT grindžiamą ir integruotą atitikties stebėsenos sistemą bei saugos valdymo sistemą ir atlieka visiškai IT grindžiamą ir integruotą skrydžio duomenų stebėseną. Šių sistemų sąveika veikia. Šiuo metu patvirtinti skrydžių vykdymo vadovai atitinka vykdomus skrydžius ir Angoloje taikytinas taisykles. *Heli Malongo* parengė ir įgyvendino veikiančią ir patikimą techninės priežiūros kokybės užtikrinimo sistemą. *Heli Malongo* parengtus techninės priežiūros kontrolės ir techninės priežiūros procedūrų vadovus patvirtino INAVIC ir jie yra pagrįsti orlaivių gamintojo rekomendacijomis. Infrastruktūra yra tinkama ir gerai organizuota, su specialiomis kontroliuojamosiomis zonomis saugojimui ir įrankiams, įskaitant kalibruotus įrankius. Techninės priežiūros inžinieriai yra išklaušę reikiamus naudojamų orlaivių tipų mokymo kursus ir turi prieigą prie reikiamų instrukcijų, reikalingų nepertraukiamajam tinkamumui skraidyti užtikrinti;
- (19) 2019 m. balandžio 3 d. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas išklaušė INAVIC ir oro vežėjų TAAG bei *Heli Malongo* atstovus. INAVIC pristatė veiksmus, kurių imtasi po Sąjungos vertinimo vietoje vizito, įskaitant Angolos teisės aktų sistemos pakeitimus. 2019 m. kovo mėn. patvirtintas naujasis Civilinės aviacijos įstatymas ir, remiantis šiuo įstatymu, INAVIC bus pripažinta administraciniu ir finansiniu požiūriu savarankišku subjektu. INAVIC pranešė Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui apie savo išsipareigojimą veiksmingiau įgyvendinti tarptautinius saugos standartus, kad įgyvendinimo lygis viršytų 60 %, ir šiuo tikslu INAVIC gaus išorės techninę pagalbą. Be to, iki 2019 m. pabaigos INAVIC ketina parengti ir įgyvendinti kokybės užtikrinimo funkciją ir integruotą metodiką, kad būtų užtikrintas vienodumas ir bendra elektroninė prieiga prie visų jos techninių dokumentų;
- (20) INAVIC padarė tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo pažangą. Komisija palankiai vertina įdėtas pastangas ir ragina Angolos institucijas bei INAVIC tęsti pradėtą darbą. Tačiau remiantis šiuo metu turimais įrodymais, visų pirma gautais po Sąjungos vertinimo vietoje vizito, negalima daryti išvados, kad padaryta pažanga yra pakankamai didelė, kad būtų galima iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo išbraukti visus Angoloje registruotus ir INAVIC prižiūrimus oro vežėjus. Iš tiesų INAVIC reikėtų dar labiau tobulinti savo saugos priežiūros sistemą ir inspektorių mokymą bei jų darbo metodų standartizavimą;
- (21) per posėdį TAAG ir *Heli Malongo* pristatė taisomųjų veiksmų planus, kuriuose atsižvelgiama į surengus Sąjungos vertinimo vietoje vizitą pateiktas pastabas ir rekomendacijas. Dalis taisomųjų veiksmų planuose aprašytų veiksmų jau įgyvendinti. Per posėdį abu oro vežėjai teigė, kad yra įdiegę patikimas ir veikiančias sistemas įvairiems skrydžiams valdyti;

- (22) Komisija daro išvadą, kad oro vežėjai TAAG Angola ir *Heli Malongo* gali užtikrinti saugų savo atitinkamų skrydžių vykdymą. Komisija mano, kad yra pakankamai įrodymų, patvirtinančių, kad abu šie oro vežėjai laikosi taikytinų Angolos taisyklių ir tarptautinių saugos standartų. Kalbėdama apie TAAG EASA patvirtino, kad šiuo metu šis oro vežėjas jokių konkrečių saugos problemų, susijusių su trečiosios šalies oro vežėjo leidimais ir SAFA, nekelia;
- (23) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais, Komisija daro išvadą, kad oro vežėjas *Heli Malongo* turėtų būti išbrauktas iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo, o TAAG – iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedo. Todėl reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą, pateiktą Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A ir B prieduose;
- (24) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar Angola tikrai laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Angoloje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (25) 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;

Baltarusijos oro vežėjai

- (26) po to, kai EASA, taikydama trečiosios šalies oro vežėjo leidimų išdavimo tvarką, nustatė saugos trūkumų, 2018 m. rugsėjo 17 d. Komisija pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį pradėjo konsultacijas su Baltarusijos aviacijos departamentu (toliau – AD-BLR);
- (27) 2019 m. kovo 11–15 d. Komisijos, EASA ir valstybių narių ekspertai surengė Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Baltarusijoje – AD-BLR ir kelių oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Baltarusijoje, būtent *Belavia Belarusian Airlines* (toliau – *Belavia*), *Rubystar Airways* ir *Transaviaexport Airlines*, patalpose;
- (28) Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu AD-BLR pateikė svarbių jo veiklos pokyčių įrodymų, įskaitant naujų įsakymų, naujų vidaus vadovų ir kontrolinių sąrašų priėmimą, specialios už aviacijos sektorių atsakingos inspekcijos Transporto ministerijoje įsteigimą ir naujų inspektorių įdarbinimą. Tie veiksmai pradėti 2018 m. birželio mėn., iš dalies pakeitus Oro kodeksą, o dar daugiau pastangų dedama nuo tada, kai 2018 m. rugsėjo 17 d. Komisija pradėjo konsultacijas su AD-BLR. 2018 m. AD-BLR taip pat pradėjo naujų pažymėjimų išdavimo visiems oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Baltarusijoje, procedūrą. Kai vyko Sąjungos vertinimo vietoje vizitas, AD-BLR jau buvo išdavęs naujus pažymėjimus dviem oro vežėjams. Įdėta daug pastangų siekiant, kad būtų geriau laikomasi tarptautinių saugos reikalavimų;
- (29) nors 2018 m. informacija keistis buvo sudėtinga, per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą informacijos srautas pagerėjo. Tačiau Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatai rodo, kad reikia apibrėžti ir įgyvendinti išsamų veiksmų planą, kuriame būtų numatyta proceso kontrolė ir atidi stebėseną, siekiant užtikrinti teisingą saugos rizikos nustatymą ir mažinimą. Per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą AD-BLR pateikė duomenų apie savo metinę oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Baltarusijoje, priežiūros programą. Tuo metu, kai buvo surengtas vizitas, AD-BLR vykdė reikiamą kvalifikaciją turinčių darbuotojų įdarbinimą, tačiau dar neturėjo pakankamai darbuotojų, kad galėtų vykdyti visą reikalingą priežiūros veiklą. Taip pat pastebėta, kad tos priežiūros veiklos veiksmingumą būtų galima dar pagerinti, jei ji būtų labiau grindžiama patikimo saugos rizikos vertinimo rezultatais;
- (30) atliekant trijų minėtųjų oro vežėjų vertinimą buvo siekiama patikrinti, ar AD-BLR gali užtikrinti, kad oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Baltarusijoje, vykdomi skrydžiai atitiktų tarptautinius saugos standartus. Po Sąjungos vertinimo vietoje vizito padaryta išvada, kad reikalingi patobulinimai, visų pirma susiję su oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Baltarusijoje, priežiūros veikla. Vis dėlto nebuvo nustatyta neišvengiamos grėsmės saugai, dėl kurios reikėtų imtis papildomų priemonių, be tų, kurių EASA jau ėmėsi per trečiosios šalies oro vežėjo leidimų išdavimo procesą;
- (31) 2018 m. balandžio 3 d. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas išklaušė AD-BLR atstovus. Iš vieno asmens sudaryta AD-BLR delegacija informavo apie priemones, kurių imtasi siekiant toliau gerinti aviacijos saugą Baltarusijoje, visų pirma darbuotojų įdarbinimą ir mokymą, aviacijos taisyklių ir procedūrų peržiūrą ir naujų skaitmeninių technologijų diegimą priežiūros veiklai remti. Nors dalis pateiktos informacijos buvo naudinga Skrydžių saugos komitetui, AD-BLR ne visada pavyko pateikti tikslus atsakymus į Skrydžių saugos komiteto užduotus klausimus;

- (32) remdamasi turima informacija, įskaitant 2019 m. kovo mėn. Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatus ir 2019 m. kovo 29 d. perduotą taisomųjų veiksmų planą, Komisija mano, kad nuo 2018 m. birželio mėn. AD-BLR padarė pažangą įgyvendinant tarptautinius saugos standartus. Tačiau AD-BLR vis dar turėtų užtikrinti, kad saugos priežiūros veiklai būtų skiriama pakankamai išteklių. Be to, Komisija mano, kad reikėtų vengti bet kokių politinių ir saugos aspektų sąsajų;
- (33) nors yra įrodymų, kad AD-BLR taikomos priemonės jau padeda stiprinti jo gebėjimus prižiūrėti aviacijos veiklą Baltarusijoje, jo gebėjimas užtikrinti, kad oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Baltarusijoje, vykdomi skrydžiai atitiktų tarptautinius saugos standartus, turėtų būti toliau gerinamas. Remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Baltarusijos oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;
- (34) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar Baltarusija tikrai laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Baltarusijoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (35) 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;

Dominikos Respublikos oro vežėjai

- (36) Dominikos Respublikos oro vežėjai niekada nebuvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą. 2019 m. kovo 20 d. EASA informavo Komisiją apie taikant trečiosios šalies oro vežėjo leidimų išdavimo tvarką nustatytus saugos trūkumus. Penki oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė *Instituto Dominicano de Aviación Civil* (toliau – IDAC), pateikė prašymus išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimus, tačiau juos gavo tik du – *Helidosa Aviation Group, S.A.* ir *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.*. 2019 m. kovo 15 d. EASA dėl saugos priežasčių sustabdė *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* leidimo galiojimą. Per EASA atliekamą pirminį vertinimą oro vežėjai *Dominican Wings, S.A.* ir *Sky High Aviation Services, S.R.L.* savo prašymus atsiėmė. Oro vežėjas *Air Century, S.A.* savo pirmąjį prašymą atsiėmė 2017 m., nes neįrodė, kad laikosi taikomų saugos standartų. 2018 m. jis pateikė naują prašymą;
- (37) pagal SAFA programą atliktų patikrinimų perone analizės rezultatai rodo, kad oro vežėjų, kuriems pažymėjimus išdavė IDAC, SAFA rodiklis yra didesnis už pasaulio vidurkį. Tam tikrų per pagal SAFA atliktus patikrinimus nustatytų faktų kartojimasis rodo galimą deramos saugos kultūros nebuvimą. Tačiau bendras pagal SAFA atliekamų patikrinimų skaičius yra nedidelis. Komisija nusprendė pradėti konsultacijas su IDAC pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį;
- (38) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Dominikos Respublikos oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;
- (39) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Dominikos Respublikoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (40) 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;

Gabono oro vežėjai

- (41) toliau vyko Komisijos ir Gabono kompetentingos institucijos – *Agence Nationale de l'Aviation Civile* (toliau – ANAC) – konsultacijos, kurių tikslas buvo stebėti ANAC daromą pažangą užtikrinant, kad jos aviacijos saugos priežiūros sistema atitiktų tarptautinius saugos standartus. Tuo remdamasi ANAC pranešė Komisijai apie priemones, kurių imtasi siekiant sustiprinti itin svarbių elementų įgyvendinimą, taip pat apie preliminarūs 2019 m. sausio 29 d. – vasario 6 d. vykusio ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizito rezultatus;

- (42) remdamasi pateikta informacija, Komisija negali visapusiškai nustatyti, ar ANAC gali užtikrinti, kad oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Gabone, vykdomi skrydžiai atitiktų tarptautinius saugos standartus. Todėl bus prašoma pateikti papildomos informacijos ir turėtų būti surengtas techninio pobūdžio posėdis saugos priežiūros padėčiai Gabone aptarti;
- (43) 2019 m. balandžio 2 d. Gabono kompetentinga institucija Komisijai pateikė įrodymų, kad oro vežėjai *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* ir *Nouvelle Air Affaires Gabon* nebeturi galiojančių oro vežėjo pažymėjimų (toliau – OVP). Todėl tie oro vežėjai turėtų būti išbraukti iš oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;
- (44) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir oro vežėjus *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* ir *Sky Gabon* išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo, o oro vežėją *Nouvelle Air Affaires Gabon* – iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedo;

Indonezijos oro vežėjai

- (45) 2018 m. birželio mėn. visi Indonezijos oro vežėjai buvo išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006, iš dalies pakeisto Komisijos reglamentu (ES) 2018/871 ⁽⁸⁾, A priedo. Kad galėtų toliau stebėti, kaip taikoma saugos priežiūros sistema Indonezijoje, Komisija ir Indonezijos civilinės aviacijos generalinis direktoratas (toliau – Indonezijos DGCA) tęsė konsultacijas pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį. Tuo tikslu 2019 m. vasario 28 d. raštu Indonezijos DGCA pateikė papildomos informacijos ir naujų duomenų apie saugos priežiūros veiklą nuo 2018 m. rugsėjo mėn. iki 2019 m. vasario mėn. Ta informacija apėmė oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, registruotų orlaivių ir saugos priežiūros veiklos rūšių sąrašą, Indonezijos DGCA taikomas vykdymo užtikrinimo priemonės ir naujausią informaciją apie taisomųjų veiksmų planų įgyvendinimo pažangą po 2018 m. kovo mėn. surengto Sąjungos vertinimo vietoje vizito. Indonezijos DGCA taip pat pateikė naujausią informaciją apie nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) veiksmų plano įgyvendinimą ir techninę pagalbą, suteiktą Indonezijos DGCA;
- (46) sausio 16 d. elektroniniu laišku Indonezijos DGCA informavo apie vykstantį jo reorganizavimo procesą, kuriuo siekiama suderinti jo procesus su ICAO standartais ir rekomenduojama praktika. Be to, Indonezijos DGCA nuolat informavo Komisiją apie pavojingus incidentus, susijusius su Indonezijos oro vežėjais;
- (47) dėl oro vežėjų, orlaivių ir priežiūros veiklos rūšių sąrašo pažymėtina, kad Indonezijos DGCA išdavė vieną naują OVP pagal 121 dalį ir vieną naują OVP pagal 135 dalį. Kalbant apie taikytas vykdymo užtikrinimo priemones, Indonezijos DGCA sustabdė vieno OVP, išduoto pagal 121 dalį, galiojimą, atšaukė vieną patvirtinimo pažymėjimą, sustabdė vienos piloto licencijos galiojimą ir skyrė tris administracines nuobaudas OVP, išduotų pagal 135 dalį, turėtojams. Indonezijos DGCA, reaguodamas į problemas, nustatytas per 2018 m. kovo mėn. surengtą Sąjungos vertinimo vietoje vizitą, sustiprino su sveikata susijusių licencijavimo reikalavimų laikymosi priežiūrą ir sustabdė septynių akredituotųjų aviacijos medicinos gydytojo licencijos turėtojų veiklą;
- (48) atsižvelgdama į rekomendaciją dėl PBN procedūrų įgyvendinimo, iki 2019 m. pabaigos Indonezija numato PBN procedūras įgyvendinti 19 iš 27 tarptautinių oro uostų. PBN procedūros vidaus ir atokiuose oro uostuose įgyvendinamos, nors ir ne tokiu pat greičiu;
- (49) Indonezijos DGCA taip pat informavo Komisijos tarnybas apie taisomųjų veiksmų įgyvendinimo pažangą po 2017 m. surengto ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizito. 2018 m. liepos 25 d. ICAO peržiūrėjo tinkamumo skraidyti srities taisomųjų veiksmų planą. ICAO visiškai arba iš dalies priėmė visus taisomuosius veiksmus;
- (50) Komisija išnagrinėjo šią informaciją ir 2019 m. kovo 6 d. raštu paprašė pateikti papildomos informacijos, visų pirma apie Indonezijos DGCA vidaus procedūrų, kurios dar turi būti užbaigtos, skaičių, apie termino pabaigos dienas, kurių nesilaikė vienas iš oro vežėjų, ir apie neseniai įvykusį oro vežėjų *Garuda Indonesia* ir *Sriwijaya* susijungimą. 2019 m. kovo 20 d. Indonezijos DGCA atsiuntė prašomą informaciją. Išsamiau išnagrinęjusi informaciją Komisija mano, kad dauguma pateiktų paaiškinimų dėl taisomųjų veiksmų plano, pavojingų incidentų ir vykdymo užtikrinimo priemonių yra tinkami. Todėl dauguma taisomųjų veiksmų plane nurodytų problemų laikomos išspręstomis, o pasiūlytos naujos sprendimo datos buvo priimtos;

⁽⁸⁾ 2018 m. birželio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/871, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 (OL L 152, 2018 6 15, p. 5).

- (51) po to, kai 2018 m. spalio 29 d. oro vežėjui *Lion Air* priklausantis orlaivis, vykdydamas skrydį „JT610“, patyrė avariją, per kurią žuvo žmonių, Indonezijos DGCA tebetiekia informaciją apie priemones, kurių imtasi. Po to, kai 2019 m. kovo 10 d. oro vežėjui *Ethiopian Airlines* priklausantis orlaivis, vykdydamas skrydį „ET302“, patyrė avariją, Indonezijos DGCA informavo Komisiją apie savo sprendimą prevenciniais tikslais neleisti naudoti „Boeing 737 MAX“ modelio orlaivių, kuriuos savo oro laivyne turi oro vežėjai *Lion Air* ir *Garuda Indonesia*;
- (52) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo etapu dėl Indonezijos oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;
- (53) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar Indonezija tikrai laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (54) 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;

Moldovos oro vežėjai

- (55) 2018 m. rugsėjo mėn. Komisija informavo Moldovos civilinės aviacijos administraciją (toliau – CAAM) apie tam tikras saugos problemas, susijusias su oro vežėjais, kuriems pažymėjimus yra išdavusi CAAM. Tuo pat metu Komisija pranešė CAAM apie konsultaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį pradžią;
- (56) 2019 m. vasario 11–15 d. Komisijos, EASA ir valstybių narių ekspertai surengė Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Moldovoje – CAAM ir kelių oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Moldovoje, būtent *Air Moldova*, *Fly Pro* ir *Terra Avia*, patalpose;
- (57) ekspertų ataskaitoje nurodoma, kad CAAM taikomi aviacijos saugos principai nėra pagrįsti šiuolaikiniais aviacijos saugos valdymo metodais. Teisės aktų sistemą reikėtų atnaujinti, nes į Moldovos taisykles įtraukti ne visi ICAO priedų pakeitimai. Dabar CAAM įgyvendina Sąjungos taisykles pagal Sąjungos bei jos valstybių narių ir Moldovos Respublikos 2012 m. pasirašytą bendrosios aviacijos erdvės susitarimą;
- (58) CAAM nėra įdiegusi patikimų vidaus mechanizmų ir procedūrų, kad esama teisinė ir techninė sistema taptų įprastos organizacijos veiklos pagrindu. Todėl CAAM turėtų patobulinti kokybės valdymo funkciją. CAAM skrydžių vykdymo skyrius nustatė vidaus procesus ir procedūras, tačiau jų nesilaikoma. Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu buvo nustatytos tobulintinos sritys, visų pirma būtinybė griežtai laikytis sertifikavimo proceso, užtikrinti geresnį vadovų peržiūros ir tvirtinimo atsekamumą, taip pat sugriežtinti Skrydžių vykdymo skyriaus vykdomus priežiūros išpareigojimus. Kalbant apie licencijavimo veiklą, CAAM neįdiegė jokios pavestų rengti teorinių ir praktinių žinių egzaminų priežiūros sistemos. Be to, reikėtų patobulinti įrašų tvarkymą, visų pirma tam, kad būtų užtikrintas priežiūros veiklos atsekamumas;
- (59) CAAM tinkamumo skraidyti skyriaus parengtos mokymo programos neatitinka nustatytų susijusių procedūrų ir jų nepakanka norint išlaikyti reikiamą tinkamumo skraidyti patikros darbuotojų žinių, įgūdžių, kompetencijos ir kvalifikacijos lygį. Turėtų būti sugriežtinti CAAM tinkamumo skraidyti skyriaus atliekami auditai arba patikrinimai, nes atliekant Sąjungos vertinimą vietoje atskleistos Moldovos oro vežėjų problemos, kurias turėjo nustatyti pati CAAM per savo atliekamus priežiūros auditus;
- (60) *Air Moldova* – didžiausias Moldovos oro vežėjas – yra įdiegęs gerai veikiančią ir patikimą saugos valdymo sistemą, kuri oro vežėjui suteikia naudingų duomenų. Kokybės valdymo sistema yra patikima ir veikianti, ją reikia tik šiek tiek patobulinti. Įmonės vyresnioji vadovybė gerai išmano tas sistemas ir naudoja jas, kad nustatytų riziką ir imtųsi tinkamų priemonių didžiausiai rizikai sumažinti. Vykdydamas skrydžius oro vežėjas naudoja kvalifikuotų technikų ir techninės priežiūros stočių, kuriose galima atlikti techninę priežiūrą, pagalbą. Organizacija įrodė, kad turi patikimą struktūrinę sistemą, kad galėtų kontroliuoti įvairius nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti aspektus. *Air Moldova* turi parengtus ir CAAM patvirtintus reikiamus vadovus, kuriuose išdėstyta politika ir išsamiai aprašytos susijusios procedūros. Sertifikuoti darbuotojai yra išklause reikiamus naudojamų orlaivių tipų mokymo kursus. Per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą jokių didelių trūkumų nenustatyta;

- (61) *Fly Pro* yra krovinius vežantis oro vežėjas, įdiegęs saugos ir kokybės valdymo sistemas. Per Sąjungos atliktą tų sistemų vertinimą vietoje nustatyta keletas trūkumų, kuriuos reikia pašalinti. *Fly Pro* saugos valdymo vadovą reikėtų atnaujinti pagal Moldovos teisės aktus ir tarptautinius saugos standartus. Kalbant apie kokybės valdymo sistemą, oro vežėjas negalėjo įrodyti, kad buvo atlikti visi auditai pagal metinę audito programą. Be to, nustatytiems faktams kontroliuoti skirta administravimo sistema neveikė tinkamai. *Fly Pro* parengė skrydžių vykdymo vadovą, tačiau dabartinė šio vadovo versija neatitinka patvirtintų skrydžių ir patvirtinimų. Techninės priežiūros programa nėra atnaujinta, nes visų naujų patikrinimų, nustatytų naujausioje techninės priežiūros peržiūros valdybos ataskaitoje, kurią parengė už tipo projektą atsakinga organizacija, intervalas nurodytas neteisingai. Atlikus *Fly Pro* vertinimą paaiškėjo, kad esama funkcinių problemų, susijusių su veiklos kontrole, mokymo ir įrašų tvarkymo valdymu, o kokybės valdymo sistema trūkumų nustatyti nepada;da;
- (62) *Terra Avia* – privatus Moldovos oro vežėjas, kurio veiklos bazė yra Šardžos tarptautiniame oro uoste (JAE). *Terra Avia* saugos valdymo vadovą reikėtų atnaujinti pagal Moldovos teisės aktus ir tarptautinius saugos standartus. Be to, *Terra Avia* ne visą savo veiklą vykdo laikydamasis saugos valdymo vadove nustatytų reikalavimų (rizikos valdymas atliekamas paviršutiniškai, saugos skatinimo veikla įgyvendinama ne iki galo, saugos auditai neatliekami) *Terra Avia* nėra nustačiusi veiksmingos veiklos kontrolės, susijusios su skrydžio pradėjimu, tęsimu, nukreipimu arba nutraukimu. Be to, oro vežėjo pateikta techninės priežiūros programa neatnaujinama. Be to, nors *Terra Avia* orlaiviai akivaizdžiai eksploatuojami rečiau, nei reikia, kad techninės priežiūros peržiūros valdybos ataskaita ir techninės priežiūros planavimo duomenys būtų laikomi galiojančiais, oro vežėjas nesvarstė galimybes parengti ir įgyvendinti mažai naudojamų orlaivių techninės priežiūros programą. *Terra Avia* negalėjo pademonstruoti, kaip vykdo savo išipareigojimus, susijusius su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti. Be to, oro vežėjas negalėjo įrodyti, kaip laikosi techninės priežiūros programos. Per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą nustatyta, kad informacija apie ribotos eksploataavimo trukmės dalis buvo neišsami. Galiausiai, kalbant apie oro vežėjo *Terra Avia* skrydžio įgulos mokymo ir tikrinimo programą, jis negalėjo įrodyti, kad į kvalifikacijos keitimo kursą ir periodinį mokymą buvo įtraukti visi būtini elementai. *Terra Avia* parengė skrydžių ir skrydžio įgulos bei keleivių salono įgulos darbo ir poilsio laiko kontrolės sistemą, tačiau sistemoje nenumatyta jokia pranešimo apie bet kokius pažeidimus sistema;
- (63) po 2019 m. įvykusio Sąjungos vertinimo vietoje vizito, CAAM atliko saugos analizę ir parengė taisomųjų veiksmų planą, kuriame atsižvelgė į per vizitą pateiktas pastabas. Komisija mano, kad analizė yra išsami ir joje nustatyti konkretūs veiksmų įgyvendinimo terminai. Tačiau reikėtų dėti daug pastangų, kad būtų įvykdytos visos į saugos analizę įtrauktos užduotys. Be to, kol nebus veiksmingai įgyvendintos šioje saugos analizėje nurodytos užduotys, per 2019 m. Sąjungos vertinimo vietoje vizitą nustatyta saugos rizika liks nesumažinta;
- (64) 2019 m. balandžio 2 d. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas išklauė CAAM ir oro vežėjų *Air Moldova*, *Fly One* ir *Aerotranscargo* atstovus. CAAM pristatė savo dabartinę organizacinę struktūrą, įskaitant išsamią informaciją apie savo tinkamumo skraidyti ir skrydžių valdymo skyrių darbuotojus. CAAM pateikė išsamos informacijos apie priemones, kurių imtasi po 2018 m. lapkričio mėn. įvykusio Skrydžių saugos komiteto posėdžio, įskaitant informaciją apie skrydžių inspektorių mokymą, naujų inspektorių įdarbinimo procesą ir veiksmus, kurių imtasi dėl kai kurių Moldovoje registruotų oro vežėjų. Be to, CAAM pateikė informacijos apie Moldovos teisės aktų suderinimo su Sąjungos reguliavimo sistema padėti ir planavimą, taip pat vidaus procedūrų ir vadovų peržiūrą. CAAM pateikė taisomųjų veiksmų, kurių imtasi reaguojant į ekspertų pastabas, išsakytas per 2019 m. Sąjungos vertinimo vietoje vizitą, santrauką. Be to, CAAM informavo Komisiją, kad sustabdytas *Fly Pro* ir *Terra Avia* išduotų OVP galiojimas;
- (65) CAAM taip pat pranešė, kad 2019 m. pradžioje ji buvo pertvarkyta į viešąją įstaigą, finansuojamą iš valstybės biudžeto. Komisija mano, kad reikėtų vengti bet kokių politinių ir saugos aspektų sąsajų. Šiuo atžvilgiu, nepaisant naujos institucinės struktūros, CAAM turės įrodyti, kad priimdama sprendimus yra visiškai nepriklausoma;
- (66) remdamiesi visa turima informacija, įskaitant Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatus ir per posėdį pateiktą informaciją, Komisija ir Skrydžių saugos komitetas mano, kad CAAM turi labai mažai galimybių prižiūrėti aviacijos veiklą Moldovoje, todėl būtini tolesni reikšmingi patobulinimai, kad būtų pašalinti atsirandantys saugos trūkumai;

- (67) *Air Moldova* pateikė savo taisomųjų veiksmų planą, kuriame atsižvelgiama į surengus Sąjungos vertinimo vietoje vizitą pateiktas pastabas ir rekomendacijas. Šiame plane numatyti taisomieji ir prevenciniai veiksmai, pagrįsti patikima pagrindinių priežasčių analize. Atsižvelgdama į tai, EASA patvirtino, kad per trečiosios šalies oro vežėjo leidimų išdavimo procesą ir pagal SAFA atliekamus patikrinimus jokių konkrečių saugos problemų, susijusių su šiuo oro vežėju, nenustatyta;
- (68) *Fly One* pateikė bendrovės apžvalgą, įskaitant informaciją apie jos dabartinį orlaivių parką ir turimus išteklius bei įrenginius. Savo saugos ir kokybės valdymo sistemas jis apibūdino kaip patikimas ir gerai išvystytas. Oro vežėjas, siekdamas integruoti saugos, kokybės ir rizikos valdymo duomenis ir veiksmingai kontroliuoti savo vykdomus skrydžius, naudoja programinės įrangos priemonių rinkinį. Atsižvelgdama į tai, EASA patvirtino, kad per trečiosios šalies oro vežėjo leidimų išdavimo procesą ir pagal SAFA atliekamus patikrinimus jokių konkrečių saugos problemų, susijusių su šiuo oro vežėju, nenustatyta;
- (69) oro vežėjas *Aerotrascargo* pristatė savo kokybės valdymo sistemos ir saugos valdymo sistemos struktūrą ir veikimą. Ji taip pat informavo apie savo išsipareigojimą pagerinti saugos rodiklius ir saugos kultūrą. Atsižvelgdama į tai, EASA patvirtino, kad per trečiosios šalies oro vežėjo leidimų išdavimo procesą ir pagal SAFA atliekamus patikrinimus jokių konkrečių saugos problemų, susijusių su šiuo oro vežėju, nenustatyta;
- (70) todėl, remdamasi šiuo metu turima informacija ir Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad šiuo etapu yra pagrindo visus Moldovos oro vežėjus, išskyrus *Air Moldova*, *Fly One* ir *Aerotrascargo*, įtraukti į oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą;
- (71) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar Moldova tikrai laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Moldovoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (72) 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;

Nepalo oro vežėjai

- (73) 2018 m. spalio 29 d. raštu Komisija paprašė Nepalo civilinės aviacijos administracijos (toliau – CAAN) pateikti dokumentų ir atliktinų veiksmų sąrašą;
- (74) 2018 m. gruodžio 9 d. raštu CAAN pateikė visus prašomus dokumentus. Komisija padarė išvadą, kad pateiktų dokumentų struktūra gera, o jų turinys – patenkinamas. CAAN įdėjo nemažai pastangų siekdama Nepale pagerinti saugos priežiūros sistemą. Tačiau Komisija mano, kad, norint pašalinti esamus saugos trūkumus, reikalingi tolesni esminiai patobulinimai. Be to, Komisija pažymi, kad avarijų ir incidentų, apie kuriuos reikia pranešti, skaičius Nepale vis dar itin aukštas. Paskutinė avarija įvyko 2019 m. vasario 27 d. – Nepalo Tapledžungo kalnų regiono rytinėje dalyje sudužo oro vežėjo *Air Dynasty* sraigtasparnis „Eurocopter AS350“. Prieš nusprendžiant panaikinti šiuo metu visiems Nepale registruotiems oro vežėjams taikomą draudimą, Nepale turėtų būti gerokai sumažintas avarijų skaičius;
- (75) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Nepalo oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą;

Rusijos oro vežėjai

- (76) Komisija, EASA ir valstybių narių kompetentingos institucijos toliau įdėmiai stebėjo oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje ir kurie vykdo veiklą Sąjungoje, saugos rodiklius ir, be kita ko, vykdė prioritetinius kai kurių Rusijos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (77) 2019 m. kovo 22 d. Komisijos, EASA ir valstybių narių atstovai susitiko su Rusijos federalinės oro transporto agentūros (toliau – FATA) atstovais, kad peržiūrėtų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, saugos rodiklius, remdamiesi nuo 2018 m. rugsėjo 19 d. iki 2019 m. kovo 22 d. atliktų patikrinimų perone ataskaitomis, ir nustatytų atvejus, kuriais FATA turėtų stiprinti priežiūros veiklą;

- (78) per tą posėdį Komisija išsamiau išnagrinėjo vieno oro vežėjo, kuriam pažymėjimas išduotas Rusijoje, patikrinimų perone, atliktų pagal SAFA, rezultatus ir atsižvelgė į FATA priimtą sprendimą apriboti to oro vežėjo OVP – jam leisti vykdyti tik vidaus skrydžius. Atsižvelgdama į tai, kad yra daug prašymų išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimus, kurių EASA nepatenkino (19 iš 62 prašymų), Komisija paprašė FATA iki kito Skrydžių saugos komiteto posėdžio peržiūrėti oro vežėjų, kuriems leidimas nebuvo išduotas, saugos rodiklius;
- (79) remdamasi šiuo metu turima informacija, įskaitant informaciją, kurią FATA pateikė per 2019 m. kovo 22 d. posėdį, Komisija mano, kad šiuo etapu FATA turi saugos problemoms išspręsti būtinų gebėjimų ir yra nusiteikusi tą daryti. Dėl tų priežasčių Komisija taip pat padarė išvadą, kad išklausti Rusijos aviacijos institucijų ar oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, atstovų Skrydžių saugos komitete nebūtina;
- (80) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo etapu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į jį įrašyti Rusijos oro vežėjus;
- (81) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar Rusijos oro vežėjai iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (82) jei atlikus tuos patikrinimus būtų nustatyta, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisija gali atitinkamiems oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, taikyti draudimą vykdyti veiklą ir įrašyti juos į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A arba B priedą;

Venesuelos oro vežėjai

- (83) 2017 m. kovo 6 d. oro vežėjas *Avior Airlines*, kuriam pažymėjimas išduotas Venesueloje, pateikė EASA prašymą išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą. Pateiktą prašymą EASA įvertino pagal Reglamento (ES) Nr. 452/2014 reikalavimus; 2017 m. spalio 4 d. *Avior Airlines* prašymą EASA dėl saugos priežasčių atmetė;
- (84) 2017 m. lapkričio 14 d. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 išklauė *Instituto Nacional de Aeronáutica Civil* (toliau – INAC) ir oro vežėjo *Avior Airlines* atstovus. Po to posėdžio 2017 m. lapkričio mėn. Komisija iš dalies pakeitė oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą – oro vežėją *Avior Airlines* įrašė į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 (*) A priedą;
- (85) po 2018 m. rugpjūčio 29 d. įvykusio techninio pobūdžio posėdžio 2018 m. lapkričio 14 d. INAC pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnį dalyvavo klausyme Skrydžių saugos komitete. Nors tam tikri priežiūros sistemos elementai buvo įgyvendinti ir atrodo tinkami atsižvelgiant į struktūrą, priežiūros darbuotojų skaičių, dokumentais įformintas procedūras ir patikrinimų planavimą, išanalizavus turimą informaciją matyti, kad esama tam tikrų neatitikimų. Vis dėlto, tie neatitikimai nebuvo tokio pobūdžio, kad dėl jų reiktų visus Venesuelos oro vežėjus įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A arba B priedą;
- (86) Venesuela nuolatos teikia naujausią informaciją apie tai, kaip ji laikosi savo priežiūros įsipareigojimų. 2019 m. sausio 17 d. Komisija paprašė INAC pateikti informaciją apie tris Venesuelos oro vežėjus: *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* ir *Conviasa*. Šis prašymas apėmė visas 2017 ir 2018 m. INAC atliktų šių oro vežėjų skrydžių, tinkamumo skraidyti, darbuotojų licencijavimo, aviacijos medicinos patikrinimų ataskaitas, taip pat visas techninės priežiūros organizacijų, kurios dirba bet kuriam iš šių trijų Venesuelos oro vežėjų, patikrinimų ataskaitas. Panašus prašymas pateiktas dėl mokymo centrų. Be to, Komisija paprašė pateikti visas Venesuelos oro vežėjų patikrinimų perone ataskaitas, įskaitant informaciją apie taisomuosius veiksmus ir tolesnes priemones, kurių ėmėsi INAC. INAC laiku pateikė visą prašomą informaciją. Ją Komisija toliau nagrinės ir prireikus paprašys pateikti papildomos informacijos;
- (87) remiantis 2019 m. balandžio 1 d. INAC pateikta informacija, oro vežėjui *Avior Airlines* buvo išduotas IOSA sertifikatas. EASA pranešė, kad oro vežėjas *Avior Airlines* ketina pateikti naują prašymą išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą;

(*) 2017 m. lapkričio 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/2215, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 (OL L 318, 2017 12 2, p. 1).

- (88) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Venesuelos oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;
- (89) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar Venesuela iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Venesueloje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (90) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisija gali imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;
- (91) Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 8 straipsnio 2 dalyje pripažįstama būtinybė sprendimus priimti greitai ir, jei reikia, skubiai, turint omenyje jų įtaką saugai. Todėl siekiant apsaugoti neskelbtiną informaciją ir sumažinti komercinį poveikį labai svarbu, kad sprendimai dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo atnaujinimo būtų skelbiami ir įsigalioję tuoj pat po jų priėmimo;
- (92) todėl Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (93) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 įsteigto Skrydžių saugos komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

- 1) A priedas pakeičiamas šio reglamento I priede išdėstytu tekstu;
- 2) B priedas pakeičiamas šio reglamento II 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 2019 m. balandžio 15 d.

*Komisijos vardu
Pirmininko pavedimu
Violeta BULC
Komisijos narė*

I PRIEDAS

Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedas pakeičiamas taip:

„A PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, 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	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venesuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinamas
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irano Islamo Respublika
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irakas
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigerija
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabvė
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
Visi oro vežėjai, išskyrus oro vežėjus „TAAG Angola Airlines“ ir „Heli Malongo“, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Angolos Respublika
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angolos Respublika
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angolos Respublika
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nežinomas	Angolos Respublika
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nežinomas	Angolos Respublika
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nežinomas	Angolos Respublika
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angolos Respublika

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kongo Respublika
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Respublika
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nežinomas	Kongo Respublika
EMERAUDE	RAC06-008	Nežinomas	Kongo Respublika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Respublika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Respublika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nežinomas	Kongo Respublika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nežinomas	Kongo Respublika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo Respublika
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	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/ 071/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Džibučio institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Džibutis
DAALLO AIRLINES	Nežinomas	DAO	Džibutis
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Pusiaujo Gvinėja
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Pusiaujo Gvinėja
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
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

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	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytą oro vežėją „Afrijet Business Service“, kuriems pažymėjimus išdavė Gabono Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Gabono Respublika
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabono Respublika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabono Respublika
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nežinomas	Gabono Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kirgizijos Respublikos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kirgizijos Respublika
AIR BISHKEK (ankstesnis pavadinimas – 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 (ankstesnis pavadinimas – 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
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
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija

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	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
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, išskyrus oro vežėjus „Air Moldova“, „Fly One“ ir „Aerotranscargo“, kuriems pažymėjimus išdavė Moldovos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Moldovos Respublika
CA Î.M „TANDEM AERO“ SRL	MD005	TDM	Moldovos Respublika
Î.M „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Moldovos Respublika
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Moldovos Respublika
CA „OSCAR JET“ SRL	MD017	OSJ	Moldovos Respublika
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Moldovos Respublika
Î M „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Moldovos Respublika
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Moldovos Respublika
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Moldovos Respublika
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Moldovos 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	Nežinomas	Nepalo Respublika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalo Respublika
FISHTAIL AIR	017/2001	Nežinomas	Nepalo Respublika
GOMA AIR	064/2010	Nežinomas	Nepalo Respublika
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepalo Respublika
MAKALU AIR	057A/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nežinomas	Nepalo Respublika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nežinomas	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	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalo Respublika
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nežinomas	Nepalo Respublika
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalo Respublika
SIMRIK AIR	034/2000	Nežinomas	Nepalo Respublika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalo Respublika
SITA AIR	033/2000	Nežinomas	Nepalo Respublika
TARA AIR	053/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalo Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė San Tomės ir Prinsipės 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	Nežinomas	RUM	Siera Leonė
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nežinomas	DTY	Siera Leonė
HEAVYLIFT CARGO	Nežinomas	Nežinomas	Siera Leonė
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nežinomas	ORJ	Siera Leonė
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nežinomas	PRR	Siera Leonė
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nežinomas	SVT	Siera Leonė
TEEBAH AIRWAYS	Nežinomas	Nežinomas	Siera Leonė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Sudano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Sudano Respublika
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudano Respublika
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudano Respublika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudano Respublika
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudano Respublika
GREEN FLAG AVIATION	17	Nežinomas	Sudano Respublika
HELEJETIC AIR	57	HJT	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	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudano Respublika
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudano Respublika
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudano Respublika
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudano Respublika
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Sudano Respublika
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Sudano Respublika“

II PRIEDAS

Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedas pakeičiamas taip:

„B PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, 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	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio (-ių), kuriam (-iems) taikomi apribojimai, serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorai	Visi orlaiviai, išskyrus „Let 410 UVP“ tipo orlaivį.	Visi orlaiviai, išskyrus „D6-CAM (851336)“ tipo orlaivį.	Komorai
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus du „Falcon 50“ tipo orlaivius, du „Falcon 900“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR tipų orlaivius.	Gabono Respublika
IRAN AIR	FS100	IRA	Irano Islamo Respublika	Visi „Fokker F100“ ir „Boeing B747“ tipų orlaiviai.	„Fokker F100“ tipo orlaiviai, kaip nurodyta OVP; „Boeing B747“ tipo orlaiviai, kaip nurodyta OVP.	Irano Islamo Respublika
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“ tipų orlaivius.	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika

⁽¹⁾ Šiuo metu Sąjungoje vykdomiems skrydžiams oro vežėjui „Afrijet Business Service“ leidžiama naudoti tik nurodytus orlaivius.

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