

**KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 368/2014****(2014. gada 10. aprīlis),****ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regulu (EK) Nr. 2111/2005 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 <sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 4. panta 2. punktu <sup>(2)</sup>,

tā kā:

- (1) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006 <sup>(3)</sup> ir izveidots to gaisa pārvadātāju Kopienas saraksts, kam Savienībā noteikts Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā minētais darbības aizliegums.
- (2) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu dažas dalībvalstis un Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) ir paziņojušas Komisijai informāciju, kas attiecas uz Kopienas saraksta atjaunināšanu. Attiecīgu informāciju ir paziņojušas arī trešās valstis. Pamatojoties uz minēto informāciju, Kopienas saraksts būtu jāatjaunina.
- (3) Komisija ir informējusi visus attiecīgos gaisa pārvadātājus vai nu tieši, vai ar to iestāžu starpniecību, kuras ir atbildīgas par attiecīgo gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību, un norādījusi būtiskos faktus un apsvērumus, ar ko tā pamatos lēmumu noteikt šiem gaisa pārvadātājiem darbības aizliegumu Savienībā vai grozīt nosacījumus darbības aizliegumam, kas noteikts Kopienas sarakstā jau iekļautajiem gaisa pārvadātājiem.
- (4) Komisija attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem ir devusi iespēju iepazīties ar dalībvalstu iesniegtajiem dokumentiem, iesniegt rakstiskas piezīmes un mutiski izklāstīt savus apsvērumus Komisijai, kā arī ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/1991 <sup>(4)</sup> izveidotajai komitejai (Aviācijas drošības komitejai).
- (5) Aviācijas drošības komiteja ir saņēmusi no Komisijas atjauninātu informāciju par notiekošajām kopīgajām apsūdzībām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un to īstenojošo Komisijas regulu (EK) Nr. 473/2006 <sup>(5)</sup> ar Filipīnu, Gruzijas, Gvinejas Republikas, Indijas, Indonēzijas, Jemenas, Kazahstānas, Libānas, Madagaskaras, Mauritānijas Islāma Republikas, Mozambikas, Nepālas, Sudānas, Svazilendas Karalistes un Zambijas kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem. Aviācijas drošības komiteja ir saņēmusi no Komisijas informāciju arī par Afganistānu, Irānu un Kirgizstānu. Aviācijas drošības komiteja ir saņēmusi no Komisijas arī jaunāko informāciju par tehniskajām konsultācijām ar Krievijas Federāciju un par pārraudzību, kas īstenota attiecībā uz Lībiju.
- (6) Aviācijas drošības komiteja ir uzklājis EASA sagatavotos izklāstus par rezultātiem, kas gūti, analizējot ziņojumus par revīziju, ko veica Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO) ICAO Universālās drošuma uzraudzības revīzijas programmas (USOAP) ietvaros. Dalībvalstis tika aicinātas piešķirt prioritāti to gaisa pārvadātāju

<sup>(1)</sup> OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 143, 30.4.2004., 76. lpp.

<sup>(3)</sup> Komisijas 2006. gada 22. marta Regula (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 (OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.).

<sup>(4)</sup> Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3922/1991 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā (OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.).

<sup>(5)</sup> Komisijas 2006. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 473/2006, 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.).

perona pārbaudēm, kas licencēti valstīs, attiecībā uz kurām ICAO konstatējusi nopietnas ar drošību saistītas problēmas (SSC) vai attiecībā uz kurām EASA ir secinājusi, ka pastāv būtiskas nepilnības drošuma uzraudzības sistēmā. Papildus apspriešanai, ko Komisija sākusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005, prioritātes piešķiršana perona pārbaudēm ļaus gūt papildu informāciju par to gaisa pārvadātāju darbības drošumu, kuri licencēti minētajās valstīs.

- (7) Aviācijas drošības komiteja ir uzklusījusi EASA sagatavotos izklāstus par rezultātiem, kas gūti, analizējot perona pārbaudes, kuras veiktas atbilstīgi Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtēšanas programmai (SAFA) saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 <sup>(1)</sup>.
- (8) Aviācijas drošības komiteja ir uzklusījusi EASA sagatavotos izklāstus par tehniskās palīdzības projektiem, ko īsteno valstīs, uz kurām attiecas Regulā (EK) Nr. 2111/2005 paredzētie pasākumi vai pārraudzība. Komiteja tika informēta par EASA plāniem un paustajiem lūgumiem arī turpmāk saņemt tehnisku palīdzību un turpināt sadarbību nolūkā uzlabot civilās aviācijas iestāžu administratīvās un tehniskās spējas, lai palīdzētu novērst jebkuru neatbilstību spēkā esošiem starptautiskajiem standartiem. Dalībvalstis tika arī aicinātas atbildēt uz minētajiem lūgumiem uz divpusējas vienošanās pamata, to koordinējot ar Komisiju un EASA. Šajā saistībā Komisija uzsvēra, ka ir lietderīgi informēt – jo īpaši ar ICAO kopīgā palīdzības tīkla drošības jomā (SCAN) datubāzu starpniecību – starptautiskās aviācijas aprindas par tehnisko palīdzību, ko Savienība un tās dalībvalstis sniedz nolūkā uzlabot aviācijas drošību visā pasaulē.
- (9) Aviācijas drošības komiteja ir arī uzklusījusi ICAO izklāstu par tās veikto darbu saistībā ar tās dalībvalstu drošības rādītāju uzraudzību, tostarp izmantojot ICAO USOAP programmu, demonstrējot arī informācijas tehnoloģiju rīkus, kas šajā saistībā izstrādāti. Atsaucoties uz Asamblejas Rezolūciju A38-5 (*“Regional cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets”* (*“Reģionālā sadarbība un palīdzība nolūkā novērst trūkumus drošības jomā, noskaidrot prioritātes un nospraust izmērojamus mērķus”*)), ICAO aicināja Aviācijas drošības komiteju, cik vien iespējams, izvairīties no Regulā (EK) Nr. 2111/2005 un ICAO USOAP programmā ietvertu darbību dublēšanās un mudināja turpināt sadarbību, kuras rezultātā varētu notikt Aviācijas drošības komitejas pilnvarojuma pārskatīšana.
- (10) Aviācijas drošības komiteja ir arī uzklusījusi Eurocontrol izklāstīto jaunāko informāciju par SAFA brīdināšanas funkcijas statusu. Eurocontrol ne tikai iepazīstināja ar statistiku par brīdinājuma ziņojumiem par pārvadātājiem, kuru darbībai piemērots aizliegums, bet arī uzsvēra to, ka saistībā ar SAFA brīdinājumu svarīgi ir pareizi iesniegt lidojuma plānu. Ir veikti pirmie pasākumi lidojuma plānu iesniegšanas kvalitātes uzlabošanai. Cieši sadarbojoties ar Komisiju, tiek gatavoti turpmāki pasākumi, kuru mērķis ir pastāvīgi uzlabot ziņošanas un brīdināšanas funkcijas.

#### Savienības gaisa pārvadātāji

- (11) Pēc EASA veiktās analīzes attiecībā uz informāciju, kuras pamatā ir Savienības gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem veiktās SAFA perona pārbaudes vai EASA veiktās standartizācijas inspekcijas, kā arī specifiskas valstu aviācijas iestāžu veiktas inspekcijas un revīzijas, vairākas dalībvalstis ir veikušas dažus izpildes nodrošināšanas pasākumus un informējušas Komisiju un Aviācijas drošības komiteju par šiem pasākumiem. Attiecībā uz gaisa pārvadātāju *Bingo Airways* Polija informēja, ka tā pārbauda, kā gaisa pārvadātājs faktiski īsteno savu korektīvo pasākumu plānu, un ka tā ir pastiprinājusi pārbaudes. Attiecībā uz gaisa pārvadātāju *Sonnig* Šveice informēja, ka pret *Sonnig* tika uzsākta atsaukšanas procedūra, pēc kuras gaisa pārvadātājs atteicās no savas gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) un darbības licences.
- (12) Dalībvalstis atkārtoti apliecināja savu gatavību attiecīgi rīkoties, ja jebkāda drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs risks drošībai, kurš radies tāpēc, ka Savienības gaisa pārvadātāji nenodrošina atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem.

#### Gruzijas gaisa pārvadātāji

- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izdarīti Gruzijas sistēmas visaptverošās revīzijas (CSA) laikā, kuru ICAO veica 2013. gada oktobrī, ICAO paziņoja visām Čikāgas konvencijas līgumslēdzējiem pusēm par vienu ar gaisa kuģu ekspluatāciju saistītu SSC.

<sup>(1)</sup> Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, 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.).

- (14) Komisija, ņemot vērā šo paziņojumu, sāka oficiālas apspriedes ar Gruzijas kompetentajām iestādēm (GCAA), lai iegūtu sīkākas ziņas par to, kādus pasākumus GCAA ir veikušas, lai novērstu ICAO revīzijā konstatētos trūkumus drošības jomā.
- (15) Šādā nolūkā 2014. gada 17. martā notika GCAA, Komisijas un EASA tikšanās. GCAA paskaidroja SSC pamatcēloni, kā arī sniedza sīkāku informāciju par ICAO iesniegto korektīvo pasākumu plānu (CAP). Tikšanās laikā sniegtā informācija liecināja par GCAA stingru apņemšanos īstenot attiecīgos drošības standartus un nodrošināt to izpildi saskaņā ar Čikāgas konvencijas prasībām. Tikšanās laikā GCAA paziņoja, ka visi pasākumi, kas bija ietverti ICAO iesniegtajā korektīvo pasākumu plānā, ir izpildīti un ka GCAA tagad gaida ICAO verifikācijas apmeklējumu, kas notiks vēlāk šajā gadā.
- (16) Uz GCAA sniegtās informācijas pamata Komisija neuzskatīja par nepieciešamu uzaicināt GCAA uz noklausīšanos Aviācijas drošības komitejā. Komisija ziņoja Aviācijas drošības komitejai par GCAA izstrādātā CAP īstenošanu.
- (17) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem, kā arī ņemot vērā GCAA īstenotos pasākumus, ir secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu, iekļaujot tajā Gruzijas gaisa pārvadātājus. Tomēr, ja stingrās uzraudzības rezultāti attiecībā uz to, kā GCAA īsteno korektīvo pasākumu plānu, par ko Komisija ziņos Aviācijas drošības komitejas nākamajā sanāksmē, būs uzskatāmi par neapmierinošiem, Komisija būs spiesta veikt papildu pasākumus saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

#### **Gvinejas Republikas gaisa pārvadātāji**

- (18) Saskaņā ar vienošanos, kas panākta Briselē 2013. gada janvārī notikušajā sanāksmē, Gvinejas Republikas kompetentās iestādes (DNAC) ir regulāri sniegušas informāciju par ICAO 2012. gada decembrī apstiprinātā korektīvo pasākumu plāna un ar to saistīto darbību īstenošanu.
- (19) Jaunākajā progresa ziņojumā, kas saņemts 2014. gada 27. februārī, sīki aprakstītas nesēnākās darbības un norises saistībā ar CAP īstenošanu. Parlaments 2013. gada 5. novembrī pieņēma pārskatīto Civilās aviācijas aktu, kas stājās spēkā 2013. gada 28. novembrī. Vairāki īstenošanas aktu projekti ir iesniegti valdībai pieņemšanai. ICAO un Pasaules Banka veica kopīgu apmeklējumu (no 2013. gada 2. līdz 6. decembrim), kura nolūks bija novērtēt CAP īstenošanu un apzināt atlikušās vajadzības drošuma un drošības ziņā. OPS, AIR un AGA procedūru rokasgrāmatas patlaban tiek tulkotas franču valodā, un arī tām vajadzētu palīdzēt drošības līmeņa paaugstināšanā. Ir notikušas vairākas īpaši inspektoriem paredzētas mācības tādās jomās kā drošības problēmu atrisināšana, AOC ekspluatācijas specifikāciju apstiprināšana un aeronavigācijas pakalpojumi.
- (20) CAP ir atjaunināts, lai atspoguļotu šīs jaunākās norises, un iesniegts ICAO, izmantojot tiešsaistes CMA rīku. ICAO šos pasākumus vēl nav apstiprinājusi.
- (21) 2013. gada marta beigās tika apturēta visu iepriekš izdoto gaisa kuģa ekspluatanta apliecību darbība, bet vēl aizvien turpinās pilnīga ICAO prasībām atbilstīga (5 posmu) nacionālā gaisa pārvadātāja (PROBIZ Guinée, kuram ir viens BE90 tipa gaisa kuģis) sertifikācija, izmantojot īpašas CAFAC/BAGASOO misijas palīdzību un atbalstu un vienlaikus sniedzot DNAC inspektoriem mācības darbavietā par visu šo procesu. Sertifikācijas procesā patlaban tiek gaidīts tehniskās apkopes programmas apstiprinājums no gaisa kuģa reģistrācijas valsts iestādes FAA. PROBIZ Guinée lidojumus uz Savienību neveic.
- (22) DNAC ir pieprasījušas koordinētu validācijas apmeklējumu (ICVM), lai varētu validēt korektīvo pasākumu plāna īstenošanā sasniegto progresu, un ICAO plānoja šo apmeklējumu veikt 2014. gada maijā. Nesēnās izmaiņas Transporta ministrijas augstākā līmeņa vadībā ir izraisījušas aizkavēšanos, un ICVM tagad provizoriski iepļānots 2014. gada septembra otrajā pusē.
- (23) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu, iekļaujot tajā Gvinejas Republikas gaisa pārvadātājus. Ja jebkāda drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs risks drošībai, kurš radies starptautisko drošības standartu neievērošanas dēļ, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

**Indijas gaisa pārvadātāji**

- (24) Komisija sniedza Aviācijas drošības komitejai informāciju par nesenažām norisēm saistībā ar to gaisa pārvadātāju uzraudzību, kurus Indijā sertificējušas tās kompetentās iestādes. Būtisks ir fakts, ka pēc ASV Federālās aviācijas administrācijas (FAA) starptautiskās aviācijas drošības novērtējuma (IASA) vizītes 2013. gada septembrī FAA 2014. gada 31. janvārī paziņoja, ka, ņemot vērā IASA revīzijā konstatētos trūkumus, Indijas atbilstības kategorija pazemināta no 1. uz 2. līmeni.
- (25) Pirms tam 2013. gada novembrī Komisija Aviācijas drošības komitejai bija sniegusi sīku informāciju par Indijas kompetento iestāžu spēju veikt savus uzraudzības pienākumus saskaņā ar starptautiskajiem standartiem, tostarp saskaņā ar Čikāgas konvenciju. Tika norādīta īpaša atsauce uz ICAO 2012. gada decembrī veikto koordinēto validācijas apmeklējumu (ICVM) un nākamo ICVM 2013. gada augustā. Tika norādīta atsauce arī uz Komisijas iepriekšējo saraksti ar Indijas iestādēm saistībā ar drošības problēmām. Pēc 2013. gada augustā veiktā ICVM ICAO oficiāli noslēdza jautājumu par divām nopietnām ar drošību saistītām problēmām, par ko 2013. gada novembrī tika ziņots Aviācijas drošības komitejai. Galīgajā publicētajā ziņojumā par ICVM sīki izklāstīta informācija par korektīvajiem pasākumiem, ko Indijas Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts (DGCA) veicis nenokārtoto jautājumu atrisināšanai.
- (26) Pēc FAA paziņojuma par Indijas IASA atbilstības kategorijas pazemināšanu Komisija 2014. gada 12. februārī tikās ar civilās aviācijas ģenerāldirektoru un puda bažas saistībā ar kategorijas pazemināšanu. Komisija prasīja Indijas iestādēm sniegt precīzu skaidrojumu par korektīvajiem pasākumiem, ko tās veic saistībā ar FAA IASA kategorijas pazemināšanu. Turklāt tikšanās laikā tika atkārtoti uzsvērti pasākumi, kas varētu būt nepieciešami saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.
- (27) Pēc 2014. gada 12. februāra tikšanās civilās aviācijas ģenerāldirektors 2014. gada 17. februārī nosūtīja Komisijai vēstuli. Šajā vēstulē tika sīki izklāstīti pasākumi, ko DGCA veicis saistībā ar kategorijas pazemināšanu. Sniegtā informācija liecināja, ka pasākumi ir veikti attiecībā uz lielāko daļu konstatēto trūkumu un ka ir izstrādāts korektīvo pasākumu plāns rīcībai atlikušajās problēmjomās.
- (28) Komisija 2014. gada 6. martā nosūtīja vēstuli Indijas DGCA, mudinot to veikt oficiālu apspriešanos ar iestādēm, kuras atbild par Indijā sertificēto gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību, saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punkta noteikumiem. Vēstulē tika atkārtoti uzsvērtas pastāvīgas iesaistīšanās nepieciešamība un tika pieprasīta tehniska sanāksme, kas ļautu Komisijai un dalībvalstīm padziļināti novērtēt situāciju. DGCA 2014. gada 18. martā atbildēja, piekrītot šādas sanāksmes rīkošanai.
- (29) Ņemot vērā DGCA gatavību sadarboties ar Komisiju un izvērtējot līdz šim saņemto informāciju, saskaņā ar kopējiem kritērijiem ir secināts, ka gaisa pārvadātāju Kopienas saraksts pašreiz nebūtu jāgroza, iekļaujot tajā Indijas gaisa pārvadātājus. Situācija tiks rūpīgi novērota, un, ja jebkāda drošības informācija liecinās par to, ka netiek ievēroti starptautiskie drošības standarti, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 2111/2005 noteikumiem.
- (30) Dalībvalstis turpinās pārbaudīt, vai tiek nodrošināta faktiskā atbilstība attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot prioritāti perona pārbaudēm, kas jāveic Indijas gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

**Indonēzijas gaisa pārvadātāji**

- (31) Turpinās apspriešanās ar Indonēzijas kompetentajām iestādēm (DGCA), kuras mērķis ir pārraudzīt DGCA sasniegto progresu visu Indonēzijā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzības nodrošināšanā atbilstīgi starptautiskajiem drošības standartiem.
- (32) Komisija 2014. gada 14. janvārī nosūtīja DGCA vēstuli, lai iegūtu atjauninātu informāciju par tās uzraudzībā esošajiem gaisa pārvadātājiem. 2014. gada 10. februāra vēstulē DGCA informēja Komisiju, ka kopš pēdējās atjauninātās informācijas sniegšanas sertificēti trīs jauni gaisa pārvadātāji: 2013. gada 25. oktobrī AOC Nr. 121-028 izsniegta *Sky Aviation*, 2013. gada 1. novembrī AOC Nr. 121-043 izsniegta *Aviastar Mandiri* un 2013. gada 29. novembrī AOC Nr. 121-058 izsniegta *NAM Air*. Tomēr, tā kā DGCA nesniedza pierādījumus tam, ka šo gaisa pārvadātāju drošības uzraudzība ir nodrošināta atbilstīgi starptautiskajiem drošības standartiem, saskaņā ar kopējiem kritērijiem ir secināts, ka šos gaisa pārvadātājus būtu jāiekļauj A pielikumā.

- (33) 2012. gadā DGCA uzsāka saraksti ar Komisiju nolūkā panākt PT. Citilink Indonesia svīturošanu no A pielikuma, tāpat kā tas tika izdarīts ar tā mātes uzņēmumu *Garuda Indonesia*. Reaģējot uz Komisijas atbildi, šim lūgumam sekoja sarakste vispirms ar *Garuda Indonesia* un 2013. gadā – ar PT. Citilink Indonesia. Pēc tam, kad PT. Citilink Indonesia iesniedza Komisijai būtiskus dokumentus saistībā ar gaisa pārvadātāja sertifikāciju, 2013. gada 5. novembrī Briselē notika tehniska sanāksme. Šajā sanāksmē piedalījās Komisija, EASA un dalībvalstis. Sanāksmes beigās gaisa pārvadātājam PT. Citilink Indonesia lūdza sniegt papildu pierādījumus par DGCA veiktajiem PT. Citilink Indonesia uzraudzības pasākumiem. Šo informāciju PT. Citilink Indonesia sniedza 2014. gada 20. februārī.
- (34) 2014. gada 10. februāra vēstulē DGCA sniedza Komisijai informāciju saistībā ar DGCA lūgumu atcelt PT. Citilink Indonesia darbības aizliegumu. Šajā vēstulē DGCA iesniedza ziņas par PT. Citilink Indonesia resursiem un iespējām, drošības reģistriem, kā arī pierādījumus attiecībā uz DGCA veiktajiem gaisa pārvadātāja drošības uzraudzības pasākumiem. Pamatojoties uz šiem dokumentiem, DGCA apgalvoja, ka tā uzskata, ka PT. Citilink Indonesia darbība ir droša un atbilst starptautiskajiem drošības standartiem.
- (35) 2014. gada 25. martā Aviācijas drošības komiteja uzklaušoja DGCA izklāstu par jaunumiem tiesību aktu un uzraudzības jomā, kā arī informāciju par PT. Citilink Indonesia uzraudzību. Pēc DGCA izklāsta sekoja PT. Citilink Indonesia izklāsts, kurā tika aplūkoti flotes paplašināšanas plāni un jautājumi, kas saistīti ar pilotu pieņemšanu darbā, kā arī drošības pārvaldības aspekti.
- (36) Aviācijas drošības komiteja izjautāja DGCA un PT. Citilink Indonesia par drošības pārvaldību, tostarp par gaisa pārvadātāja konstatētajiem riskiem un apdraudējumiem. Pamatojoties uz sniegtajām atbildēm, Aviācijas drošības komiteja puda bažas par to, kā iestādes, PT. Citilink Indonesia un citi Indonēzijā sertificētie gaisa pārvadātāji pārvalda riskus, kas saistīti ar šo sabiedrību straujo paplašināšanos. Aviācijas drošības komiteja arī puda bažas par PT. Citilink Indonesia spēju izdarīt secinājumus, pamatojoties uz tās drošības pārvaldības sistēmā apkopoto informāciju, un attiecīgi rīkoties.
- (37) Ņemot vērā sniegto informāciju un paustās bažas par DGCA un PT. Citilink Indonesia spēju pārvaldīt ar pārvadātāja izaugsmi saistītos riskus, kā arī bažas par pārvadātāja spēju īstenot drošības pārvaldību, saskaņā ar kopējiem kritērijiem Aviācijas drošības komiteja uzskatīja, ka nav pietiekamu pierādījumu par PT. Citilink Indonesia pilnīgu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem, un tāpēc nolēma, ka pašreiz šo pārvadātāju nevar svītrot no A pielikuma.
- (38) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzīst DGCA centienus izveidot aviācijas sistēmu, kas pilnībā atbilstu ICAO standartiem. Tika atzinīgi ņemta vērā DGCA nodrošinātā nepieciešamā pārredzamība un gatavība sniegt informāciju.
- (39) Komisija un Aviācijas drošības komiteja aicina DGCA īpaši rūpīgi pievērsties atlikušajām problēmām drošības pārvaldības sistēmu turpmākā attīstībā un izstrādāt piemērotu stratēģiju nolūkā mazināt riskus, ko rada aviācijas nozares straujā paplašināšanās Indonēzijā.

#### **Kazahstānas gaisa pārvadātāji**

- (40) Aviācijas drošības komitejas 2013. gada novembra sanāksmē klātesošie vienojās, ka Komisija līdz komitejas nākamajai sanāksmei sagatavos pārskatu par spēkā esošiem ierobežojumiem attiecībā uz *Air Astana* darbību.
- (41) Komisija ar EASA un dalībvalstu palīdzību 2014. gada 20. janvārī rīkoja sanāksmi ar Kazahstānas valdības amatpersonām un gaisa pārvadātāja *Air Astana* pārstāvjiem.
- (42) Tikšanās laikā tika pieņemts lēmums norīkot Kazahstānas aviācijas iestādes – Civilās aviācijas komisijas (CAC) – drošības inspektoru īpaši darbam ar *Air Astana*. Komisijai darīja zināmu viņa vārdu un nosūtīja CV. Šā inspektora uzdevums ir pārvaldīt iestādes veikto gaisa pārvadātāja uzraudzību un pastāvīgi sazināties ar gaisa pārvadātāja vadību un tā operatīvajiem un tehniskajiem darbiniekiem, lai izvērtētu struktūras funkcionēšanu un darbinieku sniegumu, veicot ekspluatāciju, tehnisko apkopi un mācības. Visi inspektora konstatētie trūkumi nekavējoties jādarā zināmi gaisa pārvadātājam. Inspektoram jānosūta Komisijai (tieši vai ar kontaktpunkta starpniecību) ziņojumi par saviem novērojumiem vismaz divas reizes gadā divus mēnešus pirms katras Aviācijas drošības komitejas sanāksmes vai papildu ziņojumi pēc Komisijas pieprasījuma. Tikšanās laikā CAC ietvaros izveidoja arī kontaktpunktu, lai veicinātu saziņu starp minēto iestādi un Komisiju par drošības jautājumiem. Turklāt šīs tikšanās laikā

*Air Astana* vadība arī piekrita turpināt informēt Komisiju atbilstīgi pašreizējai praksei par visām ar drošību saistītajām norisēm uzņēmumā, tostarp par, bet neaprobežojoties ar gaisa kuģu flotes atjaunošanu un jauniem maršrutiem uz Eiropas Savienību.

- (43) Komisijas un EASA amatpersonas 2014. gada 7. februārī rīkoja otro sanākumi ar CAC pārstāvjiem (precīzāk, ar drošības inspektoru un kontaktpunkta pārstāvjiem), kā arī ar *Air Astana* pārstāvjiem, lai turpinātu diskusiju par tehniskiem jautājumiem, pamatojoties uz Kazahstānas puses iepriekš sniegtajām atbildēm uz Komisijas jautājumiem. Šajā tikšanās reizē tika panākta vienošanās, ka CAC iesniegs 2014. gada pārbaūžu plānu, informāciju par iekšējās inspekcijas procedūrām un atjauninātu informāciju par valstī izdotajām gaisa kuģa ekspluatanta apliecībām. CAC arī apņēmas *Air Astana* ekspluatācijas specifiskācijas saskaņot ar ICAO standartiem, it sevišķi attiecībā uz sliktas redzamības minimālajām robežvērtībām. *Air Astana* tika lūgts sniegt visaptverošu analīzi par ekspluatanta SAFA pārbaūžu rezultātiem. Visi pieprasītie dokumenti tika iesniegti Komisijai drīz pēc sanāksmes.
- (44) Aviācijas drošības komiteja 2014. gada 25. martā uzklaušija CAC un *Air Astana*. Uzklaušīšanā CAC sniedza informāciju par panākumiem aviācijas tiesību aktu, infrastruktūras, CAC organizācijas un drošības inspektoru mācību jomā. *Air Astana* sniedza Aviācijas drošības komitejai jaunāko informāciju par savu korporatīvo struktūru, flotes sastāvu, tirgus attīstības īstermiņa plāniem un drošības pārvaldības sistēmu.
- (45) Aviācijas drošības komiteja atzīmēja, ka *Air Astana* pašreizējie drošības rādītāji nerada bažas attiecībā uz gaisa kuģu tipu, ko tam atļauts ekspluatēt lidojumos uz Savienību. Gaisa pārvadātājs spēj pielāgoties pārmaiņām, un ir izveidota sistēma, kas ļauj veikt drošus lidojumus. Tomēr Aviācijas drošības komiteja atzīmēja, ka Kazahstānas aviācijas iestādēm vēl aizvien ir nopietnas grūtības īstenot valsts drošības uzraudzības sistēmu, tostarp nepietiek kvalificētu inspektoru, un iestādes patlaban nespēj nodrošināt lidojumu darbību un lidojumderīguma pastāvīgu uzraudzību. Kazahstānas iestādes tika neatlaidīgi aicinātas turpināt valsts aviācijas nozares reformas un tiekties panākt atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.
- (46) Tāpēc saskaņā ar kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības apjoma ierobežojumu, kas *Air Astana* noteikts 2009. gadā, var atcelt, bet citi ierobežojumi, kas norādīti B pielikumā, jāatstāj bez izmaiņām. Pamatojoties uz kopējiem kritērijiem, ir secināts, ka visi citi Kazahstānā sertificētie gaisa pārvadātāji, jāatstāj A pielikumā.
- (47) Komisija un EASA turpinās rūpīgi uzraudzīt visu Kazahstānā sertificēto gaisa pārvadātāju, tostarp *Air Astana*, drošības situāciju. Dalībvalstu kompetentās iestādes pārbaudīs, vai tiek nodrošināta faktiskā atbilstība attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot prioritāti perona pārbaudēm, kas jāveic *Air Astana* gaisa kuģiem saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

### **Libānas gaisa pārvadātāji**

- (48) Apspriešanās ar Libānas kompetentajām iestādēm (LCAA) turpinājās, lai gūtu apstiprinājumu tam, ka Libāna novērš trūkumus, ko ICAO konstatēja ICVM laikā Libānā no 2012. gada 5. līdz 11. decembrim. LCAA ir izstrādājušas korektīvo pasākumu plānu un pašreiz veic tajā minētos pasākumus, jo īpaši saistībā ar SSC.
- (49) Komisija un EASA 2013. gada novembrī no LCAA saņēma pirmo dokumentu kopumu, kas ietvēra LCAA un ICAO saraksti par attiecīgo SSC, 2013. gadā saistībā ar SSC veikto revīziju un pārbaūžu sarakstu, LCAA veiktās gaisa pārvadātāju uzraudzības revīzijas plānu 2014. gadam, kā arī LCAA ceļvedi attiecībā uz Libānas valsts drošības programmu (SSP). Komisija un EASA analizēja saņemtos dokumentus un pieprasīja LCAA papildu informāciju, lai padziļināti izvērtētu LCAA un ICAO saraksti par SSC un LCAA uzraudzības spējas, kā arī papildu informāciju par LCAA ceļvedi attiecībā uz SSP.
- (50) Attiecībā uz LCAA un ICAO saraksti par SSC novēršanu Komisija un EASA norādīja, ka ICAO mudināja LCAA nekavējoties rīkoties saistībā ar SSC un ka LCAA ierosinātā CAP validācija, ko veic ICAO, nenoritēja laikus.
- (51) Attiecībā uz papildu dokumentiem, ko pieprasīja, lai izvērtētu LCAA uzraudzības spējas, jānorāda, ka tika saņemti un analizēti dokumenti attiecībā uz gaisa pārvadātājiem *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* un *IBEX Air Charter*. LCAA konstatējumi par minētajiem gaisa pārvadātājiem galvenokārt saistīti ar problēmām, kas attiecas uz dokumentiem un uzskaiti. Tomēr šķiet, ka LCAA nav pilnībā izvērtējušas citas specializētās tehniskās jomas, piemēram, pilotu mācības.

- (52) Runājot par LCAA ceļvedi attiecībā uz SSP, LCAA Vidusjūras reģiona aviācijas drošības struktūras (MASC) projekta satvarā ir nākušas klajā ar plānu turpmāko sešu mēnešu laikā pieņemt regulatīvu ceļvedi, ietverot tajā noteikumus par SSP ieviešanu. Komisija un EASA puda apņemšanos rūpīgi uzraudzīt ceļveža pieņemšanu un īstenošanu un atbilstīgi informēt Aviācijas drošības komiteju.
- (53) Komisija, dalībvalstis, EASA un LCAA rīkoja vēl citas apspriedes, tostarp 2014. gada 27. februārī Briselē notika tehniska sanāksme, kurā LCAA sniedza papildu informāciju. LCAA informēja par uzlabojumiem to veiktajā gaisa pārvadātāju uzraudzībā un par to, ka pakāpeniski tiek veikts darbs, lai panāktu neatkarīgāku un ilgtspējīgāku organizāciju. Veikti pirmie pasākumi SSP īstenošanā. Tika konstatēts, ka LCAA pilnvērtīgi izmanto Savienības un dalībvalstu sniegto tehnisko palīdzību un meklē risinājumus, kā izvērtēt līdz šim veiktos korektīvos pasākumus.
- (54) Pamatojoties uz situāciju, kas aprakstīta 48. līdz 53. apsvērumā, jāturpina apspriešanās ar Libānas iestādēm saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu.
- (55) Tāpēc tiek secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu, iekļaujot tajā Libānas gaisa pārvadātājus. Ja jebkāda drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs risks drošībai, kurš radies starptautisko drošības standartu neievērošanas dēļ, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

### Libijas gaisa pārvadātāji

- (56) Apspriešanās ar Libijas kompetentajām iestādēm (LYCAA) turpinās, lai gūtu apstiprinājumu tam, ka Libija ir pavisam zījusies uz priekšu darbā, ko tā iegulda civilās aviācijas drošības sistēmas reformēšanā, jo īpaši nolūkā nodrošināt, lai visu Libijā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzība noritētu atbilstīgi starptautiskajiem drošības standartiem.
- (57) Saistībā ar EUROMED programmas īstenošanu konsultantu grupa 2014. gada 2.–7. februārī apmeklēja Lībiju, lai sagatavotu ziņojumu Komisijai par saviem novērojumiem saistībā ar LYCAA, kā arī gaisa pārvadātāju *Afriqiyah Airways* un *Libyan Airlines* faktisko situāciju. Galvenie novērojumi ir šādi: šķita, ka LYCAA ir pietiekami personāla resursi un piemēroti biroji, taču darba procesi ir neefektīvi; gan primārie, gan arī sekundārie tiesību akti aviācijas drošības jomā ir ļoti vāji, turklāt nav pieņemti drošības noteikumi; kompetentās iestādes līmenī nav īstenota drošības pārvaldība; šķita, ka LYCAA ir atkarīgas no ārējo konsultantu atbalsta, lai varētu uzlabot savu spēju sasniegt pieņemamus rezultātus īstermiņā, turklāt nekas neliecināja par ilgtspējību, jo atbalstam bija ierobežota ietekme uz spēju veidošanu; nebija skaidrs, vai tiek veikta visu gaisa pārvadātāju sertifikācija un uzraudzība; *Libyan Airlines* atkārtoti saņēma sertifikātu 2013. gada decembrī, un, visbeidzot, konsultantiem šķita, ka ir pierādījumi par to, ka organizācijā ir atbilstīga drošības pārvaldības sistēma.
- (58) 2014. gada 4. martā notika sanāksme, kurā piedalījās Komisijas, EASA un dalībvalstu pārstāvji, LYCAA pārstāvis un gaisa pārvadātāja *Afriqiyah Airways* pārstāvju grupa. Šajā sanāksmē *Afriqiyah Airways* informēja par panākto progresu saistībā ar ieteikumiem drošības jomā, kas izstrādāti, pamatojoties uz ziņojumu par 2010. gada 12. maijā notikušo nelaimes gadījumu ar fatālu iznākumu. Sāktas vairākas iniciatīvas, taču dažu īstenošana joprojām ir ļoti agrīnā posmā. Gaisa pārvadātājs paskaidroja, ka tas noslēdzis līgumu ar Īrijas AOC turētāju nolūkā divus tā *Airbus A320* sērijas gaisa kuģus iekļaut Īrijas reģistrā saskaņā ar līgumu par nomāšanu bez apkalpes, lai pēc tam tos nomātu no Īrijas AOC turētāja ar apkalpi, daļēji izmantojot *Afriqiyah Airways* apkalpi, tādējādi panākot atbilstīgu licences validāciju lidojumiem saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.
- (59) 2014. gada 13. martā notika sanāksme, kurā piedalījās Komisijas, EASA un dalībvalstu pārstāvji, LYCAA un *Libyan Airlines* pārstāvji. Šajā sanāksmē LYCAA sniedza jaunāko informāciju par to uzraudzības spēju, uzraudzības darbībām un darbībām saistībā ar gaisa pārvadātāju atkārtotu sertificēšanu. Turklāt LYCAA izklāstīja drošības pārvaldības jomā gūtos panākumus. Pamatojoties uz šo informāciju, LYCAA sanāksmes noslēgumā atkal iestājās par ierobežojumu atcelšanu, jo LYCAA uzskatīja, ka ir izpildīti visi nosacījumi, par kuriem bija panākta vienošanās. *Libyan Airlines* pārstāvji neuzstājās ar izklāstu, bet viņiem tika uzdoti jautājumi par drošības pārvaldību. Komisija uzskatīja, ka sniegtās atbildes liecina par to, ka šajā jomā vēl jāturpina darbs.
- (60) Vēstulē, kas 2014. gada 20. martā nosūtīta Komisijai, LYCAA vēlreiz sniedza kopsavilkumu par darbību nolūkā pilnveidot iestādi saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem, kā arī par pasākumiem, kas veikti, lai būtu iespējams atcelt ierobežojumus, kurus tās patlaban noteikušas Libijas gaisa pārvadātājiem pēc vienošanās ar Komisiju un Aviācijas drošības komiteju.

- (61) Tomēr tajā pašā 2014. gada 20. marta vēstulē LYCAA apstiprina, ka tā nerīkosies patstāvīgi attiecībā uz pašreizējiem ekspluatācijas ierobežojumiem un ka "visas darbības tiks saskaņotas ar Aviācijas drošības komiteju".
- (62) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzinīgi novērtēja LYCAA panākto progresu un norādīja, ka turpmākā attīstība jāveido uz pašreizējās vadības izveidotā pamata.
- (63) Komisija un Aviācijas drošības komiteja norādīja, ka LYCAA turpina īstenot pašreizējos ierobežojumus, ko tā pēc Komisijas un Aviācijas drošības komitejas pieprasījuma piemēro visiem Lībijas gaisa pārvadātājiem, kuri veic lidojumus Savienībā.
- (64) Tāpēc tiek secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu attiecībā uz Lībijas gaisa pārvadātājiem. Taču Komisija un Aviācijas drošības komiteja norādīja, ka, pirms LYCAA grasās izdot atļauju saviem pārvadātājiem lidojumu veikšanai uz Savienību, tai būtu uzskatāmi jāpierāda Komisijai un Aviācijas drošības komitejai, ka atkārtotās sertifikācijas process ir patiešām pabeigts un ka tiek īstenota noturīga, nepārtraukta uzraudzība saskaņā ar ICAO standartiem. Lai iegūtu šādus pierādījumus, turklāt ar nosacījumu, ka tiek veiktas atbilstīgas drošības procedūras, Aviācijas drošības komiteja lūdza Komisijai sākt drošības novērtējuma apmeklējumu uz vietas, pēc iespējas drīzāk – vēlams, līdz komitejas nākamajai sanāksmei – nosūtot uz Lībiju EASA un ES dalībvalstu ekspertu grupu.
- (65) Ja jebkāda drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs risks drošībai, kurš radies starptautisko drošības standartu neievērošanas dēļ, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

#### **Madagaskaras gaisa pārvadātāji**

- (66) Gaisa pārvadātājam *Air Madagascar* ir noteikti ekspluatācijas ierobežojumi, un tas ir iekļauts B pielikuma sarakstā saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 390/2011<sup>(1)</sup>. Kopš tā laika apspriedes ar Madagaskaras kompetentajām iestādēm (ACM) un *Air Madagascar* ir turpinājušas nolūkā gūt atjauninātu informāciju par to, kas paveikts korektīvo pasākumu īstenošanā.
- (67) Reaģējot uz ACM un gaisa pārvadātāja *Air Madagascar* atkārtotajiem lūgumiem vēlreiz izvērtēt ekspluatācijas ierobežojumus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 390/2011, Komisijas pārstāvji, kam palīdzēja EASA pārstāvji un dalībvalstu eksperti, 2014. gada 10.–13. februārī devās drošības novērtējuma apmeklējumā uz Madagaskaru. Apmeklējuma mērķis bija pārbaudīt, vai tiek sekmīgi īstenoti pasākumi, ko ACM un *Air Madagascar* veic, lai risinātu iepriekšminētajā regulā raksturotās drošības problēmas.
- (68) Apmeklējuma laikā ACM nespēja novērtētāju grupai sniegt pierādījumus par tā korektīvo un preventīvo pasākumu plāna efektivitāti, kas izstrādāts un īstenots, lai novērstu *Air Madagascar* darbības pienācīgas drošības uzraudzības trūkumu. Novērtētāju grupa konstatēja, ka no 2013. gadam pieņemtās *Air Madagascar* darbības uzraudzības programmas īstenoti tikai 60 % iepiņlānoto pārbaužu ekspluatācijas un licencēšanas jomās kopā un mazāk nekā 25 % pārbaužu lidojumderīguma jomā. ACM veikto pārbaužu analīzē arī atklājās, ka konstatējumi tika slēgti, pamatojoties uz korektīvo pasākumu plāniem, nevis pēc īstenoto pasākumu pārbaudes.
- (69) ACM norādīja, ka pienācīgi kvalificētu resursu nepietiekamība ir galvenais pamatcēlonis, kas neļauj pareizi īstenot adekvātu uzraudzības programmu. Šo jautājumu Aviācijas drošības komiteja jau apsprieda 2012. gada novembrī. Tolaik, kā noteikts Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 1146/2012<sup>(2)</sup>, ACM informēja Aviācijas drošības komiteju, ka tās uz diviem gadiem noslēgušas līgumu par ārējās tehniskās palīdzības saņemšanu drošības uzraudzības pienākumu atbalstam. Novērtētāju grupa apmeklējuma laikā konstatēja, ka šā līguma darbība pārtraukta 6 mēnešus pēc līguma stāšanās spēkā.

<sup>(1)</sup> Komisijas 2011. gada 19. aprīļa Īstenošanas regula (ES) Nr. 390/2011, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 104, 20.4.2011., 10. lpp.).

<sup>(2)</sup> Komisijas 2012. gada 3. decembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1146/2012, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 333, 5.12.2012., 7. lpp.).



- (70) Novērtētāju grupa gaisa pārvadātāja apmeklējuma laikā novērtēja, kā tiek īstenots korektīvo un preventīvo pasākumu plāns, ko *Air Madagascar* izstrādāja, reaģējot uz ekspluatācijas ierobežojumiem, kas noteikti saskaņā ar Īstenošanas Regulu (ES) Nr. 390/2011. Grupa saņēma pierādījumus tam, ka gaisa pārvadātājs uzlabojis gaisa kuģu lidojumperīguma, dokumentu un kvalitātes kontroles pārvaldības sistēmas. Gaisa pārvadātājs norādīja, ka, veicot SAFA programmas rezultātu pamatcēloņu analīzi, tika konstatēts, ka šīm pārvaldības sistēmām piemita visvairāk trūkumu.
- (71) Grupas veiktā novērtējuma rezultātā neatklājās nekādi nozīmīgi konstatējumi ekspluatācijas un licencēšanas jomās, tomēr zināmas bažas radās lidojumperīguma jomā, un tas liecina, ka gaisa pārvadātāja īstenojamā procesā vēl vajadzīgi uzlabojumi. Turklāt to ieteikumu skaits un būtība, kurus novērtētāju grupai nācās dot *Air Madagascar*, atklāja to, ka gaisa pārvadātājs savu drošības sistēmu pastāvīgā uzlabošanā ir atkarīgs no trešo personu veiktu uzraudzības darbību rezultātiem.
- (72) Lai risinātu ES drošības novērtējuma apmeklējumā konstatētās problēmas, ACM un *Air Madagascar* izstrādāja divus dažādus korektīvo un preventīvo pasākumu plānus.
- (73) Pēc ACM un *Air Madagascar* lūguma atkārtoti izvērtēt ekspluatācijas ierobežojumus, kas noteikti saskaņā ar Īstenošanas Regulu (ES) Nr. 390/2011, ACM un *Air Madagascar* 2014. gada 26. martā uzklaušīja Aviācijas drošības komitejā. Šajā uzklaušīšanā ACM un *Air Madagascar* sniedza sīkāku informāciju par korektīvo pasākumu plānu, kas sagatavots, lai novērstu problēmas, kuras tika konstatētas apmeklējumā uz vietas. ACM arī paziņoja, ka visu Madagaskarā sertificēto gaisa pārvadātāju – izņemot *Air Madagascar* – lidojumu darbības ir ierobežotas, ļaujot tiem veikt tikai vietējos lidojumus. Turklāt vienīgais izņēmums no šā likuma attiecas uz medicīniskās evakuācijas lidojumiem. Komisija un Aviācijas drošības komiteja uzsvēra, ka Komisija būtu jāinformē par šīs politikas izmaiņām.
- (74) Lai gan Aviācijas drošības komiteja atzina ACM un *Air Madagascar* panāktos uzlabojumus starptautisko drošības standartu īstenošanā, tai nācās secināt, ka, pamatojoties uz ES drošības novērtējuma apmeklējuma ziņojumu un informāciju, kuru ACM un *Air Madagascar* sniedza uzklaušīšanā Aviācijas drošības komitejā, vēl aizvien ir vajadzīgi turpmāki uzlabojumi, it sevišķi attiecībā uz ACM uzraudzības darbību. Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka *Air Madagascar* būtu jāpalielina B pielikumā.
- (75) Dalībvalstis pārbaudīs, vai tiek nodrošināta faktiskā atbilstība attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot prioritāti perona pārbaudēm, kas jāveic gaisa pārvadātāja *Air Madagascar* gaisa kuģiem saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

#### **Mauritānijas Islāma Republikas gaisa pārvadātāji**

- (76) Saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 dalībvalstis, veicot perona pārbaudes Mauritānijā licencēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem, pārbaudīja, vai tiek nodrošināta faktiskā atbilstība attiecīgajiem drošības standartiem. EASA jaunākā SAFA analīze liecina par to, ka ir veiktas gaisa pārvadātāja *Mauritania Airlines International (MAI)* trīs gaisa kuģu vienpadsmit pārbaudes. Lai gan šajās SAFA pārbaudēs konstatēto trūkumu analīze norāda uz to, ka panākti nelieli uzlabojumi, EASA ieteica iesaistītajām valstīm turpināt veikt šā gaisa pārvadātāja pārbaudes. Nesēnākajās pārbaudēs atklājies, ka konstatējumu skaits izmaiņu tendence ir svārstīga, tostarp 3. kategorijā (SAFA konstatējumi, kas var būtiski ietekmēt drošību).
- (77) Komisija un EASA ir pieprasījušas no Mauritānijas valsts iestādēm (ANAC) un gaisa pārvadātāja MAI papildu informāciju par turpmākajiem pasākumiem drošības jomā, jo īpaši regulārus drošības ziņojumus. Gaisa pārvadātājs MAI beidzot ir nosūtījis sākotnējo informāciju par tā drošības pārvaldības sistēmas ieviešanu un darbību.
- (78) Aviācijas drošības komiteja norādīja, ka ANAC un MAI būtu jāturpina uzlabot situāciju, jo īpaši saistībā ar drošības informācijas nosūtīšanu Komisijai. Komisija norādīja, ka tā atkārtoti atgādinās Mauritānijai, cik svarīgas ir saistības, ko Mauritānija uzņēmusies attiecībā uz korektīvo pasākumu plānu, un to, ka jāanalizē pamatcēloņi, kā arī to, ka ANAC un MAI regulāri jāsniedz ziņojumi Komisijai.
- (79) Tāpēc saskaņā ar kopējiem kritērijiem tiek secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopenas sarakstu attiecībā uz Mauritānijas Islāma Republikas gaisa pārvadātājiem. Ja turpmāko SAFA perona pārbaudžu rezultāti vai jebkura cita drošības informācija liecinās par to, ka drošības standarti pasliktinās zemāk par pieņemamo līmeni, Komisija būs spiesta apsvērt iespēju rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

**Mozambikas gaisa pārvadātāji**

- (80) Mozambikas kompetentās iestādes (IACM) ir ziņojušas par korektīvo pasākumu plāna, kas tika iesniegts ICAO un ko ICAO apstiprināja, notiekošo īstenošanu. Jaunākais progresa ziņojums, ko Komisija un EASA saņēma telekonferences laikā 2014. gada 26. februārī un ko pamato vairāki 2014. gada 13. martā iesniegti pamatojuma dokumenti, liecina par to, ka IACM turpinājusi atjaunināt tiesisko regulējumu, pastiprinot prasības par obligātu un brīvprātīgu ziņošanu par notikumiem, avāriju un starpgadījumu izmeklēšanu, gaisa kuģu pārtveršanu un valsts drošības programmas izveidi. Patlaban tiek veikta regulatora un pakalpojumu sniedzēju nošķiršana, aeronavigācijas informācijas darbības no IACM nodot esošajam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (ANSP) *Aerportos de Moçambique*. Turpinās personāla pieņemšana darbā un mācības nolūkā pastiprināt uzraudzības spēju galvenokārt tādās jomās kā ekspluatācija un licencēšana, navigācija un lidlauki, lidojumderīgums, noteikumu izstrāde un izpildes nodrošināšana, gaisa transporta nolīgumi, gaisa satiksmes pārvaldība un sakari, navigācija un novērošana. Tiek atkārtoti validētas visa gaisa satiksmes pakalpojumu personāla licences, un šis process tiks pabeigts līdz 2014. gada jūnijam. 2014. gadā sāksies Maputo lidostas lidlauka sertifikācijas process, un pēc tam tas tiks veikts vēl trīs lidostās, kas apkalpo starptautiskos pārvadājumus. ANSP sertifikācija sāksies 2014. gada septembrī un pamatosies uz atjauninātiem noteikumiem, kam jābūt pieņemtiem 2014. gada marta beigās.
- (81) IACM turpināja risināt vēl nenovērstās USOAP neatbilstības, atbildot uz ar to saistītā protokola jautājumiem, un lielākā daļa prasīto noteikumu un procedūru atbilžu atbalstam ir sagatavoti un augšupielādēti, izmantojot ICAO tiešsaistes CMA rīku. ICAO šos pasākumus vēl nav apstiprinājusi.
- (82) IACM 2014. gada budžets palielināts par gandrīz 20 %, atspoguļojot nepārtraukto politisko atbalstu un apņemšanos pastiprināt IACM spējas un efektivitāti.
- (83) Gaisa pārvadātāja *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)* gaisa kuģis 2013. gada 29. novembrī cieta avāriju. Viens no gaisa pārvadātāja gaisa kuģiem *Embraer ERJ-190*, kas veica lidojumu no Maputo uz Luandu, cieta avāriju Namībijā, un visas personas gaisa kuģī gāja bojā (28 pasažieri, tostarp 6 Eiropas Savienības valstspiederīgie, un 6 apkalpes locekļi). Namībijas Nelaiemes gadījumu izmeklēšanas komisija 2014. gada 9. janvārī sniedza sākotnējo nelaiemes gadījuma izmeklēšanas ziņojumu, un tās sākotnējie secinājumi norāda uz kapteiņa tišu darbību. Galīgais nelaiemes gadījuma izmeklēšanas ziņojums gaidāms līdz 2014. gada beigām.
- (84) IACM arī ziņoja par to, ka gaisa pārvadātājs LAM turpināja īstenot savas drošības pārvaldības sistēmas (SMS) turpmākos posmus, galvenokārt III posmu. Reaģējot uz avāriju, LAM pirmām kārtām pastiprināja ekspluatācijas procedūras, lai nodrošinātu, ka pilotu kabīnē visu laiku un visos lidojuma posmos ir divi apkalpes locekļi.
- (85) IACM ir lūgušas ICAO veikt ICVM, lai validētu korektīvo pasākumu plāna īstenošanā sasniegto progresu, un pašreiz šis koordinētais validācijas apmeklējums paredzēts 2014. gada rudenī.
- (86) IACM arī ziņoja, ka tā turpinājusi gaisa pārvadātāju atkārtotas sertificēšanas procesu pilnīgā atbilstībā ar ICAO SARPS un, saskaņā ar IACM iesniegto sarakstu, līdz šim ir atkārtoti sertificēti 13 gaisa pārvadātāji (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, *MEX-Moçambique Expresso SARL*, *ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda*, *CPY-Crop-sprayers*, *CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, *KAY-Kaya Airlines Lda*, *SAM-Solenta Aviation Mozambique SA*, *HCP-Helicópteros Capital Lda*, *SAF-SAFari Air Lda*, *CRA-CR Aviation Lda*, *COA-Coastal Aviation*, *TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* un *OHI-Omni Helicópteros International Lda*). Tā kā IACM nevarēja sniegt pierādījumus tam, ka šo 13 gaisa pārvadātāju drošības uzraudzība ir nodrošināta atbilstīgi starptautiskajiem drošības standartiem, saskaņā ar kopējiem kritērijiem ir secināts, ka visi šie gaisa pārvadātāji būtu jāiekļauj A pielikumā.
- (87) IACM ir apturējusi trīs gaisa pārvadātāju (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* un *Unique Air Charter Lda*) AOC darbību, jo to atkārtotas sertificēšanas process nenorisinājās pietiekami raiti, un to attiecīgajām flotēm aizliedza veikt lidojumus. Tā kā šī darbības apturēšana nav galīga un IACM nevarēja sniegt pierādījumus tam, ka šo trīs gaisa pārvadātāju drošības uzraudzība ir nodrošināta atbilstīgi starptautiskajiem drošības standartiem, saskaņā ar kopējiem kritērijiem ir secināts, ka visi šie gaisa pārvadātāji būtu jāiekļauj A pielikumā.
- (88) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzinīgi novērtēja ievērojamo progresu, par kuru ziņoja IACM, attiecībā uz centieniem novērst ICAO konstatētos trūkumus, un mudināja turpināt centienus, lai pabeigtu aizsākto darbu – tādās aviācijas sistēmas izveidi, kas pilnībā atbilstu starptautiskajiem standartiem. Komisija un Aviācijas drošības komiteja arī atzinīgi novērtēja un uzslavēja LAM ziņotos noturīgos uzlabojumus pastāvīgajos centienos pieņemt

starptautiskos drošības standartus un ievērot tos. Atzīstot jau panākto ievērojamo progresu un gaidāmos turpmākos panākumus, tiek lēsts, ka ES drošības novērtējuma apmeklējums varētu notikt 2014. gada ceturtajā ceturksnī.

### Nepālas gaisa pārvadātāji

- (89) Pēc Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1264/2013 <sup>(1)</sup> pieņemšanas visi Nepālā sertificētie gaisa pārvadātāji tika iekļauti Komisijas Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.
- (90) Komisija ar EASA un dalībvalstu ekspertu palīdzību laikposmā no 2014. gada 3. līdz 8. februārim veica drošības novērtējuma apmeklējumu uz Nepālu, lai padziļināti novērtētu Nepālas kompetentās iestādes (CAAN) un vairāku Nepālas gaisa pārvadātāju spējas nolūkā noskaidrot, vai būtu iespējams noteikt jebkādas darbības aizliegumu atvieglojumus. Novērtējumus veica gaisa pārvadātājiem *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* un *Sita Air*.
- (91) Komisija iepazīstināja Aviācijas drošības komiteju ar novērtējuma apmeklējuma ziņojumu. Galvenie secinājumi gaisa pārvadātāju novērtējumā bija, ka *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* un *Yeti Airlines* spēja parādīt labu izpratni par drošības pārvaldības jautājumiem un sniedza pierādījumus, kas liecināja par atbilstību valsts drošības noteikumiem, taču gaisa pārvadātājs *Sita Air* nespēja uzskatāmi pierādīt nedz spēju veikt drošas darbības, nedz arī ekspluatēto gaisa kuģu pilnīgu un nepārtrauktu lidojumderīgumu. Turklāt minētais gaisa pārvadātājs nebija pilnīgi īstenojis visus drošības ieteikumus, kas tika sniegti saistībā ar 2012. gadā notikušo nelaimes gadījumu ar fatālu iznākumu, proti, šis gaisa pārvadātājs nevienā mācību posmā neizmantoja lidojuma trenāžieri.
- (92) Attiecībā uz *Nepal Airlines Corporation* Aviācijas drošības komiteja norādīja, ka, lai gan bija izveidota drošības pārvaldības pamatsistēma, gaisa pārvadātājam jāievieš efektīvākas metodes drošības uzlabošanai, jāuzlabo ziņojumu sniegšana, jāveic rūpīgāka analīze un jānosaka savi drošības rādītāju mērķi, lai panāktu un kvantitatīvi izteiktu tā drošības politikā solīto "pieņemamo drošības līmeni". Aviācijas drošības komiteja atzīmēja arī *Nepal Airlines Corporation* vērienīgos paplašināšanās plānus, kas cita starpā paredzēja viena gada laikā gaisa pārvadātāja floti papildināt ar trim jaunu tipu gaisa kuģiem, un norādīja, ka šādi plāni atbilstīgi jāpārvalda, lai ierobežotu drošības riskus.
- (93) Turklāt 2014. gada 16. februārī ar *Nepal Airlines Corporation* gaisa kuģi notika nelaimes gadījums ar fatālu iznākumu, kurā gāja bojā visas 18 gaisa kuģī esošās personas, tostarp Savienības valstspiederīgais. Komisija 2014. gada 3. martā nosūtīja vēstuli CAAN un prasīja sniegt informāciju par nelaimes gadījumu, kā arī informāciju par CAAN veiktajiem pasākumiem, lai turpmāk novērstu līdzīgus nelaimes gadījumus. CAAN 2014. gada 18. marta atbildes vēstulē izskaidroja veiktos pasākumus. Tomēr informācija netika uzskatīta par pietiekamu, jo tā neļāva Komisijai novērtēt, vai CAAN veiktie pasākumi ir atbilstīgi nelaimes gadījuma smagumam.
- (94) Attiecībā uz CAAN novērtējumā tika konstatēti nopietni trūkumi, it sevišķi tādās jomās kā personāla licencēšana un mācības, gaisa pārvadātāju sertificēšana, kā arī uzraudzība gaisa kuģu ekspluatācijas jomā.
- (95) Pilotu licencēšanas un mācību jomā tika konstatēts, ka kompetentās iestādes neievēroja ICAO 1. pielikuma prasības, jo īpaši attiecībā uz mācību iestāžu apstiprināšanu, teorētiskajām zināšanām, ārvalstu licenču validāciju un lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtām. Tādēļ nebija iespējams garantēt, ka piloti ir pietiekami kvalificēti savu pienākumu veikšanai saskaņā ar piemērojamiem ICAO standartiem.
- (96) Šo trūkumu dēļ nebija iespējams garantēt, ka novērtētie gaisa pārvadātāji, kurus sertificējusi un licencējusi CAAN, atbilst attiecīgajiem ICAO standartiem.
- (97) ICAO 2013. gada jūlijā veica ICVM apmeklējumu, kura rezultātā tika konstatētas SSC saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju. Noteiktajā laikā netika izpildīti pasākumi, kas bija paredzēti sākotnējā korektīvo pasākumu plānā, kuru CAAN bija iesniegusi ICAO, lai novērstu SSC norādītos trūkumus, un SSC joprojām nav izdevies novērst. Komisija un Aviācijas drošības komiteja arī atzīmēja, ka, saskaņā ar ICAO viedokli, īstenošanā vēl aizvien ir nopietnas nepilnības, kas ietekmē valsts spējas tādās jomās kā primārie aviācijas tiesību akti un civilās aviācijas noteikumi, civilās aviācijas organizācija un personāla licencēšana un mācības.

<sup>(1)</sup> Komisijas 2013. gada 3. decembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1264/2013, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 326, 6.12.2013., 7. lpp.).

- (98) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzina, ka kopš ICAO revīzijas 2009. gadā un nesenā ICAO ICVM apmeklējuma 2013. gadā CAAN panākusi zināmu progresu, grozot Aviācijas likumu, kā arī izstrādājot jaunas un pārskatītas prasības, rokasgrāmatas un procedūras. Tomēr daudzas no šīm izmaiņām nebija pabeigtas, turklāt tās vēl arī bija jāīsteno ilgtspējīgi.
- (99) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzina, ka CAAN saskārās ar grūtībām, cenšoties panākt ilgtspējīgu progresu, un mudināja Savienību un dalībvalstis sniegt tehnisko palīdzību. Komisija atkārtoti pauda apņemšanos izvērtēt iespējas paplašināt esošo CAAN un EASA tehniskās sadarbības programmu.
- (100) Ņemot vērā ziņojumu par ES novērtējuma apmeklējumu uz vietas, nenovērstās ICAO konstatētās SSC, kā arī to, ka kopš pēdējās saraksta atjaunināšanas noticis vēl viens nelaimes gadījums ar fatālu iznākumu, Komisija un Aviācijas drošības komiteja secināja, ka Nepālas kompetentās iestādes nespēj pietiekami īstenot un izpildīt attiecīgos starptautiskos drošības standartus tādā līmenī, kas pamatotu darbības aizlieguma atvieglojumu piemērošanu vienam vai vairākiem gaisa pārvadātājiem.
- (101) Tāpēc saskaņā ar kopējiem kritērijiem tiek secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu attiecībā uz Nepālas gaisa pārvadātājiem.

### Filipīnu gaisa pārvadātāji

- (102) Komisija uzaicināja Filipīnu Civilās aviācijas iestādes (CAAP) un gaisa pārvadātāja *Cebu Pacific Air* pārstāvjus piedalīties tehniskajā sanāksmē, kas notika 2014. gada 28. janvārī, lai plašāk apspriestu drošības pasākumus un citus būtiskos aspektus saistībā ar nelaimes gadījumu Davao starptautiskajā lidostā 2013. gada 2. jūnijā, kad gaisa kuģis novirzījās no skrejceļa.
- (103) Šajā sanāksmē piedalījās Komisijas pārstāvji, EASA un dalībvalstu eksperti, kā arī CAAP un *Cebu Pacific Air* augstākā līmeņa pārstāvji.
- (104) CAAP sniedza sīku informāciju par *Cebu Pacific Air* regulatīvo uzraudzību. CAAP cita starpā informēja, ka 2013. gada 20. jūnijā CAAP Uzraudzības un regulatīvā padome nosūtīja vēstuli *Cebu Pacific Air* izpilddirektoram ar informāciju par CAAP ierosinātajiem korektīvajiem pasākumiem saistībā ar nelaimes gadījumu. Viens no pasākumiem paredzēja veikt atkārtotu novērtējumu *Cebu Pacific Air* atbildīgajiem vadītājiem un tehniskās apkopes staciju vadītājiem, galveno uzmanību pievēršot ekspluatācijai, drošības pārvaldības sistēmai un korporatīvajai kultūrai. CAAP arī ziņoja, ka tā gatavojas lidojuma trenāžierī veikt lidojumu apkalpes spēju izlases veida pārbaudes neierastās situācijās. No organizatoriskās puses gaisa pārvadātāju mudināja pielāgot savu politiku tā, lai gaisa kuģa sagatavošanās laiku kārtējam lidojumam palielinātu no 30 līdz 45 minūtēm.
- (105) *Cebu Pacific Air* atbildēja 2013. gada 20. jūnija un 2013. gada 4. oktobra vēstulē, sniedzot kopsavilkumu par veiktajiem pasākumiem. Šie pasākumi cita starpā bija pārvadātāja organizatoriskās struktūras pārskatīšana, mācības par SMS visiem darbiniekiem, rīcības grupu drošības jomā (SAG) izveide visās ar ekspluatācijas pārvaldību saistītajās struktūrvienībās un izlases veidā veikta novērtēšana lidojuma trenāžierī gaisa pārvadātāja mācību centrā laikposmā no 2013. gada 3. jūlija līdz 19. jūlijam. *Cebu Pacific Air* sniedza konkrētu informāciju par izmaiņām mācību procesā, tostarp apmācības lidojumam reisa apstākļos (LOFT) programmā, kā arī par to, ka apkalpes piedalīsies pilnveidotās mācībās ar lidojuma trenāžieri, pārmaiņus veicot LOFT un prasmju pārbaudes. Gaisa pārvadātājs sniedza atbildi arī uz organizatorisko ieteikumu par gaisa kuģa sagatavošanās laiku kārtējam lidojumam, norādot, ka 2013. gada ziemas grafikā to nomainīs uz 45 minūtēm.
- (106) Turklāt CAAP 2013. gada 2. augustā nosūtīja vēstuli visiem Filipīnu gaisa pārvadātājiem saistībā ar drošības izmeklēšanu, ko veic gaisa kuģim *Airbus 319/320*, aicinot aktīvi rīkoties un iekļaujot minētajā vēstulē sīku informāciju attiecībā uz mācībām par neprecīzo pieeju un par "otrā riņķa" procedūram, ko gaisa pārvadātājiem būtu jāveic. *Cebu Pacific Air* sniedza atbildi 2013. gada 4. oktobrī, informējot par izmaiņām, ko tas veicis šajā saistībā.
- (107) Turklāt Filipīnu Gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanas padomes birojs (AAIIB) sāka izmeklēšanu saistībā ar *Cebu Pacific Air* nelaimes gadījumu Davao 2013. gada 2. jūnijā, kad gaisa kuģis novirzījās no skrejceļa. Par izmeklēšanu atbildīgais darbinieks 2013. gada 13. decembrī informēja *Cebu Pacific Air* drošības direktoru par notiekošo izmeklēšanu, pievienojot izrakstus no nobeiguma ziņojuma projekta, kā arī pieejamo informāciju par secinājumiem un ieteikumiem, kas adresēti gan CAAP, gan arī *Cebu Pacific Air*.

- (108) CAAP attiecībā uz *Cebu Pacific Air* ir īstenojusi stingrāku uzraudzības programmu. Obligāti nepieciešamo ikgadējo pārbaūžu programmā (MRAI) paredzēto uzraudzības pārbaūžu skaits 2013. gadā palielināts no 34 līdz 62 pārbaudēm.
- (109) Attiecībā uz 2013. gada 2. jūnijā notikušo nelaimes gadījumu *Cebu Pacific Air* sniedza veikto pasākumu kopsavilkumu. Cita starpā šie pasākumi bija atbilžu sniegšana CAAP tās veiktās izmeklēšanas laikā, kā arī informācijas sniegšana par ekspluatācijas kontroli un uzraudzību. Tika minēti arī tādi papildu pasākumi kā sīkas informācijas sniegšana par lidojuma datu analīzi un gaisa pārvadātāja programma nolūkā mazināt gaisa kuģu novirzīšanos no skrejceļa. Programmā paredzēti tūlītēji, vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumi, un tās galvenais komponents ir sīka informācija par *Airbus* atbalsta programmu. Attiecībā uz šo atbalsta programmu ir veikts paplašināts ekspluatācijas izvērtēšanas apmeklējums, kura laikā tika veikta lidojuma datu analīze, kā arī novēroti lidojumi un mācības ar lidojuma trenāžieri
- (110) *Cebu Pacific Air* un CAAP sniedza arī informāciju par īstenojamo zonālās navigācijas (RNAV) pieejas pilnveidošanas programmu, kā arī par veiktajām infrastruktūras un tehniskajām izmaiņām. Tika secināts, ka to pasākumu ietvaros, kas paredzēti gaisa kuģu novirzīšanās no skrejceļa mazināšanai, vidējā termiņā plānots aizstāt lielāko daļu uz zemes esošo neprecīzās pieejas līdzekļu.
- (111) CAAP sniedza arī nelielu ieskatu par *Airbus A330* ieviešanu *Cebu Pacific Air* flotē, norādot, ka saskaņā ar attiecīgo AOC variantu gaisa pārvadātājam pirms atļaujas saņemšanas komerclidojumu veikšanai 100 stundas jāveic komerciāli gaisa pārvadājumi Āzijā. CAAP nav izsniegušas *Cebu Pacific Air* atļauju īpaši tālo lidojumu veikšanai ar divdzinēju gaisa kuģiem (ETOPS), kamēr notiek papildu novērtējums un gūta ekspluatācijas pieredze.
- (112) Tehniskajā sanāksmē, kas notika 2014. gada 28. janvārī, pamatojoties uz rūpīgu iztaujāšanu, tika sniegta informācija par nesējajiem *Cebu Pacific Air* starpgadījumiem. Divi no apspriestajiem starpgadījumiem bija ATR tipa gaisa kuģa novirzīšanās no skrejceļa Davao 2013. gada 2. jūnijā un gaisa kuģa *Airbus 319* novirzīšanās no skrejceļa Manilā 2013. gada 13. jūnijā. Abos gadījumos gaisa kuģi pēc novirzīšanās atgriezās uz skrejceļa. CAAP savā izklāstā arī sniedza kopsavilkumu par avārijām un starpgadījumiem, kas ar Filipīnās sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem notika 2010.-2013. gadā.
- (113) *Cebu Pacific Air* arī sniedza aktuālo informāciju par savu floti, kā arī par flotes un maršrutu paplašināšanas plāniem.
- (114) Sanāksmē, kas notika 2014. gada 28. janvārī, gan CAAP, gan *Cebu Pacific Air* arī precizēja atbildes saistībā ar 2013. gada 3.-7. jūnijā notikušā ES pārbaudes apmeklējumā uz vietas veiktajiem novērojumiem.
- (115) Aviācijas drošības komiteja 2014. gada 26. martā uzklaušīja CAAP un *Cebu Pacific Air*. CAAP sniedza informāciju par drošības pārvaldības sistēmas (SMS) uzraudzības mācībām, ko tās rīko saviem inspektoriem. Turklāt CAAP ziņoja komitejai, ka ir iepirkta informācijas tehnoloģijas (IT) CAAP uzraudzības un novērošanas sistēmām. CAAP sniedza pārskatu par Filipīnu valsts drošības programmas (SSP) statusu. Attiecībā uz *Cebu Pacific Air* uzraudzību pēc 2014. gada 28. janvāra tehniskās sanāksmes CAAP uzsvēra, ka ir ieviesta stingrāka uzraudzības programma.
- (116) Uzklaušīšanā Aviācijas drošības komitejā 2014. gada 26. martā *Cebu Pacific Air* sniedza informāciju par tā pašreizējo organizatorisko struktūru un ziņoja, ka kopš 2014. gada janvāra tas ekspluatē 50 gaisa kuģus, tostarp 3 *Airbus A330* gaisa kuģus. Gaisa pārvadātājs sniedza izvilkumu no sava apdraudējuma identifikācijas un riska reģistrācijas žurnāla, tostarp informāciju par tā veiktajiem riska mazināšanas pasākumiem, kā arī par tā drošības mērķiem 2014. gadam. *Cebu Pacific Air* ziņoja Aviācijas drošības komitejai, ka gaisa pārvadātāja FDA izguves līmenis ir 94 %. Gaisa pārvadātājs sniedza pārskatu par savu drošības novērtēšanas un pārvaldības sistēmu, kā arī par "otrā riņķa" procedūru un nestabilas pieejas datu detalizēto analīzi, ko tas veicis. Gaisa pārvadātājs arī sniedza informāciju par *Cebu Pacific Air* valdošo ziņojumu sniegšanas kultūru, tostarp to, ka pastāv konfidenciāla ziņošanas sistēma. Turklāt *Cebu Pacific Air* sniedza informāciju par tā pašreizējo apkalpes resursu pārvaldības (CRM) programmu. *Cebu Pacific Air* Aviācijas drošības komitejai sniedza informāciju par prasībām, kas noteiktas attiecībā uz gaisa pārvadātāja gaisa kuģa kapteiņa pieredzes līmeni gan tālos, gan tuvos lidojumos ar *Airbus* gaisa kuģu floti.
- (117) Aviācijas drošības komiteja norādīja, ka gaisa pārvadātājs *Philippine Airlines* 2013. gada 4. novembrī ir atsācis lidojumus uz Savienību pēc tam, kad to 2013. gada jūlijā svītvoja no Komisijas Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma. Kopš lidojumu atsākšanas uz Savienību ārzemju gaisa kuģu drošības novērtēšanas (SAFA) perona pārbaūžu ziņojumos nav atklājušās negatīvas tendences, kas varētu radīt bažas.

- (118) Ņemot vērā iesniegtos pierādījumus par *Cebu Pacific Air* uzraudzību, ko veic CAAP, un *Cebu Pacific Air* spēju izpildīt attiecīgos aviācijas drošības noteikumus, kā arī ņemot vērā apgalvojumus, ko iestāde un gaisa pārvadātājs puda uzklaušanās Aviācijas drošības komitejā, saskaņā ar kopējiem kritērijiem ir secināts, ka *Cebu Pacific Air* būtu jāatbrīvo no visiem Filipīnās reģistrētajiem gaisa pārvadātājiem piemērotā darbības aizlieguma, kā arī būtu jāsvīturo no Komisijas Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma.
- (119) Dalībvalstis ir vienojušās pārbaudīt, vai tiek nodrošināta *Philippine Airlines* un *Cebu Pacific Air* faktiskā atbilstība attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot prioritāti perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012. Ja šādu pārbaūžu rezultāti vai jebkura cita drošības informācija liecinās par to, ka starptautiskie drošības standarti netiek izpildīti, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

### Krievijas Federācijas gaisa pārvadātāji

- (120) Komisija, EASA un dalībvalstis turpināja rūpīgi uzraudzīt to gaisa pārvadātāju drošības rādītājus, kuri sertificēti Krievijas Federācijā un veic lidojumus uz Savienību, tostarp piešķir prioritāti perona pārbaudēm, kas jāveic Krievijas gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (121) Lai pārliecinātos par to, ka tiek pienācīgi risinātas SAFA pārbaudēs konstatētās problēmas, Komisija ar EASA un dalībvalstu palīdzību 2014. gada 10. martā tikās ar Krievijas Federālo gaisa transporta aģentūru (FATA). Sanāksmē tika aicināti piedalīties arī gaisa pārvadātāja *Kogalymavia* pārstāvji, lai ziņotu, kādus korektīvos pasākumus šis gaisa pārvadātājs pēc iepriekšējām apspriedēm 2013. gada novembrī veicis lidojumu drošības uzlabošanas nolūkā.
- (122) Sanāksmes laikā FATA uzsvēra, ka jaunākie rezultāti SAFA perona pārbaudēs, kas veiktas Krievijas gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem, kuri veic lidojumus uz Savienību, nav devuši pamatu bažām, tomēr norādīja, ka gadījumos, kad konstatētās problēmas bija nopietnas vai atkārtojās, tā veikusi neplānotas pārbaudes un rūpīgi kontrolējusi, kā problēmas tiek novērstas. FATA arī informēja par to, ka pēc Tatarstānas reģionālā biroja un visu šā biroja uzraudzībā esošo gaisa pārvadātāju visaptverošas revīzijas ir atsauktas *Tulpar Airlines* un *Tatarstan Airlines* gaisa kuģa ekspluatanta apliecības, jo konstatēti nopietni trūkumi to drošības pārvaldībā. Attiecībā uz *Kogalymavia* FATA norādīja, ka iepriekšējos četros mēnešos veiktas vairākas šā gaisa pārvadātāja neplānotas pārbaudes, ko izraisīja 2013. gadā SAFA pārbaudēs konstatēto neatbilstību augstā attiecība pret pārbaūžu skaitu. Saskaņā ar FATA veikto tagad gaisa pārvadātājs ir atrisinājis visas iepriekš konstatētās problēmas un spēj veikt vietējos un starptautiskos lidojumus saskaņā ar savas AOC nosacījumiem.
- (123) Sanāksmes laikā *Kogalymavia* sniedza izklāstu par korektīvajiem pasākumiem, kas tiek veikti. Gaisa pārvadātājs ziņoja, ka tā SAFA pārbaūžu rezultāti ir uzlabojušies, jo neatbilstību attiecība samazinājusies līdz 3,49, un ka ir veiktas ievērojamas strukturālas un tehniskas izmaiņas, piemēram, uzsākts vērienīgs salona iekšienes uzlabošanas plāns; noslēgts apakšuzņēmuma līgums ar EASA apstiprinātu organizāciju par visām nepārtrauktā lidojumderīguma pārvaldības organizēšanas darbībām; reorganizēta rezerves daļu piegādes ķēde, izveidots tehniskās apkopes vadības centrs; nomainīta lielākā daļa tehniskās apkopes struktūrvienības personāla un iecelts jauns vecākais mehāniķis, kuram ir atbilstīga pieredze.
- (124) Pamatojoties uz šīs sanāksmes laikā gūto informāciju, tika secināts, ka nav vajadzīga Krievijas aviācijas iestāžu vai Krievijas Federācijā sertificēto gaisa pārvadātāju uzklaušanās Aviācijas drošības komitejā. FATA tika aicināta pastiprināt uzraudzību attiecībā uz vairākiem gaisa pārvadātājiem, kuru SAFA pārbaudēs konstatēta augsta neatbilstību attiecība pret pārbaūžu skaitu, un attiecīgi informēt Komisiju. Attiecībā uz *Kogalymavia* Komisija norādīja, ka, neraugoties uz atzīmētajiem uzlabojumiem, pārvadātāja veikto pasākumu ilgtspējība un tā drošības pārvaldības efektivitāte vēl ir jāvaldē.
- (125) Tāpēc saskaņā ar kopējiem kritērijiem tika secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Krievijas Federācijas gaisa pārvadātājus. Tomēr, ja jebkāda drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs risks drošībai, kurš radies starptautisko drošības standartu neievērošanas dēļ, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

- (126) To gaisa pārvadātāju drošības rādītāji, kuri sertificēti Krievijas Federācijā un veic lidojumus uz Savienību, arī turpmāk tiks rūpīgi uzraudzīti. Ja perona pārbaūžu rezultāti vai jebkura cita drošības informācija liecinās par to, ka starptautiskie drošības standarti netiek ievēroti, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

#### **Sudānas gaisa pārvadātāji**

- (127) Komisija informēja Aviācijas drošības komiteju par savu dalību ar aviāciju saistītā pasākumā, ko 2013. gada 5. un 6. decembrī Hartūmā organizēja Sudānas Civilās aviācijas iestāde (SCAA). Dalība minētajā pasākumā deva iespēju Komisijai novērot, ka SCAA ir veikta pārstrukturizācija un ka tā saņem politisko atbalstu, lai turpinātu veikt ieguldījumus drošības jomā. Par civilo aviāciju atbildīgais Sudānas ministrs vietējiem aviācijas nozares pārstāvjiem un ICAO pārstāvjiem sniedza publisku paziņojumu par šo politisko atbalstu.
- (128) Sudānas iestādes guvušas nepārprotamus panākumus centienos kļūt par uzticamām iestādēm, un tas lielā mērā bijis iespējams, pateicoties lielākam budžetam, kas ļāvis SCAA piesaistīt speciālistus un atbilstīgi izglītot savu personālu.
- (129) Šiem uzlabojumiem jāatspoguļojas to gaisa pārvadātāju darbībā, kuriem piešķirta Sudānas AOC. Divi no šiem gaisa pārvadātājiem, proti, *Sudan Airways* un *Nova Airways*, ir pilnveidojuši savus standartus un veikuši savu procedūru revīziju.
- (130) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzinīgi novērtēja šos pastāvīgos centienus. Kad SCAA uzskatīs, ka tās uzraudzībā esošie gaisa pārvadātāji ir izstrādājuši stingras procedūras atbilstīgi starptautiskajiem standartiem, Savienība varēs ieplānot pārbaudes apmeklējumu uz vietas.
- (131) Tāpēc tiek secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu attiecībā uz Sudānas gaisa pārvadātājiem.

#### **Svazilendas Karalistes gaisa pārvadātāji**

- (132) Pēc USOAP revīzijas 2007. gadā Svazilendas civilās aviācijas iestādes (SWACAA) pieprasīja ICAO jaunu valsts kodu un svītvoja no reģistra visus iepriekšējos reģistrācijas ierakstus. SWACAA arī atsauc visas iepriekš izdotās AOC, tāpēc valstī patlaban nav derīgu AOC.
- (133) Kopš 2009. gada decembra, kad amata stājās jaunais ģenerāldirektors, SWACAA ir pierādījusi nepārprotamu apņemšanos risināt 2007. gadā veiktajā ICAO USOAP revīzijā konstatētās problēmas. SWACAA ir saņēmusi jaunu ICAO valsts kodu (3DC) gaisa kuģu reģistrācijai.
- (134) Uzsāktas vērienīgas visu uzraudzības funkciju reformas, kas jau krietni pavirzījušās uz priekšu, proti, ir pabeigta tiesiskā regulējuma pārformulēšana, notiek regulatora un lidostas pakalpojumu sniedzēja nošķiršana, parakstīti un stājušies spēkā dažādi partnerības nolīgumi ar kaimiņvalstīm.
- (135) Komisija 2014. gada 21. janvārī uzaicināja SWACAA piedalīties tehniskajā sanāksmē, kas notika 2014. gada 27. janvārī Briselē. SWACAA sākotnēji pieņēma uzaicinājumu, taču vēlāk to noraidīja, lūdzot vairāk laika, lai labāk sagatavotos.
- (136) EASA laikposmā no 2014. gada 10. līdz 14. martam organizēja tehniskās palīdzības apmeklējumu. Apmeklējumā galvenā uzmanība tika pievērsta palīdzības sniegšanai SWACAA, atbalstot to pašreizējos spēju veidošanas centienus un sniedzot papildu norādes par to, kā labāk atrisināt tās ICAO USOAP revīzijā konstatētās problēmas, kuras vēl nav novērstas. EASA tehniskās palīdzības apmeklējums gan nebija revīzija, tomēr tā laikā tika konstatēts ievērojams skaits svarīgu uzlabojumu.
- (137) Aviācijas drošības komiteja uzklauzīja SWACAA 2014. gada 26. martā. SWACAA paskaidroja, ka tās pašreiz nodarbojas ar pārskatītā un ar ICAO 2013. gada maijā saskaņotā korektīvo pasākumu plāna (CAP) īstenošanu. Saskaņā ar šo CAP un izmantojot spēcīgo politisko atbalstu un saistības, kā arī palielināto finansējumu, lielas pūles tiek veltītas atbilstīgai personāla pieņemšanai darbā un mācībām. SWACAA arī izmantojusi atbalstu, kas sniegts no ICAO Tehniskās sadarbības biroja (TCB) projekta, kura mērķis ir nodrošināt mācību, juridisku un organizatorisku palīdzību un uzraudzības funkciju spējas uzlabošanu. ICAO eksperti, kas darbojas šajā projektā, lēš,

ka patlaban faktiskās neizpildes rādītājs ir 40 %, un ir izvirzīts mērķis 35 % šā projekta beigās (2014. gada jūnija beigās). Tiecoties vēl labāk nodrošināt ilgtspējību pēc projekta beigām, Svazilendā no 2014. gada jūlija izvietos SADC (Dienvidāfrikas attīstības kopienas) Aviācijas drošības organizāciju (SASO). SWACAA arī norādīja, ka nevienu gaisa kuģi ar veco ICAO valsts kodu (3D) gaisa kuģu reģistrācijai, tās neatzīst par tādu gaisa kuģi, kas ietilpst to uzraudzības jomā.

- (138) SWACAA ir atrisinājusi lielāko daļu atvērto protokola jautājumu un atbildējusi uz tiem, kā arī sniegusi attiecīgus pierādījumus, izmantojot ICAO tiešsaistes CMA rīku. ICAO patlaban veic šo pasākumu validēšanu, tāpēc oficiālie rādītāji vēl aizvien ir tādi paši kā 2007. gadā, neraugoties uz ievērojamajiem uzlabojumiem, kas kopš tā laika ir panākti.
- (139) SWACAA ir pieprasījusi ICVM 2014. gada novembrī, lai saņemtu ICAO validāciju daudzajiem jau īstenotajiem korektīvajiem pasākumiem.
- (140) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzinīgi novērtēja SWACAA apņemšanos īstenot pārskatīto korektīvo pasākumu plānu, kā arī jau gūtos ievērojamus panākumus un atbalstīja SWACAA centienus izveidot ICAO standartiem pilnībā atbilstīgu aviācijas sistēmu.
- (141) Ņemot vērā jau panākto ievērojamo uzraudzības funkciju pastiprināšanu apvienojumā ar to, ka nav izsniegta AOC un tikai tagad pamazām attīstās pieprasījums pēc jaunām AOC, saskaņā ar kopējiem kritērijiem tika secināts, ka Svazilendas Karaliste būtu jāsvīturo no darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta.
- (142) Komisija un Aviācijas drošības komiteja turpinās rūpīgi novērot SWACAA spēju pilnībā īstenot savu uzraudzības atbildību. Komisija un Aviācijas drošības komiteja pieprasīja SWACAA paziņot Komisijai par katru jaunizsniegtu vai grozītu AOC. Ja jebkāda drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs risks drošībai, kurš radies starptautisko drošības standartu neievērošanas dēļ, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

### **Jemenas gaisa pārvadātāji**

- (143) Oficiālo nelaimes gadījuma izmeklēšanas ziņojumu saistībā ar gaisa pārvadātāja *Yemen Airways (Yemenia)* nelaimes gadījumu, kas 2009. gada 29. jūnijā notika Moroni, Komoru salās, publicēja 2013. gada 25. jūnijā. Ziņojumā bija formulēti trīs galvenie ieteikumi: pirmkārt, lai Komoru iestādes ieviestu tādus pastāvīgus pasākumus rīcībai ārkārtas apstākļos, kuri būtu pielāgoti meklēšanai un sekojošajai glābšanai, ja gaisa kuģa nelaimes gadījums noticis jūrā tās lidlauku tuvumā; otrkārt, lai Jemenas iestādes nodrošinātu, ka visas apkalpes, kas veic lidojumus uz Moroni, būtu pareizi apmācītas vizuālu manevru veikšanā atbilstīgi noteiktajām procedūrām (MVI); un, treškārt, lai Jemenas iestādes pārskatītu *Yemenia* pilotu sagatavošanu, jo īpaši attiecībā uz to spēju reaģēt ārkārtas situācijās.
- (144) 2013. gada 7. novembrī Jemenas Civilās aviācijas un meteoroloģijas iestāde (CAMA) nosūtīja vēstuli Komisijai. Šajā vēstulē bija sniegts neliels ieskats par drošības pasākumiem, kas veikti saistībā ar nelaimes gadījumu. Aviācijas drošības komiteja par minētajiem pasākumiem un ar tiem saistītajām norisēm tika informēta 2013. gada novembra sanāksmē.
- (145) Komisija organizēja tehnisko sanāksmi, kas notika 2014. gada 9. janvārī Briselē. Šajā sanāksmē piedalījās Komisijas pārstāvji, EASA un dalībvalstu eksperti, kā arī CAMA un *Yemenia* pārstāvji.
- (146) 2013. gada 17. decembrī pirms tehniskās sanāksmes Komisija bija nosūtījusi CAMA konkrētus jautājumus ne tikai par nelaimes gadījuma ziņojumu, bet arī par plašāku CAMA atbildības jomu saistībā ar Jemenā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību. Komisija nosūtīja CAMA arī konkrētus jautājumus, kas bija jāpārsūta gaisa pārvadātājam *Yemenia*. Abi jautājumu kopumi tika izstrādāti, lai palīdzētu Komisijai novērtēt gan CAMA, gan arī *Yemenia* rīcības kvalitāti attiecībā uz nelaimes gadījuma ziņojumā iekļautajiem ieteikumiem.
- (147) Atbildot uz konkrētajiem ieteikumiem Jemenas iestādēm, CAMA paskaidroja, ka tā veikusi šādus pasākumus: pastiprinājusi *Yemenia* drošības uzraudzību, tostarp palielinājusi salona un pilotu kabīnes pārbaužu skaitu, un uzdevusi *Yemenia* veikt avioreisu un lidostu kvalifikācijas pārbaudes attiecībā uz visām apkalpēm, kuras veic lidojumus uz C Īmeņa lidostām. CAMA bija arī uzdevusi *Yemenia* biežāk veikt mācības ātruma zaudēšanas gadījumā un iziešanai no neparasta stāvokļa.



- (148) Reaģējot uz konkrētajiem gaisa pārvadātājam *Yemenia* sniegtajiem ieteikumiem, gaisa pārvadātājs paskaidroja, ka tas veicis izmaiņas saistībā ar tās amatpersonas (*Post Holder*) iecelšanu, kas atbildīga par pārvaldību un gaisa kuģa ekspluatanta apliecību, kā arī pārskatījis politiku un procedūras un veicis tajās attiecīgās izmaiņas. Tika minēti uzlabojumi arī saistībā ar revīziju, mācībām un izpildi. Turklāt *Yemenia* atkārtoti uzsvēra, ka ir notikušas periodiskas mācības, izmantojot trenāžierus, kuru laikā apkalpes apmācītas darbam ārkārtas apstākļos, un tas noticis saskaņā ar *Airbus* mācību programmu.
- (149) Aviācijas drošības komitejai tika sniegta papildu informācija par tehniskajām apspriedēm sanāksmes laikā, kā arī to dokumentu kopsavilkums, kurus iesniedza *CAMA* un *Yemenia*.
- (150) Saskaņā ar kopējiem kritērijiem tiek secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu, iekļaujot tajā Jemenas gaisa pārvadātājus. Tomēr visu Jemenā sertificēto gaisa pārvadātāju, tostarp *Yemenia*, drošības rādītāji arī turpmāk tiks rūpīgi uzraudzīti. Ja būs kādas liecības par to, ka starptautiskie drošības standarti netiek ievēroti, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.
- (151) Dalībvalstis turpinās pārbaudīt, vai tiek nodrošināta Jemenā sertificēto gaisa pārvadātāju faktiskā atbilstība attiecīgajiem drošības standartiem, piešķirot prioritāti perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

#### Zambijas gaisa pārvadātāji

- (152) Komisija informēja Aviācijas drošības komiteju par neseno saraksti, ko tā saņēmusi no Zambijas iestādēm, tostarp par Transporta ministrijas 2013. gada 10. decembra vēstuli. Vēstulē bija apstiprināta agrāk nosūtītās Komisijas 2013. gada 1. oktobra vēstules saņemšana, kurā bija sniegtas norādes par jomām, kurām iestādēm jāpievērš uzmanība, lai panāktu turpmāko progresu un uzlabojumus.
- (153) Zambijas iestādes 2013. gada 10. decembra vēstulē informēja par Zambijas Civilās aviācijas iestādes valdes iecelšanu, kā arī par nodomu līdz 2014. gada 31. janvārim iecelt civilās aviācijas ģenerāldirektoru.
- (154) Komisija sniedza atbildi 2014. gada 21. janvārī, apstiprinot, ka tā vēlas uzturēt konstruktīvu sadarbību ar Zambijas iestādēm. Šajā atbildē Komisija arī ierosināja pēc jaunā civilās aviācijas ģenerāldirektora iecelšanas organizēt tehnisko sanāksmi, lai gūtu informāciju par turpmāko progresu un nodrošinātu to, ka ir iespējams sniegt pilnīgu informāciju Aviācijas drošības komitejai.
- (155) Komisija un Aviācijas drošības komiteja atzīmēja Zambijas Civilās aviācijas departamenta sasniegto pastāvīgo progresu un skubināja Zambijas iestādes turpināt darbu, lai attiecīgā brīdī, kad būs veikta nepieciešamā verifikācija, būtu iespējams atkārtoti izskatīt pašreiz noteiktos ekspluatācijas ierobežojumus.
- (156) Tāpēc saskaņā ar kopējiem kritērijiem tiek secināts, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu attiecībā uz Zambijas gaisa pārvadātājiem.
- (157) Regulas (EK) Nr. 2111/2005 8. panta 2. punktā ir atzīts, ka lēmumi ir jāpieņem bez kavēšanās un vajadzības gadījumā pat steidzami atkarībā no tā, kā tie ietekmē drošību. Tāpēc sensitīvas informācijas aizsardzībai un komerciālo seku mazināšanai ir svarīgi, lai 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.
- (158) Tāpēc attiecīgi būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 474/2006.
- (159) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Aviācijas drošības komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza šādi:

- 1) regulas A pielikumu aizstāj ar šīs regulas A pielikuma tekstu;
- 2) regulas B pielikumu aizstāj ar šīs regulas B 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, 2014. gada 10. aprīlī

*Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks  
Joaquín ALMUNIA*

\_\_\_\_\_

## A PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM ES PIEMĒRO PILNĪGU DARBĪBAS AIZLIEGUMU, AR IZŅĒMUMIEM <sup>(1)</sup>

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinama
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ganas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Afganistānā, tostarp šādi:</b>			<b>Afganistānas Islāma Republika</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistānas Islāma Republika
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistānas Islāma Republika
PAMIR AIRLINES	Nav zināms	PIR	Afganistānas Islāma Republika
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistānas Islāma Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Angolā, izņemot pārvadātāju TAAG Angola Airlines, kas iekļauts B pielikumā, bet ieskaitot turpmākos:</b>			<b>Angolas Republika</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolas Republika
AIR GICANGO	009	Nav zināms	Angolas Republika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolas Republika
AIR NAVE	017	Nav zināms	Angolas Republika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolas Republika
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nav zināms	Angolas Republika
DIEXIM	007	Nav zināms	Angolas Republika
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nav zināms	Angolas Republika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolas Republika
HELIANG	010	Nav zināms	Angolas Republika

<sup>(1)</sup> 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.

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nav zināms	Angolas Republika
MAVEWA	016	Nav zināms	Angolas Republika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Beninā, tostarp šādi:</b>			<b>Beninas Republika</b>
AERO BENIN	PEA Nr. 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninas Republika
AFRICA AIRWAYS	Nav zināms	AFF	Beninas Republika
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Nav zināms	Beninas Republika
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/ MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Beninas Republika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninas Republika
COTAIR	PEA Nr. 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninas Republika
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ ANAC/MDCTTP- PR/DEA/SCS	BNR	Beninas Republika
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Republikā, tostarp šādi:</b>			<b>Kongo Republika</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Republika
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nav zināms	Kongo Republika
EMERAUDE	RAC06-008	Nav zināms	Kongo Republika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Republika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Republika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nav zināms	Kongo Republika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nav zināms	Kongo Republika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā (KDR), tostarp šādi:</b>			<b>Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)</b>
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/ TVC/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/ TVC/002/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/ TVC/007/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/ TVC/0122/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/ 2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/029/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/051/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/ TVC/2012	BUL	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/048/09	ABB	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CETRACA	105/CAB/MIN/ TVC/2012	CER	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0078/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/059/2012	CXR	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/0196/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/040/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
FILAIR	409/CAB/MIN/ TVC/037/2008	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0126/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/ TVC/0027/2008	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/ TVC/0082/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0051/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
GTRA	409/CAB/MIN/ TVC/0060/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/0065/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0011/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/ TVC/0083/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/ TVC/0092/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministra paraksts (rīkojums Nr. 78- /205)	LCG	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/ TVC/00/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/086/2011	OKP	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/0066/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
PEGASUS	409/CAB/MIN/ TVC/021/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/ TVC/021/2008	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/0081/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/056/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0085/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/004/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/ TVC/039/2008	WDA	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Džibutijā, tostarp šādi:</b>			<b>Džibutija</b>
DAALLO AIRLINES	Nav zināms	DAO	Džibutija
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Ekvatoriālajā Gvinejā, tostarp šādi:</b>			<b>Ekvatoriālā Gvineja</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/ MTTCT/DGAC/ SOPS	CEL	Ekvatoriālā Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/ MTTCT/DGAC/ SOPS	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
PUNTO AZUL	2012/0006/ MTTCT/DGAC/ SOPS	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
TANGO AIRWAYS	Nav zināms	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Eritrejā, tostarp šādi:</b>			<b>Eritreja</b>

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritreja
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Gabonas Republikā, izņemot pārvadātājus <i>Gabon Airlines, Afrijet</i> un <i>SN2AG</i>, kas iekļauti B pielikumā, bet ieskaitot turpmākos:</b>			<b>Gabonas Republika</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ ANAC-G/DSA	EKG	Gabonas Republika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ ANAC-G/DSA	RVS	Gabonas Republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ ANAC-G/DSA	LGE	Gabonas Republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ ANAC-G/DSA	NRG	Gabonas Republika
SCD AVIATION	005/MTAC/ ANAC-G/DSA	SCY	Gabonas Republika
SKY GABON	009/MTAC/ ANAC-G/DSA	SKG	Gabonas Republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ ANAC-G/DSA	SVG	Gabonas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Indonēzijā, izņemot <i>Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua</i> un <i>Indonesia Air Asia</i>, bet ieskaitot turpmākos:</b>			<b>Indonēzijas Republika</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nav zināms	Indonēzijas Republika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nav zināms	Indonēzijas Republika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nav zināms	Indonēzijas Republika
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonēzijas Republika
ASCO NUSA AIR	135-022	Nav zināms	Indonēzijas Republika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonēzijas Republika
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Nav zināms	Indonēzijas Republika



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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonēzijas Republika
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonēzijas Republika
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonēzijas Republika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nav zināms	Indonēzijas Republika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonēzijas Republika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonēzijas Republika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonēzijas Republika
EASTINDO	135-038	ESD	Indonēzijas Republika
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nav zināms	Indonēzijas Republika
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nav zināms	Indonēzijas Republika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonēzijas Republika
HEAVY LIFT	135-042	Nav zināms	Indonēzijas Republika
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonēzijas Republika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nav zināms	Indonēzijas Republika
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Nav zināms	Indonēzijas Republika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonēzijas Republika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonēzijas Republika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonēzijas Republika
KOMALA INDONESIA	135-051	Nav zināms	Indonēzijas Republika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonēzijas Republika
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonēzijas Republika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonēzijas Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
MARTABUANA ABADION	135-049	Nav zināms	Indonēzijas Republika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nav zināms	Indonēzijas Republika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonēzijas Republika
MIMIKA AIR	135-007	Nav zināms	Indonēzijas Republika
NAM AIR	121-058	Nav zināms	Indonēzijas Republika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nav zināms	Indonēzijas Republika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonēzijas Republika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nav zināms	Indonēzijas Republika
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonēzijas Republika
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nav zināms	Indonēzijas Republika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonēzijas Republika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nav zināms	Indonēzijas Republika
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nav zināms	Indonēzijas Republika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonēzijas Republika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nav zināms	Indonēzijas Republika
SKY AVIATION	121-028	Nav zināms	Indonēzijas Republika
SKY AVIATION	135-044	Nav zināms	Indonēzijas Republika
SMAC	135-015	SMC	Indonēzijas Republika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonēzijas Republika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonēzijas Republika
SURYA AIR	135-046	Nav zināms	Indonēzijas Republika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonēzijas Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonēzijas Republika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonēzijas Republika
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nav zināms	Indonēzijas Republika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonēzijas Republika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonēzijas Republika
UNINDO	135-040	Nav zināms	Indonēzijas Republika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonēzijas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kazahstānā, izņemot Air Astana, bet ieskaitot turpmākos:</b>			<b>Kazahstānas Republika</b>
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Kazahstānas Republika
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Kazahstānas Republika
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Kazahstānas Republika
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Kazahstānas Republika
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazahstānas Republika
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Kazahstānas Republika
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Kazahstānas Republika
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Kazahstānas Republika
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Kazahstānas Republika
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Kazahstānas Republika
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Kazahstānas Republika
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Kazahstānas Republika
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Kazahstānas Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Kazahstānas Republika
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Kazahstānas Republika
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Kazahstānas Republika
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazahstānas Republika
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Kazahstānas Republika
LUK AERO (iepriekš EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Kazahstānas Republika
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Kazahstānas Republika
SCAT	AK-0460-12	VSV	Kazahstānas Republika
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Kazahstānas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānas Republikā, tostarp šādi:</b>			<b>Kirgizstānas Republika</b>
AIR BISHKEK (iepriekš EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizstānas Republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizstānas Republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizstānas Republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizstānas Republika
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizstānas Republika
HELI SKY	Nav zināms	HAC	Kirgizstānas Republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizstānas Republika
KYRGYZ AIRLINES	Nav zināms	KGZ	Kirgizstānas Republika
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizstānas Republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizstānas Republika
S GROUP AVIATION	6	Nav zināms	Kirgizstānas Republika
S GROUP INTERNATIONAL	Nav zināms	IND	Kirgizstānas Republika
SKY BISHKEK	Nav zināms	BIS	Kirgizstānas Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizstānas Republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizstānas Republika
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgizstānas Republika
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgizstānas Republika
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizstānas Republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizstānas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Libērijā</b>			<b>Libērija</b>
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Mozambikas Republikā, tostarp šādi:</b>			<b>Mozambikas Republika</b>
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Nav zināms	Mozambikas Republika
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nav zināms	Mozambikas Republika
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nav zināms	Mozambikas Republika
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nav zināms	Mozambikas Republika
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nav zināms	Mozambikas Republika
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nav zināms	Mozambikas Republika
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nav zināms	Mozambikas Republika
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nav zināms	Mozambikas Republika
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambikas Republika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mozambikas Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mozambikas Republika
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNA- TIONAL LDA	MOZ-17	Nav zināms	Mozambikas Republika
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nav zināms	Mozambikas Republika
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAM- BIQUE, SA	MOZ-10	Nav zināms	Mozambikas Republika
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mozambikas Republika
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Nav zināms	Mozambikas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzrau- dzību Nepālā, tostarp šādi:</b>			<b>Nepālas Republika</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Nav zināms	Nepālas Republika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nav zināms	Nepālas Republika
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Nepālas Republika
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERA- TIONS)	058/2010	Nav zināms	Nepālas Republika
FISHTAIL AIR	017/01	Nav zināms	Nepālas Republika
GOMA AIR	064/2010	Nav zināms	Nepālas Republika
MAKALU AIR	057A/2009	Nav zināms	Nepālas Republika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nav zināms	Nepālas Republika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nav zināms	Nepālas Republika
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepālas Republika
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Nepālas Republika
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Nav zināms	Nepālas Republika
SIMRIK AIR	034/00	Nav zināms	Nepālas Republika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepālas Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
SITA AIR	033/2000	Nav zināms	Nepālas Republika
TARA AIR	053/2009	Nav zināms	Nepālas Republika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepālas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Filipīnās, izņemot Philippine Airlines un Cebu Pacific Air, bet ieskaitot turpmākos:</b>			<b>Filipīnu Republika</b>
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Nav zināms	Filipīnu Republika
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filipīnu Republika
AIR JUAN AVIATION	2013053	Nav zināms	Filipīnu Republika
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipīnu Republika
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Nav zināms	Filipīnu Republika
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Nav zināms	Filipīnu Republika
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filipīnu Republika
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nav zināms	Filipīnu Republika
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Nav zināms	Filipīnu Republika
CM AERO SERVICES	20110401	Nav zināms	Filipīnu Republika
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Nav zināms	Filipīnu Republika
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nav zināms	Filipīnu Republika
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Nav zināms	Filipīnu Republika
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Filipīnu Republika
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipīnu Republika
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filipīnu Republika
LION AIR	2009019	Nav zināms	Filipīnu Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nav zināms	Filipīnu Republika
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Filipīnu Republika
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nav zināms	Filipīnu Republika
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nav zināms	Filipīnu Republika
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nav zināms	Filipīnu Republika
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nav zināms	Filipīnu Republika
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nav zināms	Filipīnu Republika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Filipīnu Republika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Filipīnu Republika
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nav zināms	Filipīnu Republika
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Nav zināms	Filipīnu Republika
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nav zināms	Filipīnu Republika
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filipīnu Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Santomē un Prinsipi, tostarp šādi:</b>			<b>Santome un Prinsipi</b>
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santome un Prinsipi
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Santome un Prinsipi
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Santome un Prinsipi
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nav zināms	Santome un Prinsipi
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Santome un Prinsipi
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	Santome un Prinsipi



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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santome un Prinsipi
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Santome un Prinsipi
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	Santome un Prinsipi
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Santome un Prinsipi
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sjerraleonē, tostarp šādi:</b>			<b>Sjerraleone</b>
AIR RUM, LTD	Nav zināms	RUM	Sjerraleone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nav zināms	DTY	Sjerraleone
HEAVYLIFT CARGO	Nav zināms	Nav zināms	Sjerraleone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nav zināms	ORJ	Sjerraleone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nav zināms	PRR	Sjerraleone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nav zināms	SVT	Sjerraleone
TEEBAH AIRWAYS	Nav zināms	Nav zināms	Sjerraleone
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sudānā, tostarp šādi:</b>			<b>Sudānas Republika</b>
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Sudānas Republika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Sudānas Republika
BADER AIRLINES	035	BDR	Sudānas Republika
BENTIUIR TRANSPORT	029	BNT	Sudānas Republika
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Sudānas Republika
DOVE AIRLINES	052	DOV	Sudānas Republika
ELIDINER AVIATION	008	DND	Sudānas Republika
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Sudānas Republika
GREEN FLAG AVIATION	017	Nav zināms	Sudānas Republika
HELEJETIC AIR	057	HJT	Sudānas Republika
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Sudānas Republika

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	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Sudānas Republika
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Sudānas Republika
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Sudānas Republika
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Sudānas Republika
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Sudānas Republika
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Sudānas Republika
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Sudānas Republika
<b>Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Zambijā, tostarp šādi:</b>			<b>Zambija</b>
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/ 2009	ZMA	Zambija

## B PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM PIEMĒRO DARBĪBAS IEROBEŽOJUMUS ES <sup>(1)</sup>

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecināts ierobežojums	Reģistrācijas zīme(-es) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i)	Reģistrācijas valsts
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolas Republika	Visa flote, izņemot piecus Boeing B777 tipa gaisa kuģus un četrus Boeing B737-700 tipa gaisa kuģus.	Visa flote, izņemot D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-FEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolas Republika
AIR ASTANA <sup>(1)</sup>	AK-0443-11	KZR	Kazahstāna	Visa flote, izņemot Boeing B767 tipa gaisa kuģus, Boeing B757 tipa gaisa kuģus, Airbus A319/320/321 tipa gaisa kuģus.	Visa flote, izņemot Boeing B767 flotes gaisa kuģus, kā norādīts AOC, Boeing B757 flotes gaisa kuģus, kā norādīts AOC, Airbus A319/320/321 flotes gaisa kuģus, kā norādīts AOC.	Aruba (Nīderlandes Karaliste)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komoru salas	Visa flote, izņemot LET 410 UVP.	Visa flote, izņemot D6-CAM (851336).	Komoru salas
AFRIJET <sup>(2)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonas Republika	Visa flote, izņemot divus Falcon 50 tipa gaisa kuģus, divus Falcon 900 tipa gaisa kuģus.	Visa flote, izņemot TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonas Republika
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonas Republika	Visa flote, izņemot vienu Boeing B767-200 tipa gaisa kuģi.	Visa flote, izņemot TR-LHP.	Gabonas Republika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonas Republika	Visa flote, izņemot vienu Challenger CL-601 tipa gaisa kuģi, vienu HS-125-800 tipa gaisa kuģi.	Visa flote, izņemot TR-AAG, ZS-AFG.	Gabonas Republika; Dienvidāfrikas Republika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ganas Republika	Visa flote, izņemot divus DC8-63F tipa gaisa kuģus.	Visa flote, izņemot 9G-TOP un 9G-RAC.	Ganas Republika

<sup>(1)</sup> B pielikumā minētajiem 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.

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs	Aviosabiedrības identifikācijas ICAO kods	Ekspluatanta valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecināts ierobežojums	Reģistrācijas zīme(-es) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i)	Reģistrācijas valsts
IRAN AIR <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Irānas Islāma Republika	Visa flote, izņemot četrpadsmit <i>Airbus A300</i> tipa gaisa kuģus, astoņus <i>Airbus A310</i> tipa gaisa kuģus, vienu <i>Boeing B737</i> tipa gaisa kuģi.	Visa flote, izņemot EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Irānas Islāma Republika
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korejas Tautas Demokrātiskā Republika	Visa flote, izņemot divus TU- 204 tipa gaisa kuģus.	Visa flote, izņemot P-632, P-633.	Korejas Tautas Demokrātiskā Republika
AIR MADA-GASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaska ra	Visa flote, izņemot trīs <i>Boeing B737-300</i> tipa gaisa kuģus, divus ATR 72-500 tipa gaisa kuģus, vienu ATR 42-500 tipa gaisa kuģi, vienu ATR 42-320 tipa gaisa kuģi un trīs DHC 6-300 tipa gaisa kuģus.	Visa flote, izņemot 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskaras Republika

<sup>(1)</sup> Air Astana ir atļauts izmantot tikai minētos konkrētu tipu gaisa kuģus, ar nosacījumu, ka tie ir reģistrēti Arubā un ka visas izmaiņas Air Astana AOC apliecībā ir laikus iesniegtas Komisijai un Eurocontrol.

<sup>(2)</sup> Afrijet ir atļauts izmantot tikai konkrētus gaisa kuģus, kas minēti tā pašreizējiem lidojumiem Savienībā.

<sup>(3)</sup> Gabon Airlines ir atļauts izmantot tikai konkrētus gaisa kuģus, kas minēti tā pašreizējiem lidojumiem Savienībā.

<sup>(4)</sup> Iran Air ir atļauts nodrošināt lidojumus uz Savienību, izmantojot tikai konkrētus gaisa kuģus, atbilstīgi nosacījumiem, kas izklāstīti Regulas (ES) Nr. 590/2010 69. apsvērumā (OV L 170, 6.7.2010., 15. lpp.).