

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2021/2070**(2021. gada 25. novembris),****ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu⁽¹⁾ un jo īpaši tās 4. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006⁽²⁾ ir izveidots darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts.
- (2) Dažas dalībvalstis un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra ("Aģentūra") saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu ir paziņojušas Komisijai informāciju, kas ir būtiska minētā saraksta atjaunināšanai. Arī trešās valstis un starptautiskās organizācijas sniedza attiecīgo informāciju. Pamatojoties uz sniegto informāciju, saraksts būtu jāatjaunina.
- (3) Komisija informēja visus attiecīgos gaisa pārvadātājus vai nu tieši, vai ar to iestāžu starpniecību, kuras ir atbildīgas par attiecīgo gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību, un norādīja būtiskos faktus un apsvērumus, ar ko tā pamatos lēmumu noteikt tiem darbības aizliegumu Savienībā vai grozīt darbības aizlieguma nosacījumus gaisa pārvadātājam, kas iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikuma sarakstā.
- (4) Komisija attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem deva iespēju iepazīties ar visiem attiecīgajiem dokumentiem, iesniegt rakstiskas piezīmes un mutiski izklāstīt savus apsvērumus Komisijai un ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 15. pantu izveidotajai komitejai ("ES Aviācijas drošības komiteja").
- (5) Komisija ir informējusi ES Aviācijas drošības komiteju par kopīgajām apspriedēm, kas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 473/2006⁽³⁾ notiek ar Armēnijas, Komoru Salu, Irākas, Kazahstānas, Lībijas, Meksikas, Moldovas, Pakistānas, Krievijas un Dienvidsudānas kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem. Komisija arī informēja ES Aviācijas drošības komiteju par aviācijas drošības situāciju Kongo (Brazavilā), Ekvatoriālajā Gvinejā, Indonēzijā, Madagaskarā, Sudānā un Surinamā.
- (6) Aģentūra informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par tehniskajiem novērtējumiem, kas tika veikti saistībā ar trešo valstu ekspluatantu (TCO) to atļauju sākotnējo izvērtēšanu un pastāvīgo uzraudzību, kuras izdotas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 452/2014⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 474/2006 (2006. gada 22. marts) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 473/2006 (2006. gada 22. marts), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 8. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 452/2014 (2014. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5.2014., 12. lpp.).

- (7) Aģentūra arī informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par rezultātiem, kas gūti, analizējot perona pārbaudes, kuras veiktas atbilstīgi Ārzemju gaisa kuģu drošības novērtēšanas (SAFA) programmai saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 ⁽⁵⁾.
- (8) Turklāt Aģentūra informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par tehniskās palīdzības projektiem, ko īsteno trešās valstīs, uz kurām attiecas Regulā (EK) Nr. 474/2006 paredzētais darbības aizliegums. Turklāt Aģentūra un Francija informēja par plāniem un paustajiem lūgumiem arī turpmāk saņemt tehnisku palīdzību un turpināt sadarbību nolūkā uzlabot trešo valstu civilās aviācijas iestāžu administratīvās un tehniskās spējas, lai palīdzētu tām novērst neatbilstību spēkā esošajiem starptautiskajiem civilās aviācijas drošības standartiem. Dalībvalstis tika aicinātas atbildēt uz šiem lūgumiem uz divpusējas vienošanās pamata, to koordinējot ar Komisiju un Aģentūru. Šajā saistībā Komisija atkārtoti uzsvēra, ka ir lietderīgi, it sevišķi izmantojot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) palīdzības partnerības rīku aviācijas drošības īstenošanai, informēt starptautiskās aviācijas aprindas par tādu tehnisko palīdzību trešām valstīm, ko Savienība un tās dalībvalstis sniedz nolūkā uzlabot aviācijas drošību visā pasaulē.
- (9) Eirokontrolle sniedza Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai jaunāko informāciju par SAFA un TCO brīdināšanas funkcijas statusu, ietverot statistikas datus par brīdinājuma ziņojumiem gaisa pārvadātājiem, kuru darbībai piemērots aizliegums.

Savienības gaisa pārvadātāji

- (10) Pēc Aģentūras analīzes, iepazīstoties ar informāciju, kuras pamatā ir Savienības gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem veiktās perona pārbaudes un Aģentūras veiktās standartizācijas pārbaudes, ko papildina informācija par specifiskām valstu aviācijas iestāžu veiktām pārbaudēm un revīzijām, dažas dalībvalstis un Aģentūra, darbojoties kā kompetentā iestāde, ir veikušas konkrētus korektīvus un izpildes nodrošināšanas pasākumus un informējušas Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par šiem pasākumiem.
- (11) Dalībvalstis un Aģentūra, darbojoties kā kompetentā iestāde, atkārtoti apliecināja savu gatavību attiecīgi rīkoties gadījumā, ja piemērotā drošības informācija norāda uz tiešu drošības apdraudējumu, kurš radies tāpēc, ka Savienības gaisa pārvadātāji nenodrošina atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem.

Armēnijas gaisa pārvadātāji

- (12) 2020. gada jūnijā Armēnijas gaisa pārvadātāji ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/736 ⁽⁶⁾ tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.
- (13) 2021. gada 3. novembrī Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un Armēnijas Civilās aviācijas komiteja ("CAC") rīkoja tehnisku sanāksmi, kuras laikā CAC sniedza jaunāko informāciju par pasākumiem, kas kopš 2021. gada 15. aprīļa tehniskās sanāksmes veikti konstatēto drošības trūkumu novēršanai. CAC sniedza pārskatu par jaunākajām norisēm saistībā ar Armēnijas civilās aviācijas tiesisko regulējumu, informāciju par CAC struktūrvienību/nodaļu funkciju un pienākumu turpmāko attīstību un Cilvēkresursu rokasgrāmatu.
- (14) CAC arī informēja Komisiju par nesen izstrādāto drošības vadības rokasgrāmatu un par drošības pārvaldības sistēmas (SMS) apmācībām, kurās piedalījās CAC darbinieki.

⁽⁵⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/736 (2020. gada 2. jūnijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L 172, 3.6.2020., 7. lpp.).

- (15) Turklāt CAC informēja Komisiju, ka gaisa pārvadātāju *Atlantis Armenian Airlines* un *Fly Armenia Airways* gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) ir atsauktas un ka ir sertificēts jauns gaisa pārvadātājs *Flyone Armenia* (AOC Nr. 074). Tā kā CAC nav pierādījusi, ka tai ir pietiekamas spējas īstenot un izpildīt attiecīgos drošības standartus, AOC izsniegšana šiem jaunajiem gaisa pārvadātājiem negarantē pietiekamu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (16) Komisija ņem vērā CAC panākto progresu tādu aviācijas drošības problēmu risināšanā, kuru dēļ 2020. gada jūnijā Armēnijā sertificētie gaisa pārvadātāji tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā. Tomēr CAC sniegtajā informācijā un dokumentācijā nav pietiekami daudz pierādījumu tam, ka 2020. gada Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas konstatētie drošības trūkumi ir efektīvi novērsti, lai nodrošinātu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem. Komisija turpinās sadarboties ar CAC un uzraudzīs turpmākos pasākumus, kas pieņemti, un darbības, kas veiktas, lai novērstu minētos trūkumus drošības jomā, tostarp CAC drošības uzraudzības spējas. Šajā sakarā tika atzīmēts, ka Aģentūra pārvaldīs tehniskās palīdzības projektu, lai atbalstītu CAC centienus uzlabot aviācijas drošības uzraudzību Armēnijā.
- (17) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka attiecībā uz gaisa pārvadātājiem no Armēnijas būtu jāgroza darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts, iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā *Flyone Armenia* un svītrojot no minētā pielikuma *Atlantis Armenian Airlines* un *Fly Armenia Airways*.
- (18) Nosakot visu Armēnijā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Komoru Salu gaisa pārvadātāji

- (19) Gaisa pārvadātājs *Air Service Comores* tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā 2006. gada 22. martā.
- (20) 2006. gada 12. oktobrī gaisa pārvadātājs *Air Service Comores* ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1543/2006 ⁽⁷⁾ tika pārvietots no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma uz tās B pielikumu.
- (21) Veicot pastāvīgās uzraudzības darbības, Komisija pieprasīja *Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores* ("ANACM") iesniegt visu Komoru Salās sertificēto AOC turētāju sarakstu.
- (22) ANACM 2021. gada 15. jūlijā rakstiski apstiprināja, ka gaisa pārvadātājs *Air Service Comores* ir pārtraucis savu darbību.
- (23) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikuma svītrojot gaisa pārvadātāju *Air Service Comores*.
- (24) Nosakot visu Komoru Salās sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (25) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

⁽⁷⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 1543/2006 (2006. gada 12. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā, un kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 910/2006 (OV L 283, 14.10.2006., 27. lpp.).

Irākas gaisa pārvadātāji

- (26) 2015. gada decembrī gaisa pārvadātājs *Iraqi Airways* ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/2322 (*) tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.
- (27) 2021. gada 17. jūnijā pēc Irākas pieprasījuma un Komisijas pastāvīgās uzraudzības pasākumu ietvaros Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un Irākas Civilās aviācijas iestāde ("ICAA") rīkoja tehnisku sanāksmi. Šajā sanāksmē ICAA sniedza jaunāko informāciju par darbībām, kas veiktas kopš *Iraqi Airways* iekļaušanas Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā, kā arī informāciju par ICAO Universālās drošības uzraudzības revīzijas programmas pastāvīgās uzraudzības pieejas ("USOAP CMA") dokumentu revīzijas pabeigšanas statusu.
- (28) Turklāt ICAA norādīja Komisijai, ka visi ieteikumi, kas izriet no tehniskās palīdzības projekta ICAA, kuru Aģentūra izveidoja 2017. gadā, ir ņemti vērā un īstenoti. Papildus informācijai, kas tika sniegta pirms tehniskās sanāksmes, ICAA apņēmas sniegt papildu pierādījumus, lai pierādītu minēto progresu. Šīs sanāksmes otrajā daļā pēc Irākas īpaša lūguma Komisija un Aģentūra sniedza skaidrojumu par TCO atļauju piešķiršanas procesu, ņemot vērā, ka *Iraqi Airways* vai citi Irākā sertificēti gaisa pārvadātāji nākotnē iesniegs pieteikumu TCO atļaujas saņemšanai.
- (29) Komisija 2021. gada 17. jūnija sanāksmē norādīja, ka tā varētu apsvērt *Iraqi Airways* svītrošanu no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma, ja informācija, tostarp Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas gūtā informācija, apstiprinās Irākas atbilstību ICAO sertifikācijas un uzraudzības standartiem, un *Iraqi Airways* pierādīs Aģentūrai un Komisijai, ka ir novērsti iemesli, kuru dēļ 2015. gadā tika pieņemts negatīvs TCO lēmums.
- (30) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Irākas gaisa pārvadātājiem.
- (31) Nosakot visu Irākā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Kazahstānas gaisa pārvadātāji

- (32) 2016. gada decembrī visi Kazahstānas gaisa pārvadātāji ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2016/2214 (*) tika svītroti no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma.
- (33) 2020. gada februārī Kazahstānas drošības uzraudzības sistēmas pastāvīgās pārraudzības ietvaros ar Kazahstānas kompetentajām iestādēm tika uzsāktas oficiālas apspriedes. Šajā kontekstā 2021. gada maija sanāksmē ES Aviācijas drošības komitejai tika sniegts pārskats par drošības uzraudzības situāciju Kazahstānā.
- (34) Pēc ES Aviācijas drošības komitejas 2021. gada maija apspriedēm Komisijas, Aģentūras un dalībvalstu eksperti no 2021. gada 11. līdz 15. oktobrim Kazahstānā veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Kazahstānas Civilās aviācijas komitejā ("CAC KZ") un *Aviation Administration of Kazakhstan Joint Stock Company* ("AAK"), kā arī izlasē iekļāva trīs Kazahstānā sertificētus gaisa pārvadātājus, proti, *Air Astana*, *Jupiter Jet* un *Qazaq Air*.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/2322 (2015. gada 10. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 328, 12.12.2015., 67. lpp.).

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/2214 (2016. gada 8. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 attiecībā uz darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu (OV L 334, 9.12.2016., 6. lpp.).

- (35) Novērtējuma apmeklējumā galvenā uzmanība tika pievērsta AAK, ņemot vērā AAK dominējošo lomu un atbildību par Kazahstānā sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzības darbībām. Tomēr CAC KZ pārstāvji piedalījās visās novērtēšanas darbībās, jo viņu kompetencē ir vairāki politikas pasākumi, piemēram, AAK procedūru pieņemšana.
- (36) No novērtējuma apmeklējuma ir skaidrs, ka, lai gan AAK uzrāda stiprās puses, joprojām pastāv nepilnības, piemēram, AAK pienākumu neizpilde gaisa pārvadātāju sertifikācijas procesā. Turklāt uzraudzības process būtu jāpielāgo un vajadzības gadījumā jāpastiprina, lai nodrošinātu, ka uz visiem gaisa pārvadātājiem attiecas uzraudzība, kas atbilst to lielumam un sarežģītībai, un lai nodrošinātu nepārtrauktu atbilstību piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (37) Turklāt CAC KZ būtu jāpievērš lielāka uzmanība tam, lai nodrošinātu, ka tiesiskais regulējums tiek atjaunināts, iekļaujot ICAO pielikumu grozījumus Kazahstānas noteikumos. CAC KZ un AAK ir jānodrošina stabila iekšējo mehānismu un procedūru īstenošana, lai esošo tiesisko un tehnisko regulējumu pārvērstu organizācijas ikdienas darbībās un procedūrās. Šajā sakarā CAC KZ un AAK būtu jāuzlabo savas vispārējās kvalitātes pārvaldības funkcijas, kā arī Kazahstānas Valsts drošības programma, lai nodrošinātu, ka potenciālie drošības riski tiek identificēti un pienācīgi mazināti sistēmiski un savlaicīgi.
- (38) Attiecībā uz AAK veiktajām licencēšanas darbībām, lai nodrošinātu, ka Kazahstāna kā ICAO līgumslēdzēja valsts pilda licencēšanas pienākumus, novērtēšanas grupa ir apzinājusi jomas, kurās vajadzīgi uzlabojumi, jo īpaši inspektoru procedūras, lidojumu apkalpes teorētisko eksamināciju sistēmu un procedūras, lai nodrošinātu standartizētu pieeju lidojumu eksaminētāju kvalifikācijai un tās uzraudzībai.
- (39) Lidojumderīguma personālam ir labas zināšanas par AAK spēkā esošajām procedūrām. Tomēr ir vajadzīgi turpmāki uzlabojumi, jo īpaši periodiskās un specializētās apmācības jomā, lai garantētu vajadzīgo inspektoru kvalifikāciju. Lidojumderīguma darbinieku veikto darbību izlases pārbaudes liecina par novirzēm no prasībām, jo īpaši ekspluatantu un tehniskās apkopes organizāciju sertifikācijas un uzraudzības jomā.
- (40) Novērtējuma grupa 2021. gada 13. oktobrī apmeklēja Kazahstānas galveno pasažieru un kravas gaisa pārvadātāju *Air Astana*. Gaisa pārvadātājam ir labi funkcionējošas un stabilas SMS, kas gaisa pārvadātājam rada nodēģus datus. Kopumā, pamatojoties uz izlases pārbaudi, bija iespējams apstiprināt, ka ir izveidota stabila un funkcionāla atbilstības uzraudzības sistēma (CMS). Uzņēmuma augstākā vadība labi pārzin šīs sistēmas un izmanto tās, lai apzinātu riskus un veiktu atbilstošus pasākumus, lai mazinātu augstāko risku līdz pieņemamam līmenim.
- (41) Gaisa pārvadātāja darbību atbalsta kvalificēti tehniskie darbinieki un operatīvās tehniskās apkopes stacijas. Apmeklējuma laikā netika konstatētas problēmas vai trūkumi lidojumderīguma jomā.
- (42) Gaisa pārvadātājs uzrādīja stabila un strukturētu sistēmu, lai kontrolētu lidojumu apkalpes, salona apkalpes un lidojumu operāciju vadītāju/lidojumu dispečeru, tostarp instruktoru un lidojumu eksaminētāju, apmācības dažādos aspektus. Atlasītās lietas ir apliecinājušas apmācības sertifikātu izsekojamību un pienācīgi aizpildītas veidlapas.
- (43) *Jupiter Jet* ir Kazahstānas kravas gaisa pārvadātājs, kas atrodas Almati, un novērtēšanas grupa to apmeklēja īpaši 2021. gada 13. oktobrī. Tas tika dibināts 1996. gadā kā *Joint-Stock Company Air Company ATMA* un pēc tam 2016. gadā pārdēvēts. Tas sniedz *ad hoc* čartera pakalpojumus ar vienu *Antonov AN-12*.
- (44) Lai gan gaisa pārvadātājs ir izstrādājis un īstenojis SMS, ir vajadzīgi turpmāki uzlabojumi, lai sasniegtu nepieciešamo sistēmas gatavības līmeni.
- (45) Gaisa pārvadātājs parādīja stabila un strukturētu sistēmu, kas kontrolē dažādos lidojumderīguma uzturēšanas aspektus.

- (46) Apmeklējuma laikā tika konstatēts, ka ar elektronisko lidojumu birku (*EFB*) saistītās procedūras, kas ir daļa no darbības rokasgrāmatas, ir ļoti vispārīgas. Turklāt tika arī konstatēts, ka darbības rokasgrāmatā dažas procedūras nebija atjauninātas vai pilnībā izstrādātas, piemēram, nodaļā par satiksmes sadursmju novēršanas sistēmu ("TCAS"), nebija iekļautas visas standarta TCAS 7.1. izsaukumu procedūras un saistītās procedūras. Eksploatācijas rokasgrāmata ir jāpārskata un jāpārbauda, vai tā atbilst piemērojamajiem standartiem.
- (47) *Qazaq Air*, kas izveidots 2015. gadā, ir starpreģionāls pasažieru un kravas gaisa pārvadātājs, kas atrodas Nursultanā un ekspluatē piecu *De Havilland Dash-8-Q400NG* turbopropelleru gaisa kuģu floti. Novērtēšanas grupa 2021. gada 14. oktobrī veica īpašu gaisa pārvadātāja apmeklējumu.
- (48) *Qazaq Air* ir SMS, kas gaisa pārvadātājam rada noderīgus datus. Tomēr novērtējuma laikā tika konstatēts, ka *Qazaq Air* sistemātiski neveica visas darbības saskaņā ar Drošības pārvaldības rokasgrāmatas prasībām, piemēram, netika veiktas drošības revīzijas, un joprojām nebija veiktas ārkārtas reaģēšanas mācības.
- (49) Gaisa pārvadātājs ir izstrādājis un īstenojis atbilstības uzraudzības funkciju, bet ir vajadzīgi turpmāki uzlabojumi, lai pilnībā nodrošinātu tā potenciālu, jo īpaši attiecībā uz iekšējo revīziju konstatējumu slēgšanu.
- (50) Novērtējuma laikā tika novērotas dažas neatbilstības gaisa pārvadātāja darbības rokasgrāmatā. Īpašas bažas rada tas, ka gaisa pārvadātājs nav noteicis lidojumu apkalpes kvalifikācijas kritērijus sliktas redzamības apstākļos, lai gan gaisa pārvadātājs ir apstiprināts ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos.
- (51) *Qazaq Air* izmanto lidojuma apkalpes datorizētu plānošanas un uzraudzības sistēmu. Lidojumu dispečeru mācību reģistra novērtēšanas laikā tika konstatēts, ka vairākas periodiskās mācības bija nokavētas.
- (52) Pamatojoties uz savām apspriedēm, ES Aviācijas drošības komiteja secināja, ka īpaša uzmanība būtu jāpievērš uzraudzībai, tostarp nākamajā ES Aviācijas drošības komitejas sanāksmē uzklusot CAC KZ, kā arī AAK, lai ņemtu vērā novērtējuma apmeklējuma laikā izteiktos apsvērumus un jo īpaši attiecībā uz atbilstoša korektīvo pasākumu plāna izstrādi un efektīvu īstenošanu.
- (53) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Kazahstānas gaisa pārvadātājiem.
- (54) Nosakot visu Kazahstānā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (55) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījuši neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Lībijas gaisa pārvadātāji

- (56) 2014. gada decembrī Lībijas gaisa pārvadātāji ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1318/2014 ⁽¹⁰⁾ tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.
- (57) Lībijas Civilās aviācijas iestāde ("LYCAA") 2021. gada 2. jūnija vēstulē sniedza informāciju par savu struktūru, pārraudzības sistēmu un darbībām, tostarp iekšējo inspektoru procedūru rokasgrāmatām, norādījumiem civilās aviācijas organizācijām, veidlapām aviācijas speciālistiem un organizācijām, izpildes pasākumiem, kas veikti kopš 2019. gada, kā arī pašreizējo AOC turētāju un reģistrēto gaisa kuģu sarakstu.

⁽¹⁰⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1318/2014 (2014. gada 11. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 355, 12.12.2014., 8. lpp.).

- (58) Sniegtā informācija liecina, ka LYCAA sertificēja divus jaunus gaisa pārvadātājus, proti, *Berniq Airways* (AOC 032/21) un *Hala Airlines* (AOC 033/21), un ka *Global Aviation and Services* mainīja nosaukumu uz *Global Air Transport*. Tā kā LYCAA nav pierādījusi, ka tai ir pietiekamas spējas īstenot un izpildīt attiecīgos drošības standartus, AOC izsniegšana abiem minētajiem jaunajiem gaisa pārvadātājiem negarantē pietiekamu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (59) 2021. gada 1. septembrī pēc Lībijas pieprasījuma un pastāvīgās uzraudzības pasākumu ietvaros Komisija, Aģentūra, dalībvalstis un LYCAA pārstāvji rīkoja tehnisku sanāksmi. Šīs sanāksmes laikā LYCAA sniedza pārskatu par savu organizāciju un funkcijām, tostarp drošības uzraudzības pamatprincipiem. Cita LYCAA sniegtā informācija ietvēra atjauninātu pārskatu par norisēm un to savu darbību pašreizējo stāvokli, ar kurām tiek īstenoti ieteikumi, kas izriet no tehniskās palīdzības projekta LYCAA, kuru Aģentūra izveidoja 2019. gadā. LYCAA arī sniedza informāciju par 2020. gadā veiktās ICAO USOAP CMA dokumentu revīzijas rezultātiem.
- (60) Tā kā LYCAA ir pierādījusi starptautisko drošības standartu īstenošanas ierobežotu progresu, Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja, pamatojoties uz LYCAA sniegto informāciju un dokumentāciju, tostarp informāciju, ko LYCAA sniedza 2021. gada 1. septembra tehniskajā sanāksmē, secināja, ka LYCAA nav spējusī pierādīt efektīvu atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem un to īstenošanu.
- (61) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto Lībijas gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā *Berniq Airways* un *Hala Airlines*.
- (62) Nosakot visu Lībijā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.

Meksikas gaisa pārvadātāji

- (63) Meksikas gaisa pārvadātāji nekad nav bijuši iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.
- (64) Pēc nāvējošā negadījuma, kas Meksikas gaisa pārvadātājam *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* notika 2018. gada 18. maijā Kubā, Komisija sazinājās ar Meksikas civilās aviācijas ģenerāldirektorātu *Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC")*, prasot detalizētu informāciju. 2018. gada 16. oktobrī Komisija, Aģentūra un Meksikas DGAC sāka oficiālas apspriedes, tostarp tehnisku sanāksmi.
- (65) Pamatojoties uz notikušajām apspriedēm, sniegto informāciju un datiem no ES SAFA un TCO programmām, kas tolaik neliecināja par nopietnām vai sistēmiskām problēmām, Komisija uzskatīja, ka aviācijas drošības situācija Meksikā nerada steidzamas bažas par drošību.
- (66) Amerikas Savienoto Valstu Federālā aviācijas administrācija ("FAA") 2021. gada 25. maijā piešķīra Meksikas DGAC 2. kategorijas reitingu savas Starptautiskās aviācijas drošības novērtēšanas ("IASA") programmas ietvaros, jo tā uzskatīja, ka Meksikas DGAC neatbilst starptautiskajiem drošības standartiem.
- (67) Komisija 2021. gada 23. jūnijā nosūtīja vēstuli Meksikas DGAC, kurā tā pauda bažas, ko izraisīja FAA pieņemtais lēmums, un pieprasīja visu attiecīgo informāciju, kas norādītu FAA konstatēto drošuma bažu apmēru.
- (68) Meksikas DGAC 2021. gada 20. septembrī sniedza Komisijai informāciju par FAA konstatētajiem trūkumiem attiecībā uz ICAO kritiskajiem elementiem un par tehniskās palīdzības programmām un pasākumiem, kas veikti, lai pienācīgi risinātu šos jautājumus.

- (69) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, tostarp informāciju, ko Meksikas DGAC sniedza savā 2021. gada 20. septembra vēstulē, Komisija uzskata, ka pašreiz Meksikas DGAC ir vajadzīgās spējas un vēlme novērst drošības nepilnības, ja tādas tiek konstatētas.
- (70) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Meksikas gaisa pārvadātājiem.
- (71) Nosakot visu Meksikā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (72) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījuši neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Moldovas gaisa pārvadātāji

- (73) 2019. gada aprīlī visi Moldovas gaisa pārvadātāji, izņemot *Air Moldova*, *Fly One* un *Aerotrascargo*, ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/618 ⁽¹¹⁾ tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.
- (74) Pēc ES Aviācijas drošības komitejas 2021. gada maija apspriedēm Komisijas, Aģentūras un dalībvalstu eksperti no 2021. gada 20. līdz 24. septembrim Moldovā veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Moldovas Civilās aviācijas pārvaldē ("CAAM") un izlasē iekļāva trīs Moldovā sertificētus gaisa pārvadātājus, proti, *Terra Avia*, *Fly Pro* un *HiSky*.
- (75) Novērtējuma apmeklējuma ziņojums liecina, ka kopš 2019. gada Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas CAAM ir ievērojami uzlabojusi vairākas jomas. Īpaši atzīmējama CAAM panāktā stabilitāte valsts aviācijas tiesību aktu izstrādēšanā un sasniegtais briedums, lai veiktu pienācīgu un efektīvu pārraudzību. Tika atzīmēts, ka CAAM ir pielikusi ievērojamas pūles, lai atjauninātu lielāko daļu valsts noteikumu un izstrādātu jaunus. CAAM strādā pie piemērotu norādījumu sagatavošanas, kas palīdzēs tās darbiniekiem veikt uzraudzības uzdevumus.
- (76) CAAM ir izstrādājusi spēcīgu kvalitātes vadības sistēmu. Tika ievērots 2021. gada revīzijas plāns, un revīzijas un inspekcijas tika veiktas saskaņā ar grafiku. Šīs darbības rezultātā izdarītos konstatējumus ir izskatījuši vai pašlaik izskata atbildīgie darbinieki.
- (77) CAAM veic licencēšanas darbības saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem. Tomēr novērtēšanas grupa noteica jomas, kurās vajadzīgi turpmāki uzlabojumi, jo īpaši teorētisko eksāmenu sistēmas pabeigšanu privātiem pilotiem un norīkotiem medicīnas ekspertiem un lidojumu eksaminētāju uzraudzības stiprināšanu, ko veic CAAM inspektors.
- (78) Pastāvīgās uzraudzības programma ir visaptveroša revīziju jomu un skaita ziņā, un inspektoru kvalifikācija un pieredze ir pienācīgi ņemta vērā esošajās un turpmākajās apmācībās. Veiktās revīzijas tiek pienācīgi dokumentētas un uzraudzītas, jo īpaši attiecībā uz gaisa pārvadātāju veiktajām darbībām, tostarp korektīvām darbībām un pamatcēloņu analīzi. Tomēr pārbaudes procedūras ir vēl vairāk jāstandartizē, jo īpaši attiecībā uz inspekciju laikā izdarīto konstatējumu reģistrāciju.
- (79) CAAM spēj piesaistīt pietiekamu skaitu darbinieku, kas atbilst aviācijas nozares pašreizējam apjomam, kura pārraudzība ir jāveic. Visas aptaujātie darbinieki bija kvalificēti un zinoši. Teorētiskās apmācības programmas un plāni tika atzīti par piemērotiem.

⁽¹¹⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/618 (2019. gada 15. aprīlis), ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L 106, 17.4.2019., 1. lpp.).

- (80) Grupa secināja, ka CAAM ir spējas pārraudzīt aviācijas darbības Moldovā, uzturēt stabilu regulatīvo sistēmu, īstenot un izpildīt spēkā esošos aviācijas noteikumus, lai novērstu radušos trūkumus drošības jomā. Moldovā ir labi izveidota drošības uzraudzības sistēma, lai gan joprojām turpinās dažas darbības nolūkā vēl vairāk uzlabot šo sistēmu un nodrošināt to, ka tā atbilst jaunākajiem starptautisko drošības standartu grozījumiem.
- (81) *Terra Avia* tika izveidots 2005. gadā kā privāts gaisa pārvadātājs, un tas ekspluatē *Boeing 747* regulāriem kravas pārvadājumiem un *Airbus A320* gaisa kuģi pasažieru čarterreisiem. Gaisa pārvadātājam ir funkcionējoša CMS un SMS. Gaisa pārvadātāja SMS novērtēšanas laikā grupa konstatēja dažas jomas, kurās nepieciešami turpmāki uzlabojumi. Gaisa pārvadātājs izrādīja ļoti pozitīvu attieksmi pret drošības sistēmu turpmāku uzlabošanu.
- (82) Lidojumderīguma uzturēšanas vadību veic divas dažādas struktūras: Viena atrodas Moldovā un otra – Šārdžā (AAE). Novērtēšanas grupa secināja, ka gaisa pārvadātājam ir jāuzlabo uzskaites sistēma par dažādām tehniskās apkopes darbībām, kuras tā gaisa kuģim veiktas dažādās vietās.
- (83) *Terra Avia* ekspluatācijas rokasgrāmata atspoguļo operācijas, un tā ir izstrādāta saskaņā ar Moldovā piemērojamajiem noteikumiem, lai gan ir pamatoti to atjaunināt, lai tajā iekļautu bīstamo kravu politiku.
- (84) *Fly Pro* ekspluatē divus *Boeing 747* kravas gaisa kuģus. CMS un SMS ir pilnībā izstrādātas un ieviestas, lai gan Drošības vadības rokasgrāmata un Atbilstības uzraudzības rokasgrāmata būtu jāgroza, lai saskaņotu drošības pārvaldītāja un atbilstības uzraudzības pārvaldītāja pārskatatbildību un pienākumus. Lidojuma datu uzraudzības jomā *Fly Pro* ir labi izveidota programma, kas ietver aktīvu atgriezeniskās saites sistēmu.
- (85) *Fly Pro* ir izveidota stabila lidojumderīguma uzturēšanas sistēma, un tā darbojas droši, pildot savus dažādos uzdevumus, lai gan veikto darbību dokumentēšanas procesu varētu uzlabot.
- (86) *Fly Pro* ekspluatācijas rokasgrāmatā ir atspoguļotas veiktās darbības, un tā ir izstrādāta saskaņā ar Moldovā piemērojamajiem noteikumiem. Gaisa pārvadātājam būtu jāuzlabo administratīvā metodika, saskaņā ar kuru tas reģistrē visas ar lidojumu saistītās darbības, piemēram, pārvadājuma žurnāli. Turklāt gaisa pārvadātāja obligāto iekārtu saraksts būtu labāk jāpielāgo gaisa kuģim, uz kuru tas attiecas, un tas būtu regulāri un pienācīgi jākontrolē.
- (87) *HiSky* tika izveidots 2019. gada septembrī, un tas ekspluatē vienu savu paša *Airbus A319* gaisa kuģi, vienlaikus nodrošinot, ka viens gaisa kuģis ir pieejams saskaņā ar vienošanos par nomu ar apkalpi ar gaisa pārvadātāju *HiSky Europe*, kas sertificēts Rumānijā.
- (88) *HiSky* ir izstrādājusi un ieviesusi stabilas SMS, kas gaisa pārvadātājam sniedz noderīgus datus. CMS ir stabila un funkcionāla, bet ir vēlami nelieli uzlabojumi attiecībā uz drošības pārvaldītāja un atbilstības uzraudzības pārvaldītāja pārskatatbildības un atbildības formulēšanu. Uzņēmuma augstākā vadība labi pārzin šīs sistēmas un izmanto tās, lai apzinātu riskus un veiktu atbilstošus pasākumus, lai mazinātu augstāko risku līdž pieņemamam līmenim.
- (89) *HiSky* ir izstrādājis nepieciešamās rokasgrāmatas, kurās ir iekļautas politikas nostādnes un sīki izklāstītas saistītās procedūras un kuras ir apstiprinājusi CAAM. Sertificējošais personāls ir pienācīgi apmācīts uz ekspluatētajiem gaisa kuģu tipiem. Pašlaik apstiprinātajā ekspluatācijas rokasgrāmatā ir atspoguļotas veiktās darbības, un tā ir izstrādāta saskaņā ar Moldovā piemērojamajiem noteikumiem.
- (90) *HiSky* darbību atbalsta kvalificēti tehniskie darbinieki un operatīvās tehniskās apkopes stacijas. Gaisa pārvadātājs ir izveidojis sistēmu apmācības uzraudzībai un derīguma pārbaudei, kā arī apmācības sertifikātu un aizpildītu pārbaudes veidlapu izsekojamībai.
- (91) Pamatojoties uz Savienības novērtējuma apmeklējuma rezultātiem, Komisija aicināja CAAM un gaisa pārvadātājus *Terra Avia*, *Fly Pro* un *HiSky* uz uzklauššanu ES Aviācijas drošības komitejā 2021. gada 10. novembrī.

- (92) Uzklaušanās laikā CAAM informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par sistēmu, kas ir ieviesta, lai nodrošinātu Moldovā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību. Tā paskaidroja, ka progress starptautisko drošības standartu efektīvā īstenošanā ir tās darbību virknes rezultāts, kuras veiktas kopš 2019. gada. Uzsvērot apņemšanos turpināt uzlabojumus, CAAM sniedza Komisijai un ES Aviācijas drošības komitejai visaptverošu un detalizētu pārskatu par to, kā tiek īstenots korektīvo pasākumu plāns, kas izstrādāts, reaģējot uz 2021. gada septembra Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas rezultātiem. Tas ietvēra nākotnei izvirzītos stratēģiskos mērķus, piemēram, Moldovas tiesiskā regulējuma grozījumus, CAAM rokasgrāmatas un procedūras, kvalitātes pārvaldības sistēmas uzlabojumu turpināšanu un starptautisko drošības standartu efektīvas īstenošanas turpmāku uzlabošanu.
- (93) Turklāt CAAM informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju par korektīvo pasākumu plāniem, ko gaisa pārvadātāji *Terra Avia*, *Fly Pro* un *HiSky* izstrādājuši, reaģējot uz 2021. gada septembra Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas rezultātiem. Minētie korektīvo pasākumu plāni tika saskaņoti ar CAAM un tos apstiprināja, un tie tika integrēti CAAM pārraudzības darbībās.
- (94) Uzklaušanās laikā CAAM apņēmas informēt Komisiju par turpmākajām darbībām, kas veiktas saistībā ar pārējiem apsvērumiem, kuri tika izteikti 2021. gada Savienības novērtējuma apmeklējumā. Turklāt CAAM apņēmas iesaistīties pastāvīgā drošības dialogā, tostarp sniežot attiecīgu drošības informāciju, un piedalīties papildu sanāksmēs, ja un kad Komisija uzskatīs par nepieciešamu.
- (95) Komisija uzsvēra un Moldovas iestādes atzina, ka tām ir svarīgi nodrošināt CAAM vadības stabilitāti un pastāvīgu neatkarību, jo bija skaidrs, ka tas ir bijis svarīgs faktors uzlabojumiem, kas jo īpaši novēroti pagājušajā gadā.
- (96) Pamatojoties uz visu šobrīd pieejamo informāciju, tostarp uz Savienības novērtējuma apmeklējumā gūtajiem rezultātiem un 2021. gada septembra uzklaušanu ES Aviācijas drošības komitejā, tiek uzskatīts, ka ir pietiekami pierādījumi tam, ka CAAM un gaisa pārvadātāji, kas sertificēti Moldovā, atbilst piemērojamiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (97) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka attiecībā uz gaisa pārvadātājiem no Moldovas būtu jāgroza darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma svītrojot visus Moldovā sertificētos gaisa pārvadātājus.
- (98) Nosakot visu Moldovā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (99) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījuši neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Pakistānas gaisa pārvadātāji

- (100) 2007. gada martā *Pakistan International Airlines* tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 235/2007 ⁽¹²⁾, bet 2007. gada novembrī – svītrots no minētā pielikuma ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1400/2007 ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 235/2007 (2007. gada 5. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 66, 6.3.2007., 3. lpp.).

⁽¹³⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 1400/2007 (2007. gada 28. novembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 311, 29.11.2007., 12. lpp.).

- (101) Pēc 2020. gada 22. maijā notikušā negadījuma, kurā bija iesaistīts *Pakistan International Airlines* gaisa kuģis, 2020. gada 24. jūnijā Pakistānas federālais aviācijas ministrs sniedza paziņojumu, kurā tika atklāts, ka liels skaits lidojuma apkalpes licenču, ko izsniegusi Pakistānas Civilās aviācijas pārvalde ("PCAA"), bija iegūtas ar krāpnieciskiem līdzekļiem.
- (102) Šā notikuma rezultātā, kā arī tāpēc, ka PCAA acīmredzami nenodrošināja faktisku drošības uzraudzību, Aģentūra no 2020. gada 1. jūlija ir apturējusi *Pakistan International Airlines* un *Vision Air TCO* atļauju. Šī situācija joprojām pastāv, jo pašlaik Aģentūra uzskata, ka nav izpildīti visi nosacījumi, kas vajadzīgi, lai atceltu apturēšanu.
- (103) Arī citas starptautiskās aviācijas drošības organizācijas ir reaģējušas uz šo situāciju Pakistānā. 2020. gada 15. jūlijā FAA pazemināja Pakistānas reitingu uz 2. kategoriju saskaņā ar savu IASA programmu. 2021. gada februārī ICAO nosūtīja paziņojumu par nopietnu drošības apdraudējumu (SSC) personāla licencēšanas un apmācību jomā saistībā ar lidojumu apkalpes licencēšanas procesu Pakistānā.
- (104) Komisija 2020. gada 1. jūlijā sāka apspriedes ar PCAA saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu. Šajā sakarā Komisija sadarbībā ar Aģentūru un dalībvalstīm 2020. gada 9. jūlijā un 25. septembrī, 2021. gada 15. un 16. martā un 2021. gada 15. oktobrī organizēja vairākas tehniskas sanāksmes ar PCAA.
- (105) Šajās sanāksmēs tika apspriesti dažādi jautājumi, jo īpaši Pakistānā sertificētu gaisa pārvadātāju uzraudzība, tostarp to SMS. Komisija pieprasīja informāciju un pierādījumus tam, ka citās jomās, kurās drošību arī uzrauga PCAA, piemēram, salona apkalpes sertificēšanā, tehniskās apkopes inženieru licencēšanā vai gaisa pārvadātāju sertificēšanā, nav līdzīgas situācijas.
- (106) PCAA ir sniegusi atbilstošus pierādījumus un informāciju, kuru novērtējuši Komisijas un Aģentūras eksperti. 2021. gada 15. oktobra sanāksmē PCAA informēja par turpmākajām darbībām, kas veiktas, lai kļiedētu Komisijas konstatētās bažas. Minētie trūkumi ietver dokumentēto procedūru kvalitātes pārvaldības nepilnības, norādījumu trūkumu inspektoriem, aviosabiedrību transporta pilota licences ("ATPL") neatbilstošu kvalifikācijas procesu, konstatējumu rezultātā veikto korektīvo pasākumu nepietiekamu izsekošanu vai tās neesību, kā arī pienācīgu cēloņu analīzes spēju trūkumu. Šajā sakarā, kā arī ņemot vērā ICAO USOAP revīziju, kas tika plānota laikposmā no 2021. gada 29. novembra līdz 10. decembrim, PCAA informēja par savu rokasgrāmatu un procedūru plašu pārskatīšanu, jo īpaši par izmaiņām PCAA licencēšanas procesā, kā arī par iekšējām pārbaudēm, lai pārbaudītu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem un ICAO SSC atbilstīgošanu.
- (107) Komisija pieprasīja PCAA nosūtīt papildu informāciju par izmaiņām tās licencēšanas sistēmā, jaunajām un/vai pārskatītajām rokasgrāmatām un procedūrām, iekšējo pārbaudžu rezultātiem vai ziņojumiem un par atšķirību paziņošanu ICAO attiecībā uz ATPL prasņu testu.
- (108) Balstoties uz pieejamo informāciju un saziņu ar PCAA, Komisija atzīst PCAA centienus pieņemt korektīvus pasākumus, kuru mērķis ir novērst konstatētās drošības nepilnības. Tomēr Komisija ar Aģentūras un dalībvalstu palīdzību nav spējusi skaidri noteikt šādu korektīvo pasākumu efektivitāti un īstenošanu, lai ilgtspējīgā veidā mazinātu konstatētos trūkumus drošības jomā. Pamatojoties uz to, Komisija, lai noteiktu, vai ir vajadzīga turpmāka rīcība saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005, turpinās sadarbīties ar PCAA un uzraudzīs turpmākos pieņemtos pasākumus un veiktās darbības, lai risinātu situāciju Pakistānā, tostarp izmantojot plānotās ICAO USOAP revīzijas rezultātus, kā arī Savienības novērtējuma apmeklējumu Pakistānā.
- (109) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Pakistānas gaisa pārvadātājiem.
- (110) Nosakot visu Pakistānā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (111) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījis neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Krievijas gaisa pārvadātāji

- (112) Komisija, Aģentūra un dalībvalstu kompetentās iestādes turpina rūpīgi pārraudzīt to gaisa pārvadātāju drošības rādītājus, kuri sertificēti Krievijā un veic lidojumus Savienībā, tostarp piešķirot prioritāti perona pārbaudēm, ko veic dažu Krievijas gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (113) 2020. gada 31. augustā Krievijā sertificētais gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* iesniedza Aģentūrai pieteikumu TCO atļaujas saņemšanai. Aģentūra novērtēja minēto pieteikumu saskaņā ar Regulā (ES) Nr. 452/2014 noteiktajām prasībām un puda būtiskas bažas par drošumu saistībā ar *SKOL Airline LLC* nespēju pierādīt atbilstību minētās regulas 3. pantā noteiktajām prasībām, jo īpaši standartiem, kas ietverti Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos. Pēc plašas informācijas apmaiņas ar Aģentūru *SKOL Airline LLC* 2021. gada 12. februārī nolēma atsaukt savu pieteikumu.
- (114) 2021. gada 25. martā Krievijā sertificētais gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* atkārtoti iesniedza Aģentūrai pieteikumu TCO atļaujas saņemšanai. Aģentūra novērtēja minēto pieteikumu saskaņā ar Regulā (ES) Nr. 452/2014 noteiktajām prasībām un atkal puda būtiskas bažas par drošumu saistībā ar *SKOL Airline LLC* nespēju pierādīt atbilstību minētās regulas 3. pantā noteiktajām piemērojamajām prasībām, jo īpaši standartiem, kas ietverti Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos. Aģentūra secināja, ka *SKOL Airline LLC* neatbilst šīm prasībām. Tāpēc Aģentūra 2021. gada 19. jūlijā drošības apsvērumu dēļ pieteikumu noraidīja. Gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* neizmantoja tiesības pārsūdzēt šo lēmumu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 ⁽¹⁴⁾ 108. līdz 114. pantu.
- (115) Komisijas, Aģentūras un dalībvalstu pārstāvji 2021. gada 20. oktobrī tikās ar Krievijas Federālās gaisa pārvadājumu aģentūras ("FATA") pārstāvjiem, lai pārbaudītu Krievijā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības rādītājus, pamatojoties uz perona pārbaudēm (veiktas laikposmā no 2021. gada 24. marta līdz 2021. gada 1. oktobrim), un lai noteiktu gadījumus, kad būtu jāpastiprina FATA uzraudzības pasākumi.
- (116) Krievijā sertificēto gaisa pārvadātāju SAFA perona pārbaūžu pārskatīšanā netika konstatētas nozīmīgas vai atkārtotas drošības nepilnības. Sanāksmes laikā tika izklāstīti arī tās uzraudzības programmas rezultāti, kuru Aģentūra īstenojusi saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 452/2014 attiecībā uz Krievijā sertificētajiem gaisa pārvadātājiem, kuriem ir TCO atļauja. Komisija norādīja, ka arī šīs uzraudzības programmas rezultāti neatklāja būtiskus vai atkārtotus trūkumus drošības jomā.
- (117) Pēc tam, kad Aģentūra drošības apsvērumu dēļ noraidīja gaisa pārvadātāja *SKOL Airline LLC* TCO pieteikumu, gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* 2021. gada 22. oktobrī tika uzaicināts uz uzklauššanu Komisijā un Aviācijas drošības komitejā 2021. gada 9. novembrī. Gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* 2021. gada 28. oktobrī apstiprināja savu dalību plānotajā uzklauššanā.
- (118) FATA 2021. gada 28. oktobrī informēja Komisiju par aizliegumu gaisa pārvadātājam *SKOL Airline LLC* veikt lidojumus ārpus Krievijas valsts robežas un lūdza Komisiju pārskatīt nepieciešamību uzklaušt gaisa pārvadātāju *SKOL Airline LLC*, jo *SKOL Airline LLC*, pamatojoties uz FATA lēmumu, nevarētu veikt lidojumus uz Savienību.
- (119) Komisija 2021. gada 3. novembrī informēja FATA, ka *SKOL Airline LLC* ir uzaicināts uz uzklauššanu, jo tas nav pierādījis atbilstību Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos iekļautajiem standartiem, un tāpēc tā saglabāja uzaicinājumu uz uzklauššanu.

⁽¹⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

- (120) Gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* tika uzklaussīts 2021. gada 9. novembrī. Arī *FATA* pēc savas iniciatīvas piedalījās uzklaussīšanā. Šīs uzklaussīšanas laikā gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* pārskatīja darbības, kas saistītas ar abiem TCO atļaujas pieteikumiem. Gaisa pārvadātājs uzsvēra grūtības, ar kurām tas saskārās procesa laikā, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) Nr. 452/2014 prasībām. Atzīstot visus Aģentūras konstatējumus, tas nesniedza nekādu informāciju par pasākumiem, kas veikti, lai novērstu šos konstatējumus. Tā arī nesniedza nekādus pierādījumus par šo konstatējumu koriģējošo pasākumu īstenošanas pašreizējo stāvokli. Pamatojoties uz informāciju, ko gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* sniedza pirms uzklaussīšanas un tās laikā, gaisa pārvadātājs nevar konstatēt neatbilstības savos procesos, procedūrās un operatīvajās darbībās.
- (121) *FATA* norādīja, ka tā nav atbalstījusi gaisa pārvadātāja *SKOL Airline LLC* 2021. gada 25. marta atkārtoto pieteikumu TCO atļaujas saņemšanai. *FATA* arī informēja Komisiju un ES Aviācijas drošības komiteju, ka tā veiks *SKOL Airline LLC* papildu *ad hoc* revīzijas, ja gaisa pārvadātājs pēc tam atkal sadarbosies ar Aģentūru, lai saņemtu TCO atļauju.
- (122) Pamatojoties uz visu pašlaik pieejamo informāciju, jo īpaši Aģentūras 2021. gada 19. jūlijā drošības apsvērumu dēļ noraidīto TCO pieteikumu un uzklaussīšanā sniegto informāciju, Komisija un ES Aviācijas drošības komiteja secināja, ka gaisa pārvadātājs *SKOL Airline LLC* nav pierādījis atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (123) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts būtu jāgroza, iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā gaisa pārvadātāju *SKOL Airline LLC*.
- (124) Nosakot visu Krievijas gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (125) Ja minētās pārbaudes norādīs uz tiešu drošības apdraudējumu, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var attiecīgajiem Krievijā sertificētiem gaisa pārvadātājiem noteikt darbības aizliegumu un iekļaut tos Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.

Dienvidsudānas gaisa pārvadātāji

- (126) Dienvidsudānas gaisa pārvadātāji nekad nav bijuši iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.
- (127) Pēdējos trīs gados Dienvidsudānā ir notikuši deviņi negadījumi un nopietni incidenti, tostarp 2021. gada 2. martā notika Let-410 gaisa kuģa ar reģistrācijas numuru HK-4274, kuru ekspluatēja *South Sudan Supreme Airlines*, avārija, kuras rezultātā gāja bojā 10 cilvēki, un nesens – 2021. gada 2. novembrī – notika Antonov AN-26 gaisa kuģa ar reģistrācijas numuru TR-NGT avārija, kuras rezultātā ir gājuši bojā pieci cilvēki. Abos gadījumos ir apšaubīts reģistrācijas zīmju autentiskums, jo šķiet, ka tās vairs nav derīgas, un līdz ar to tās varētu tikt izmantotas kā viltotas reģistrācijas zīmes attiecīgajam gaisa kuģim. Apstākļi saistībā ar šiem notikumiem radīja bažas par Dienvidsudānas Civilās aviācijas iestādes ("SSCAA") spējām pienācīgi veikt tās atbildībā esošo gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību.
- (128) Komisija 2021. gada 26. martā nosūtīja vēstuli SSCAA, paužot bažas par aviācijas drošības situāciju Dienvidsudānā, un pieprasīja dokumentus, kuros aprakstīta SSCAA struktūra un organizācija, sertifikācijas un uzraudzības sistēma un Dienvidsudānā sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzības darbības. Tika pieprasīta arī informācija par pašreizējo AOC turētāju statusu, Dienvidsudānā reģistrētiem gaisa kuģiem, tehniskās apkopes organizācijām un lidojumu apkalpes licencēm.

- (129) SSCAA atbildēja uz Komisijas pieprasījumu 2021. gada 23. jūlijā, informējot, ka *South Sudan Supreme Airlines* AOC darbība ir apturēta. Turklāt tā informēja Komisiju, ka aizdomu dēļ saistībā ar šajā avārijā iesaistīto gaisa kuģu reģistrāciju SSCAA pārskata visus gaisa kuģu operatorus un AOC valstī. SSCAA arī paziņoja, ka notiek uzlabošanas pasākumi regulējuma, rokasgrāmatu un apmācības jomā. Tomēr SSCAA neiesniedza prasīto dokumentu kopumu.
- (130) Komisija 2021. gada 5. oktobrī nosūtīja SSCAA papildu vēstuli, atkārtojot savu prasību iesniegt minētos dokumentus vēlākais līdz 2021. gada 18. oktobrim. Vēstulē Komisija arī paskaidroja, ka pieprasītās informācijas savlaicīga nenodrošināšana uzskatāma par SSCAA sadarbības trūkumu situācijā, kad ir paustas bažas par Dienvidsudānas drošības uzraudzības sistēmu.
- (131) ES delegācija Džūbā (Dienvidsudānā) 2021. gada 5. novembrī tikās ar SSCAA vadītāju, kurš apstiprināja, ka 2021. gada 5. oktobra vēstule ir saņemta. SSCAA apņēmas līdz novembra beigām nosūtīt atbildes uz jautājumiem un iesniedza divus dokumentus, kuros bija iekļauta informācija par SSCAA inspekcijas, uzraudzības un revīzijas programmu, kā arī ziņojumi par dažu gaisa pārvadātāju un Dienvidsudānā darbojošos ārvalstīs reģistrētu gaisa kuģu pārskatiem. Komisija rūpīgi izskatīs dokumentāciju, kas tai tiks iesniegta, lai izlemtu, vai SSCAA tiks uzaicināta uz nākamo ES Aviācijas drošības komitejas sanākumi.
- (132) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem un ņemot vērā notiekošās apspriedes ar SSCAA, kas uzsāktas saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. pantu, Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Dienvidsudānas gaisa pārvadātājiem.
- (133) Nosakot visu Dienvidsudānā sertificēto gaisa pārvadātāju perona pārbaudes par prioritāti, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt šo gaisa pārvadātāju faktisko atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem.
- (134) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta turpmāk rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.
- (135) Tāpēc Regula (EK) Nr. 474/2006 būtu attiecīgi jāgroza.
- (136) Regulas (EK) Nr. 2111/2005 5. un 6. pantā ir atzīts, ka lēmumi jāpieņem bez kavēšanās un vajadzības gadījumā pat steidzami atkarībā no tā, kā tie ietekmē drošību. Tāpēc sensitīvas informācijas un ceļotāju aizsardzībai ir svarīgi, lai jebkādi lēmumi, kas saistīti ar to gaisa pārvadātāju saraksta atjaunināšanu, kuriem Savienībā piemērots darbības aizliegums vai ierobežojumi, tiktu publicēti un stātos spēkā nekavējoties pēc to pieņemšanas.
- (137) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 15. pantu izveidotā Gaisa satiksmes drošības komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza šādi:

- 1) A pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikuma tekstu;
- 2) B pielikumu aizstāj ar šīs regulas II pielikuma tekstu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2021. gada 25. novembrī

*Komisijas
un tās priekšsēdētājas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN*

I PIELIKUMS

"A PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURU DARBĪBA SAVIENĪBĀ IR AIZLIEGTA, AR IZŅĒMUMIEM ⁽¹⁾

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs | ICAO trīsburtu apzīmējums | Ekspluatanta valsts |
|--|--|---------------------------|---------------------|
| AVIOR AIRLINES | ROI-RNR-011 | ROI | Venecuēla |
| BLUE WING AIRLINES | SRBWA-01/2002 | BWI | Surinama |
| IRAN ASEMAN AIRLINES | FS-102 | IRC | Irāna |
| IRAQI AIRWAYS | 001 | IAW | Irāka |
| MED-VIEW AIRLINE | MVA/AOC/10-12/05 | MEV | Nigērija |
| AIR ZIMBABWE (PVT) | 177/04 | AZW | Zimbabve |
| SKOL AIRLINE LLC | 228 | CDV | Krievija |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Afganistānā, tostarp šādi: | | | Afganistāna |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | AOC 009 | AFG | Afganistāna |
| KAM AIR | AOC 001 | KMF | Afganistāna |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Angolā, izņemot TAAG Angola Airlines un Heli Malongo, bet ieskaitot turpmākos: | | | Angola |
| AEROJET | AO-008/11-07/17 TEJ | TEJ | Angola |
| GUICANGO | AO-009/11-06/17 YYY | Nav zināms | Angola |
| AIR JET | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT | AO-015/15-06/17YYY | Nav zināms | Angola |
| HELIANG | AO 007/11-08/18 YYY | Nav zināms | Angola |
| SJL | AO-014/13-08/18YYY | Nav zināms | Angola |
| SONAIR | AO-002/11-08/17 SOR | SOR | Angola |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Armēnijā, tostarp šādi: | | | Armēnija |

(1) A pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošības standarti.

| | | | |
|---|------------------|------------|---|
| AIRCOMPANY ARMENIA | AM AOC 065 | NGT | Armēnija |
| ARMENIA AIRWAYS | AM AOC 063 | AMW | Armēnija |
| ARMENIAN HELICOPTERS | AM AOC 067 | KAV | Armēnija |
| FLYONE ARMENIA | AM AOC 074 | | Armēnija |
| NOVAIR | AM AOC 071 | NAI | Armēnija |
| SHIRAK AVIA | AM AOC 072 | SHS | Armēnija |
| SKYBALL | AM AOC 073 | Neattiecas | Armēnija |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo (Brazavīlā), tostarp šādi: | | | Kongo (Brazavila) |
| CANADIAN AIRWAYS CONGO | CG-CTA 006 | TWC | Kongo (Brazavila) |
| EQUAFLIGHT SERVICES | CG-CTA 002 | EKA | Kongo (Brazavila) |
| EQUAJET | RAC06-007 | EKJ | Kongo (Brazavila) |
| TRANS AIR CONGO | CG-CTA 001 | TSG | Kongo (Brazavila) |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | CG-CTA 004 | Nav zināms | Kongo (Brazavila) |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā (KDR), tostarp šādi: | | | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| AIR FAST CONGO | AAC/DG/OPS-09/03 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| AIR KATANGA | AAC/DG/OPS-09/08 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| BUSY BEE CONGO | AAC/DG/OPS-09/04 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | AAC/DG/OPS-09/02 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| CONGO AIRWAYS | AAC/DG/OPS-09/01 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| KIN AVIA | AAC/DG/OPS-09/10 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| MALU AVIATION | AAC/DG/OPS-09/05 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| SERVE AIR CARGO | AAC/DG/OPS-09/07 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| SWALA AVIATION | AAC/DG/OPS-09/06 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |

| | | | |
|--|---------------------------|------------|------------------------------------|
| MWANT JET | AAC/DG/OPS-09/09 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (RDC) |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Džibutijā, tostarp šādi: | | | Džibutija |
| DAALLO AIRLINES | Nav zināms | DAO | Džibutija |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Ekvatoriālajā Gvinejā, tostarp šādi: | | | Ekvatoriālā Gvineja |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Ekvatoriālā Gvineja |
| Cronos AIRLINES | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Nav zināms | Ekvatoriālā Gvineja |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Eritrejā, tostarp šādi: | | | Eritreja |
| ERITREAN AIRLINES | AOC Nr. 004 | ERT | Eritreja |
| NASAIR ERITREA | AOC Nr. 005 | NAS | Eritreja |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānā, tostarp šādi: | | | Kirgizstāna |
| AEROSTAN | 08 | BSC | Kirgizstāna |
| AIR COMPANY AIR KG | 50 | Nav zināms | Kirgizstāna |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Kirgizstāna |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Kirgizstāna |
| FLYSKY AIRLINES | 53 | FSQ | Kirgizstāna |
| HELI SKY | 47 | HAC | Kirgizstāna |
| KAP.KG AIRCOMPANY | 52 | KGS | Kirgizstāna |
| SKY KG AIRLINES | 41 | KGK | Kirgizstāna |
| TEZ JET | 46 | TEZ | Kirgizstāna |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Kirgizstāna |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Libērijā | | | Libērija |

| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Lībijā, tostarp šādi: | | | Lībija |
|---|-----------|------------|---------------|
| AFRIQIYAH AIRWAYS | 007/01 | AAW | Lībija |
| AIR LIBYA | 004/01 | TLR | Lībija |
| AL MAHA AVIATION | 030/18 | Nav zināms | Lībija |
| BERNIQ AIRWAYS | 032/21 | BNL | Lībija |
| BURAQ AIR | 002/01 | BRQ | Lībija |
| GLOBAL AIR TRANSPORT | 008/05 | GAK | Lībija |
| HALA AIRLINES | 033/21 | HTP | Lībija |
| LIBYAN AIRLINES | 001/01 | LAA | Lībija |
| LIBYAN WINGS AIRLINES | 029/15 | LWA | Lībija |
| PETRO AIR | 025/08 | PEO | Lībija |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Nepālā, tostarp šādi: | | | Nepāla |
| AIR DYNASTY HELI. S. | 035/2001 | Nav zināms | Nepāla |
| ALTITUDE AIR | 085/2016 | Nav zināms | Nepāla |
| BUDDHA AIR | 014/1996 | BHA | Nepāla |
| FISHTAIL AIR | 017/2001 | Nav zināms | Nepāla |
| SUMMIT AIR | 064/2010 | Nav zināms | Nepāla |
| HELI EVEREST | 086/2016 | Nav zināms | Nepāla |
| HIMALAYA AIRLINES | 084/2015 | HIM | Nepāla |
| KAILASH HELICOPTER SERVICES | 087/2018 | Nav zināms | Nepāla |
| MAKALU AIR | 057A/2009 | Nav zināms | Nepāla |
| MANANG AIR PVT | 082/2014 | Nav zināms | Nepāla |
| MOUNTAIN HELICOPTERS | 055/2009 | Nav zināms | Nepāla |
| PRABHU HELICOPTERS | 081/2013 | Nav zināms | Nepāla |
| NEPAL AIRLINES CORPORATION | 003/2000 | RNA | Nepāla |
| SAURYA AIRLINES | 083/2014 | Nav zināms | Nepāla |
| SHREE AIRLINES | 030/2002 | SHA | Nepāla |
| SIMRIK AIR | 034/2000 | Nav zināms | Nepāla |
| SIMRIK AIRLINES | 052/2009 | RMK | Nepāla |
| SITA AIR | 033/2000 | Nav zināms | Nepāla |
| TARA AIR | 053/2009 | Nav zināms | Nepāla |

| | | | |
|--|-------------|-----|----------------------------|
| YETI AIRLINES | 037/2004 | NYT | Nepāla |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Santomē un Prinsipi, tostarp šādi: | | | Santome un Prinsipi |
| AFRICA'S CONNECTION | 10/AOC/2008 | ACH | Santome un Prinsipi |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | Santome un Prinsipi |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sjerraleonē | | | Sjerraleone |
| Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sudānā, tostarp šādi: | | | Sudāna |
| ALFA AIRLINES SD | 54 | AAJ | Sudāna |
| BADR AIRLINES | 35 | BDR | Sudāna |
| BLUE BIRD AVIATION | 11 | BLB | Sudāna |
| ELDINDER AVIATION | 8 | DND | Sudāna |
| GREEN FLAG AVIATION | 17 | GNF | Sudāna |
| HELEJETIC AIR | 57 | HJT | Sudāna |
| KATA AIR TRANSPORT | 9 | KTV | Sudāna |
| KUSH AVIATION CO. | 60 | KUH | Sudāna |
| NOVA AIRWAYS | 46 | NOV | Sudāna |
| SUDAN AIRWAYS CO. | 1 | SUD | Sudāna |
| SUN AIR | 51 | SNR | Sudāna |
| TARCO AIR | 56 | TRQ | Sudāna” |

II PIELIKUMS

"B PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM PIEMĒRO DARBĪBAS IEROBEŽOJUMUS SAVIENĪBĀ ⁽¹⁾

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs | ICAO trīsburtu apzīmējums | Ekspluatanta valsts | Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecas ierobežojumi | Gaisa kuģa, uz kuru attiecas ierobežojumi, reģistrācijas zīme(-es) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs (-i) | Reģistrācijas valsts |
|---|---|---------------------------|---------------------|---|---|----------------------|
| IRAN AIR | FS100 | IRA | Irāna | Visi Fokker F100 tipa un Boeing B747 tipa gaisa kuģi. | Fokker F100 tipa gaisa kuģi, kā minēts AOC; Boeing B747 tipa gaisa kuģi, kā minēts AOC. | Irāna |
| AIR KORYO | GAC-AOC/ KOR-01 | KOR | Ziemeļkoreja | Visa flote, izņemot: divus TU-204 tipa gaisa kuģus. | Visa flote, izņemot: P-632, P-633. | Ziemeļkoreja" |

⁽¹⁾ B pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošības standarti.