

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/618

(2019. gada 15. aprīlis),

ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā

(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 ⁽¹⁾ 9. panta atcelšanu un jo īpaši tās 4. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006 ⁽²⁾ ir izveidots darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts.
- (2) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu dažas dalībvalstis un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (EASA) ir sniegušas Komisijai informāciju, kas attiecas uz minētā saraksta atjaunināšanu. Arī trešās valstis un starptautiskās organizācijas sniedza būtisku informāciju. Pamatojoties uz minēto informāciju, 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 Regulas (EK) Nr. 474/2006 A un B pielikuma sarakstos iekļautiem 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 Regulu (EK) Nr. 2111/2005 izveidotajai komitejai (Aviācijas drošības komitejai).
- (5) Komisija informēja Aviācijas drošības komiteju par notiekošajām kopīgajām apspriedēm saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 473/2006 ⁽³⁾ ar Angolas, Baltkrievijas, Dominikānas Republikas, Gabonas, Indonēzijas, Krievijas, Moldovas, Nepālas un Venecuēlas kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem. Komisija informēja Aviācijas drošības komiteju arī par aviācijas drošības stāvokli Ekvatoriālajā Gvinejā, Irānā, Kazahstānā, Libijā, Taizemē, Turkmēnijā, un Zambijā.

⁽¹⁾ OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

⁽²⁾ 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.).

⁽³⁾ 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.).

- (6) EASA ir informējusi Komisiju un Aviācijas drošības komiteju 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 ⁽⁴⁾.
- (7) Turklāt EASA informēja Komisiju un Aviācijas drošības komiteju par tehniskās palīdzības projektiem, ko īsteno trešās valstīs, uz kurām attiecas Regulā (EK) Nr. 474/2006 paredzētais darbības aizliegums. EASA informēja par plāniem un paustajiem lūgumiem arī turpmāk saņemt tehnisku palīdzību un turpināt sadarbību nolūkā uzlabot trešo valstu civilās aviācijas iestāžu administratīvās un tehniskās spējas, lai palīdzētu tām novērst neatbilstību spēkā esošajiem starptautiskajiem civilās aviācijas drošības standartiem. Dalībvalstis tika aicinātas atbildēt uz šiem lūgumiem uz divpusējas vienošanās pamata, to koordinējot ar Komisiju un EASA. Šajā saistībā Komisija atkārtoti uzsvēra, ka ir lietderīgi informēt – šim nolūkam it sevišķi izmantojot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) kopīgā palīdzības tīkla drošības jomā datubāzi – starptautiskās aviācijas aprindas par tehnisko palīdzību trešām valstīm, ko Savienība un tās dalībvalstis sniedz nolūkā uzlabot aviācijas drošību visā pasaulē.
- (8) Eirokontrolē sniedza Komisijai un Aviācijas drošības komitejai jaunāko informāciju par SAFA un trešās valsts ekspluatantu (TCO) brīdināšanas funkcijas statusu un jaunākos statistikas datus par brīdinājuma ziņojumiem par gaisa pārvadātājiem, kuru darbībai piemērots aizliegums.

Savienības gaisa pārvadātāji

- (9) Pēc EASA analīzes, iepazīstoties ar informāciju, kuras pamatā ir Savienības gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem veiktās perona pārbaudes un EASA veiktās standartizācijas pārbaudes, kā arī specifiskas valstu aviācijas iestāžu veiktās pārbaudes un revīzijas, dažas dalībvalstis ir veikušas konkrētus izpildes nodrošināšanas pasākumus un informējušas Komisiju un Aviācijas drošības komiteju par šiem pasākumiem. Bulgārija informēja Komisiju un Aviācijas drošības komiteju par darbībām, ko tā ir veikusi attiecībā uz Bulgārijā sertificētiem gaisa pārvadātājiem.
- (10) Dalībvalstis atkārtoti apliecināja savu gatavību attiecīgi rīkoties gadījumā, ja attiecīga drošības informācija norāda uz tiešu drošības apdraudējumus, kurš radies tāpēc, ka Savienības gaisa pārvadātāji nenodrošina atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem.

Angolas gaisa pārvadātāji

- (11) Angolā sertificētie gaisa pārvadātāji, izņemot *TAAG Angola Airlines* (“TAAG”), kas ir iekļauts B pielikumā Regulai (EK) Nr. 474/2006, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 619/2009 ⁽⁵⁾, patlaban ir uzskaitīti A pielikumā Regulai (EK) Nr. 474/2006, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1131/2008 ⁽⁶⁾, un tiem piemēro pilnīgu aizliegumu.
- (12) No 2018. gada 10. līdz 14. decembrim Komisijas, EASA un dalībvalstu eksperti Angolā veica Savienības novērtējuma apmeklējumu Angolas kompetentās iestādes birojā *Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC)* un pie trim Angolā sertificētiem gaisa pārvadātājiem, proti, *TAAG*, *SonAir* un *Heli Malongo*.
- (13) *INAVIC* izmanto tādu pieeju aviācijas drošībai, kurai trūkst modernu aviācijas drošības metožu. Tomēr Angola kopš pēdējā Savienības novērtējuma apmeklējuma 2009. gada jūnijā nepārprotami ir guvusi panākumus. Angola atjaunināja aviācijas drošības tiesisko regulējumu un izstrādāja jaunus tehniskos noteikumus, ko dēvē par *Normativas Técnicas Aeronauticas (NTA)*. *NTA* aptver gandrīz visus ICAO pielikumus, izņemot 19. pielikumu. *INAVIC* strādā pie *NTA* turpmākas pārskatīšanas. *INAVIC* izstrādāja un iekšēji apstiprināja procedūru kopumu, kas aptver aviācijas uzraudzības pienākumus. Tomēr joprojām ir daži trūkumi iekšējās procedūrās, dokumentu kontrolē, datņu konsekventā reģistrēšanā un inspektoru apmācībā. Neraugoties uz trūkumiem, pašreizējā *INAVIC* vadība skaidri pauž vēlmi uzlabot *INAVIC* spējas un efektivitāti tās ikdienas darbā. *INAVIC* būtu jāīsteno kvalitātes vadības funkcija.

⁽⁴⁾ 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.).

⁽⁵⁾ Komisijas 2009. gada 13. jūlija Īstenošanas regula (ES) Nr. 619/2009, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu (OV L 182, 15.7.2009., 4. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas 2008. gada 14. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1131/2008, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu (OV L 306, 15.11.2008., 47. lpp.).

- (14) Savienības novērtējuma vizītes rezultātā ir radušies 15 novērojumi par INAVIC pārraudzības darbībām. Tā arī secināja, ka, lai gan INAVIC ir izveidojusi noteiktas spējas, lai uzraudzītu aviācijas darbības Angolā, ir nepieciešami turpmāki uzlabojumi, lai INAVIC varētu novērst ar lidojumu drošumu saistītos trūkumus.
- (15) TAAG ir Angolas nacionālā aviosabiedrība. TAAG ir labi funkcionējoša un droša drošības vadības sistēma, kas gaisa pārvadātājam rada noderīgus datus. Uzņēmuma augstākā vadība ir labi informēta par šīm sistēmām un izmanto tās, lai apzinātu riskus un veiktu atbilstošus pasākumus, lai mazinātu augstāko risku līdz pieņemamam līmenim. Kvalitātes vadības sistēma ir stabila un funkcionāla.
- (16) TAAG ir izstrādājis nepieciešamās rokasgrāmatas, piemēram, (bet ne tikai) tehniskās apkopes kontroles rokasgrāmatu, tehniskās apkopes procedūru rokasgrāmatu, motora darbības veiktspējas standarta rokasgrāmatu un samazinātas vertikālās distancēšanas minimumu rokasgrāmatu, kurās ietverta uzņēmuma politika un sīki izstrādātas saistītās procedūras, kuras apstiprina INAVIC. Sertificējošais personāls ir pienācīgi apmācīts uz ekspluatētajiem gaisa kuģu tiptiem. Kopumā TAAG ir profesionāls personāls un darbinieki ar funkcionējošām sistēmām, lai pārvaldītu dažādas operācijas. Vadība saņem informāciju un rīkojas saistībā ar drošības un kvalitātes informāciju un analīzi, izplata minēto informāciju un rīkojas, izmantojot iekšējās publikācijas, elektroniskā veidā vai citādi. Jaunākajā IATA operatīvās drošības pārbaudē (IOSA) publicētie rezultāti liecina, ka atbilstības rādītājs ir 99,3 %.
- (17) *SonAir* ir darbības drošības pārvaldības sistēma un darbības kvalitātes pārvaldības sistēma, taču Savienības novērtējumā uz vietas tika konstatēti nopietni trūkumi, kuru novēršanai ir nepieciešami steidzami uzlabojumi. *SonAir* neveic visas darbības saskaņā ar drošības vadības rokasgrāmatas prasībām, drošības mācības nav pilnībā īstenotas, izmaiņu pārvaldība ir tikai virspusēji veikta un pagājušajā gadā drošības revīzija netika veikta. Attiecībā uz kvalitātes vadības sistēmu gaisa pārvadātājs nevarēja pierādīt, ka ir veiktas visas ikgadējās revīzijas programmas revīzijas. Turklāt Savienības novērtējumā par stāvokli tika secināts, ka nav pienācīgi izmantota administratīvā sistēma konstatēto trūkumu kontrolei. Gaisa operāciju jomā *SonAir* ņem vērā visas prasības, izstrādājot apkalpes darba sarakstus. Tomēr, tā kā dažās no atlasītajām mācībām bija neatbilstības, *SonAir* būtu jāveic attiecīgi pasākumi, lai nodrošinātu, ka procedūras ir definētas un konsekventi ievērotas.
- (18) *Heli Malongo* nodrošina pilnīgi uz IT bāzētu un integrētu atbilstības uzraudzības sistēmu, drošības pārvaldības sistēmu un lidojuma datu uzraudzību. Mijiedarbība starp šīm sistēmām ir funkcionāla. Pašlaik apstiprinātās darbības rokasgrāmatas atspoguļo veiktās darbības un atbilst noteikumiem, ko piemēro Angolā. *Heli Malongo* ir izstrādājis un ieviesis funkcionālu un noturīgu tehniskās apkopes kvalitātes nodrošināšanas sistēmu. INAVIC apstiprināja tehniskās apkopes kontroles rokasgrāmatu un Tehniskās apkopes procedūras rokasgrāmatu, ko izstrādāja *Heli Malongo*, un tās pamatā ir gaisa kuģu ražotāju ieteikumi. Iekārtas ir piemērotas un labi organizētas, un uzglabāšanai un instrumentiem ir īpaši paredzētas kontrolētas zonas, tostarp kalibrētiem instrumentiem. Tehniskās apkopes inženieri ir pienācīgi apmācīti par ekspluatētajiem gaisa kuģu tiptiem un tiem ir pieejamas vajadzīgās lidojumderīguma uzturēšanas instrukcijas.
- (19) 2019. gada 3. aprīlī Komisija un Aviācijas drošības komiteja uzklusēja INAVIC un gaisa pārvadātājus TAAG un *Heli Malongo*. INAVIC iepazīstināja ar pasākumiem, kas veikti pēc Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas, tostarp ar izmaiņām Angolas tiesiskajā regulējumā. 2019. gada martā tika apstiprināts jaunais Civilās aviācijas likums, un saskaņā ar šo likumu INAVIC tiks atzīta par administratīvi un finansiāli autonomu vienību. INAVIC informēja Komisiju un Aviācijas drošības komiteju par tās apņemšanos uzlabot starptautisko drošības standartu efektīvu īstenošanu līdz līmenim, kas pārsniedz 60 %, un šim nolūkam INAVIC saņems ārēju tehnisko palīdzību. Turklāt līdz 2019. gada beigām INAVIC plāno izstrādāt un īstenot kvalitātes nodrošināšanas funkciju un integrētu metodiku, lai nodrošinātu vienveida un vienotu elektronisku piekļuvi visai tehniskajai dokumentācijai.
- (20) INAVIC ir guvusi panākumus attiecībā uz starptautisko drošības standartu īstenošanu. Komisija atzinīgi vērtē centienus un mudina Angolas iestādes un INAVIC turpināt šos centienus. Tomēr pašlaik pieejamie pierādījumi, jo īpaši no Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas, neļauj secināt, ka panāktais progress ir pietiekami spēcīgs, lai svītrotu visus gaisa pārvadātājus, kas reģistrēti Angolā un ko pārbauga INAVIC, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma. Tomēr INAVIC aizvien vēl ir jāuzlabo drošības uzraudzības sistēma, kā arī inspektoru apmācība un darba metožu standartizācija.
- (21) Uzklusēšanas laikā TAAG un *Heli Malongo* iepazīstināja ar korektīvo pasākumu plānu, kurā ņemti vērā Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas apsvērumi un ieteikumi. Daļa no darbībām, kas aprakstītas korektīvo pasākumu plānos, jau ir īstenota. Uzklusēšanas laikā abi gaisa pārvadātāji apgalvoja, ka ir izveidotas stabilas un funkcionālas sistēmas, lai pārvaldītu dažādas operācijas.

- (22) Komisija secina, ka TAAG un *Heli Malongo* abi ir spējīgi nodrošināt savu attiecīgo operāciju drošu norisi. Komisija uzskata, ka ir pietiekami daudz pierādījumu tam, ka abi pārvadātāji ievēro piemērojamās Angolas normas un starptautiskos drošības standartus. Attiecībā uz TAAG EASA apstiprināja, ka attiecībā uz TCO un SAFA programmu šis gaisa pārvadātājs pašlaik nerada īpašas bažas par drošumu.
- (23) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secina, ka *Heli Malongo* būtu jāsvīturo no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma un ka TAAG būtu jāsvīturo no Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikuma. Tāpēc būtu jāgroza to gaisa pārvadātāju saraksts, uz kuriem attiecas darbības aizliegums Savienībā, kas noteikts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā un B pielikumā.
- (24) Dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt, vai Angola faktiski izpilda attiecīgo starptautisko drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte Angolā sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (25) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījuši neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Baltkrievijas gaisa pārvadātāji

- (26) Papildus drošības trūkumiem, ko EASA konstatēja saistībā ar TCO atļaujas piešķiršanas procedūru, Komisija 2018. gada 17. septembrī uzsāka apspriedes ar Baltkrievijas civilās aviācijas iestādi *Aviation Department of Belarus (AD-BLR)* saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu.
- (27) No 2019. gada 11. līdz 15. martam Komisijas, EASA un dalībvalstu eksperti veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Baltkrievijā AD-BLR birojos un vairāku Baltkrievijas sertificēto gaisa pārvadātāju birojos, proti, *Belavia Belarusian Airlines ("Belavia")*, *Rubystar Airways* un *Transaviaexport Airlines*.
- (28) Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas laikā AD-BLR sniedza pierādījumus par būtiskām izmaiņām tās darbībā, tostarp jaunu rīkojumu pieņemšanu, jaunas iekšējās rokasgrāmatas un kontrolsarakstus, īpašas Satiksmes ministrijas iestādes, kas atbild par aviācijas nozari, pieņemšanu un jaunu inspektoru pieņemšanu darbā. Šīs darbības tika sāktas 2018. gada jūnijā ar grozījumu gaisa kodeksā, un šie centieni pastiprinājās pēc tam, kad 2018. gada 17. septembrī tika sāktas apspriedes starp Komisiju un AD-BLR. 2018. gadā AD-BLR sāka arī visu Baltkrievijā sertificēto gaisa pārvadātāju atkārtotu sertificēšanu. Laikā, kad notika Savienības novērtējuma apmeklējums uz vietas, AD-BLR jau bija pabeigusi divu gaisa pārvadātāju atkārtotu sertificēšanu. Tie bija svarīgi centieni, lai uzlabotu atbilstību starptautiskajām drošības prasībām.
- (29) 2018. gadā informācijas apmaiņa bija sarežģīta, savukārt Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika uzlabota informācijas plūsma. Tomēr Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas rezultāti liecina, ka ir jādefinē un jāsteno visaptverošs ceļvedis ar procesa kontroli un ciešu uzraudzību, lai nodrošinātu drošības risku pareizu noteikšanu un mazināšanu. Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas AD-BLR sniedza pierādījumus par Baltkrievijas sertificēto gaisa pārvadātāju ikgadējo uzraudzības programmu. Apmeklējuma laikā, lai gan AD-BLR bija sākusi nepieciešamā kvalificētā personāla pieņemšanu darbā, tas vēl nebija pietiekami nokomplektēts, lai veiktu visas vajadzīgās pārraudzības darbības. Tika arī novērots, ka šo uzraudzības darbību efektivitāti varētu vēl vairāk uzlabot, ja tās vairāk virzītu uz droša drošības riska novērtējuma rezultātiem.
- (30) Triju iepriekšminēto gaisa pārvadātāju novērtējuma mērķis bija pārbaudīt, vai AD-BLR spēj nodrošināt, ka Baltkrievijā sertificēto gaisa pārvadātāju darbības tiek veiktas saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem. Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika secināts, ka būtu jāveic uzlabojumi, jo īpaši attiecībā uz Baltkrievijā sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzības darbībām. Tomēr netika konstatēts tiešs drošības apdraudējums, kas prasītu pasākumus papildus tiem, kurus EASA jau bija veikusi TCO atļaujas piešķiršanas procesā.
- (31) 2018. gada 3. aprīlī Komisija un Aviācijas drošības komiteja uzklauzīja AD-BLR. Vienas personas AD-BLR delegācija informēja par vairākiem pasākumiem, kas veikti, lai vēl vairāk uzlabotu aviācijas drošību Baltkrievijā, jo īpaši saistībā ar personāla pieņemšanu darbā un apmācību, aviācijas noteikumu un procedūru pārskatīšanu un jaunu digitālo tehnoloģiju ieviešanu uzraudzības pasākumu atbalstam. Lai gan daļa no sniegtās informācijas bija nodēriģa Aviācijas drošības komitejai, AD-BLR ne vienmēr izdevās sniegt precīzas atbildes uz Aviācijas drošības komitejas uzdotajiem jautājumiem.

- (32) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, tostarp 2019. gada marta Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas rezultātiem un korektīvo pasākumu plānu, kas tika nosūtīts 2019. gada 29. martā, Komisija uzskata, ka kopš 2018. gada jūnija AD-BLR ir guvusi panākumus starptautisko drošības standartu īstenošanā. Tomēr AD-BLR joprojām jānodrošina pienācīgi resursi drošības uzraudzības darbībām. Turklāt Komisija uzskata, ka būtu jāizvairās no jebkādam savstarpējam saiknēm starp politiskiem apsvērumiem un drošības apsvērumiem.
- (33) Lai gan pierādījumi liecina, ka ar AD-BLR veiktajiem pasākumiem jau tiek stiprināta tās spēja pārraudzīt aviācijas darbības Baltkrievijā, būtu vēl vairāk jāuzlabo tās spēja nodrošināt, ka Baltkrievijā sertificēto gaisa pārvadātāju darbības tiek veiktas saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Baltkrievijas gaisa pārvadātājiem.
- (34) Dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt, vai Baltkrievija faktiski izpilda attiecīgo starptautisko drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte Baltkrievijā sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (35) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Dominikānas Republikas gaisa pārvadātāji

- (36) Dominikānas Republikas gaisa pārvadātāji nekad nav bijuši iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā. 2019. gada 20. martā EASA informēja Komisiju par drošības trūkumiem, kas konstatēti TCO atļaujas piešķiršanas procesā. Pieci gaisa pārvadātāji, ko sertificējis *Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)*, ir iesnieguši pieteikumu TCO atļaujas saņemšanai, tomēr tikai divas aviosabiedrības – *Helidosa Aviation Group, S.A.* un *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* – saņēma minēto atļauju. EASA 2019. gada 15. martā drošības apsvērumu dēļ apturēja atļaujas izsniegšanu *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.*. Gaisa pārvadātāji *Dominican Wings, S.A.* un *Sky High Aviation Services, S.R.L.* atsaucā savus pieteikumus sākotnējā novērtējuma laikā, ko veica EASA. Gaisa pārvadātājs *Air Century, S.A.* atsaucā savu pirmo pieteikumu 2017. gadā, jo nebija pierādījis atbilstību piemērojamiem drošības standartiem un atkārtoti to iesniedza 2018. gadā.
- (37) Saskaņā ar SAFA programmu veikto perona pārbaudītu analīžu rezultāti liecina, ka IDAC sertificēto gaisa pārvadātāju SAFA attiecība ir augstāka par vidējo rādītāju pasaulē. Dažu SAFA pārbaudītu konstatējumu atkārtotānos liecina par iespējamu pienācīgas drošības kultūras trūkumu. Tomēr kopējais SAFA pārbaudītu skaits ir ierobežots. Komisija nolēma sākt apspriedes ar IDAC saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu.
- (38) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Dominikānas Republikas gaisa pārvadātājiem.
- (39) Dalībvalstīm jāturpina pārbaudīt, vai tiek faktiski izpildītas attiecīgo drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte Dominikānas Republikā sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (40) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Gabonas gaisa pārvadātāji

- (41) Apspriešanās starp Komisiju un Gabonas kompetentajām iestādēm *Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)* turpinājās ar mērķi uzraudzīt ANAC progresu, nodrošinot, ka tās aviācijas drošības uzraudzības sistēma atbilst starptautiskajiem drošības standartiem. Šajā sakarā ANAC informēja Komisiju par pasākumiem, kas veikti, lai stiprinātu kritisko elementu īstenošanu, kā arī par ICAO koordinēto validācijas apmeklējumu (ICVM), kas tika veikts no 2019. gada 29. janvāra līdz 6. februārim.

- (42) Pamatojoties uz sniegto informāciju, Komisija nevar pilnībā noteikt ANAC spēju nodrošināt Gabonā sertificēto gaisa pārvadātāju darbību atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem. Tādēļ tiks pieprasīta papildu informācija un būtu jāorganizē tehniskā sanāksme, lai apspriestu drošības uzraudzības situāciju Gabonā.
- (43) 2019. gada 2. aprīlī Gabonas kompetentās iestādes iesniedza Komisijai pierādījumus, ka gaisa pārvadātājiem *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* un *Nouvelle Air Affaires Gabon* vairs nav derīgas gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC). Tāpēc minētie gaisa pārvadātāji svītrojami no darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksta.
- (44) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secina, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksts būtu jāgroza, svītrojot no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma gaisa pārvadātājus *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* un *Sky Gabon* un iekļaujot Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā gaisa pārvadātāju *Nouvelle Air Affaires Gabon*.

Indonēzijas gaisa pārvadātāji

- (45) Visi pārvadātāji no Indonēzijas 2018. gada jūnijā tika svītroti no A pielikuma Regulai (EK) Nr. 474/2006, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (ES) 2018/871⁽⁷⁾. Nolūkā turpināt drošības uzraudzības sistēmas monitoringu Indonēzijā Komisija un Indonēzijas civilās aviācijas ģenerāldirektorāts *Directorate General of Civil Aviation of Indonesia* (Indonēzijas DGCA) turpina apspriedes saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu. Šajā sakarā ar 2019. gada 28. februāra vēstuli Indonēzijas DGCA sniedza Komisijai papildu informāciju un atjauninātu informāciju par Indonēzijas aviācijas un drošības uzraudzības darbībām periodā no 2018. gada septembra līdz 2019. gada februārim. Minētajā informācijā bija to Indonēzijā sertificēto gaisa pārvadātāju, reģistrēto gaisa kuģu, drošības uzraudzības pasākumu, izpildes pasākumu, ko veikusi Indonēzijas DGCA, saraksts, kā arī atjaunināts to korektīvo pasākumu plānu (KPP) statuss, kas izriet no Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas 2018. gada martā. Indonēzijas DGCA sniedza arī jaunāko informāciju par veiktspējas navigācijas (PBN) rīcības plāna īstenošanu un tehnisko palīdzību, kas sniegta Indonēzijas DGCA.
- (46) Ar 16. janvāra e-pasta vēstuli Indonēzijas DGCA informēja par Indonēzijas DGCA iekšējo procesu, kura mērķis ir saskaņot tās procesus ar ICAO standartiem un ieteicamo praksi. Indonēzijas DGCA informēja arī Komisiju par nopietniem incidentiem, kuros iesaistīti Indonēzijas gaisa pārvadātāji.
- (47) Attiecībā uz gaisa pārvadātāju, gaisa kuģu un pārraudzības darbību sarakstu Indonēzijas DGCA izsniedza vienu jaunu AOC *Part-121* un vienu jaunu AOC *Part-135*. Attiecībā uz veiktajiem izpildes pasākumiem Indonēzijas DGCA apturēja vienu *Part-121* AOC, atsaucā vienu apstiprinājuma sertifikātu, apturēja vienu pilota licenci un piemēroja trīs administratīvas sankcijas *Part-135* AOC turētājiem. Indonēzijas DGCA ir pastiprinājusi licencēšanas medicīnisko daļu, reaģējot uz problēmām, kas tika konstatētas 2018. gada martā ES novērtējuma apmeklējuma laikā, un ir apturējusi divus akreditētus medicīniskās pārbaudes licences turētājus.
- (48) Ievērojot veiktspējas navigācijas (PBN) īstenošanas ieteikumu, Indonēzija paredz, ka 2019. gada beigās prioritārā kārtā īstēnos PBN procedūras 19 no 27 starptautiskajām lidostām. PBN īstenošana vietējās un attālās lidostās virzās uz priekšu, kaut arī ne tik strauji.
- (49) Indonēzijas DGCA arī informēja Komisijas dienestus par korektīvo pasākumu statusu pēc ICAO koordinētā validācijas apmeklējuma, kas notika 2017. gadā. 2018. gada 25. jūlijā ICAO pārskatīja KPP lidojumderīguma jomā. ICAO ir pilnībā vai daļēji akceptējusi visas korektīvās darbības.
- (50) Komisija pārbaudīja šo informāciju un 2019. gada 6. marta vēstulē pieprasīja papildu informāciju, proti, par to Indonēzijas DGCA iekšējo procedūru skaitu, kas vēl jāpabeidz, par vienam no gaisa pārvadātājiem noteikto termiņu, kas nebija ievērots, un par *Garuda Indonesia* un *Sriwijaya* neseno apvienošanu. Indonēzijas DGCA 2019. gada 20. martā nosūtīja pieprasīto informāciju. Pēc tālākas izskatīšanas Komisija uzskata, ka lielākā daļa paskaidrojumu par KPP, nopietniem incidentiem un izpildes nodrošināšanas pasākumiem ir adekvāti. Rezultātā lielākā daļa KPP konstatējumu tika slēgti, un tika pieņemti ierosinātie jaunie slēgšanas datumi.

⁽⁷⁾ Komisijas 2018. gada 14. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2018/871, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (OV L 152, 15.6.2018., 5. lpp.).

- (51) Pēc *Lion Air* lidojuma JT610 nāvējošā negadījuma 2018. gada 29. oktobrī Indonēzijas DGCA turpina sniegt informāciju par veiktajiem pasākumiem. Pēc *Ethiopian Airlines* lidojuma ET302 avārijas 2019. gada 10. martā Indonēzijas DGCA informēja Komisiju par tās lēmumu kā piesardzības pasākumu apturēt *Lion Air* un *Garuda Indonesia* izmantoto Boeing 737 MAX gaisa kuģu flotes lidojumus.
- (52) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Indonēzijas gaisa pārvadātājiem.
- (53) Dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt, vai Indonēzija faktiski izpilda attiecīgo starptautisko drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte Indonēzijā sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (54) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījuši neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Moldovas gaisa pārvadātāji

- (55) Komisija 2018. gada septembra vēstulē informēja Moldovas civilās aviācijas iestādi *Civil Aviation Authority of Moldova* (CAAM) par konkrētiem drošības jautājumiem, kas saistīti ar CAAM sertificētiem gaisa pārvadātājiem. Tajā pašā laikā Komisija paziņoja CAAM par apspriežu uzsākšanu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu.
- (56) No 2019. gada 11. līdz 15. februārim Komisijas, EASA un dalībvalstu eksperti veica Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas Moldovā CAAM birojā un vairāku Moldovas sertificēto gaisa pārvadātāju birojā, proti, *Air Moldova*, *Fly Pro* un *Terra Avia*.
- (57) Saskaņā ar ekspertu ziņojumu CAAM izmanto tādu pieeju aviācijas drošībai, kurai trūkst modernu aviācijas drošības metožu. Tiesiskais regulējums būtu jāatjaunina, jo Moldovas noteikumos nav iekļauti visi ICAO pielikumu grozījumi. Pašlaik CAAM strādā pie tā, lai īstenotu Savienības noteikumus saskaņā ar Kopējās aviācijas telpas nolīgumu, kas 2012. gadā noslēgts starp Savienību un tās dalībvalstīm un Moldovas Republiku.
- (58) CAAM trūkst stingra iekšējo mehānismu un procedūru īstenošana, lai esošo tiesisko un tehnisko sistēmu pārvērstu par organizācijas ikdienas darbību. Tāpēc ar CAAM jāuzlabo tās kvalitātes pārvaldības funkcija. CAAM lidojumu operāciju nodaļa ir izveidojusi iekšējos procesus un procedūras, tomēr tās netiek ievērotas. Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas apzinātas jomas, kurās vajadzīgi uzlabojumi, jo īpaši nepieciešamība stingri ievērot sertifikācijas procesu, vajadzība pēc labākas izsekojamības pārbaudes un rokasgrāmatu apstiprināšanas, kā arī vajadzība nostiprināt lidojumu operāciju nodaļas uzraudzības pienākumus. Licencēšanas darbību jomā CAAM nav izveidojusi sistēmu deleģēto teorētisko zināšanu un praktisko eksāmenu uzraudzībai. Turklāt būtu jāuzlabo uzskaitē, jo īpaši, lai nodrošinātu uzraudzības darbību izsekojamību.
- (59) CAAM lidojumderīguma nodaļas izstrādātās mācību programmas neatbilst noteiktajām procedūrām un nav pietiekamas, lai uzturētu lidojumderīguma personāla zināšanas, prasmes, kompetenci un kvalifikāciju. CAAM lidojumderīguma nodaļas veiktās revīzijas vai pārbaudes būtu jāpastiprina, jo Savienības novērtējums uz vietas atklāja Moldovas gaisa pārvadātāju problēmas, kurām bija jābūt identificētām pašas CAAM uzraudzības revīzijā.
- (60) *Air Moldova*, – Moldovas lielākajam gaisa pārvadātājam – ir labi funkcionējoša un droša drošības vadības sistēma, kas gaisa pārvadātājam rada noderīgus datus. Kvalitātes vadības sistēma ir stabila un funkcionāla, un ir vajadzīgi tikai nelieli uzlabojumi. Uzņēmuma augstākā vadība ir labi informēta par šīm sistēmām un izmanto tās, lai apzinātu riskus un veiktu atbilstošus pasākumus, lai mazinātu augstāko risku. Gaisa pārvadātāja darbību atbalsta kvalificēti tehniskie darbinieki un operatīvās tehniskās apkopes stacijas. Organizācija parādīja stabili un strukturētu sistēmu, kas kontrolē dažādos lidojumderīguma uzturēšanas aspektus. *Air Moldova* ir izstrādājis nepieciešamās rokasgrāmatas, kurās ir iekļautas politikas nostādnes un sīki izklāstītas saistītās procedūras un kuras ir apstiprinājuši CAAM. Sertificētais personāls ir pienācīgi apmācīts uz ekspluatētajiem gaisa kuģu tiptiem. Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas netika konstatēti būtiski trūkumi.

- (61) *Fly Pro* ir kravas gaisa pārvadātājs, kam ir izveidota drošības pārvaldības sistēma un kvalitātes vadības sistēma. Savienības novērtējumā uz vietas šīm sistēmām konstatēti daži trūkumi, kas būtu jāuzlabo. *Fly Pro* drošības vadības rokasgrāmata būtu jāatjaunina saskaņā ar Moldovas Republikas tiesību aktiem un starptautiskajiem drošības standartiem. Attiecībā uz kvalitātes vadības sistēmu gaisa pārvadātājs nevarēja pierādīt, ka ir veiktas visas ikgadējās revīzijas programmas revīzijas. Turklāt administratīvā sistēma konstatējumu kontrolei nedarbojās pienācīgi. *Fly Pro* ir izstrādājis darbības rokasgrāmatu, bet šīs rokasgrāmatas pašreizējā versija neatspoguļo apstiprinātās darbības un apstiprinājumus. Tehniskās apkopes programma nav atjaunināta, jo visas jaunās pārbaudes, ko ievieša ar pēdējo Tehniskās apkopes pārskatīšanas padomes ziņojumu, kuru izdevusi organizācija, kas atbildīga par tipa projektu, ir ieviestas ar nepareizu intervālu. *Fly Pro* novērtējums ir pierādījis funkcionālās problēmas saistībā ar darbības kontroli, apmācību un lietvedību, un kvalitātes vadības sistēma nespēj konstatēt trūkumus.
- (62) *Terra Avia* ir privāts gaisa pārvadātājs no Moldovas, kura darbības bāze ir Šārdžas starptautiskajā lidostā, AAE. *Terra Avia* drošības vadības rokasgrāmata būtu jāatjaunina saskaņā ar Moldovas Republikas tiesību aktiem un starptautiskajiem drošības standartiem. Turklāt *Terra Avia* neveic visas darbības saskaņā ar drošības vadības rokasgrāmatas prasībām (riskā pārvaldība tiek veikta virspusēji, netiek pilnībā īstenota drošības veicināšana un netiek veiktas drošības pārbaudes). *Terra Avia* nav izveidojusi efektīvu operatīvo kontroli pār lidojuma uzsākšanu, turpināšanu, novirzīšanu vai pārtraukšanu. Turklāt gaisa pārvadātāja iesniegtā tehniskās apkopes programma nav atjaunināta. Turklāt, lai gan gaisa kuģis, ko ekspluatē *Terra Avia*, ir acīmredzami mazāks par izmantošanas rādītājiem, kas noteikti Uzturēšanas pārskata padomes ziņojuma un tehniskās apkopes plānošanas datu derīgumam, gaisa pārvadātājs nav apsvēris, kā izstrādāt un ieviest zemas izmantošanas tehniskās apkopes programmu. *Terra Avia* nevarēja pierādīt, kā tā pilda savus pienākumus attiecībā uz pastāvīgu lidojumderīgumu. Turklāt gaisa pārvadātājs nevarēja pierādīt, ka ir nodrošināta atbilstība Tehniskās apkopes programmai. Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika konstatēts, ka informācija par ierobežota darbību daļām ir nepilnīga. Visbeidzot, attiecībā uz tā lidojumu apkalpes apmācības un pārbaudes programmu *Terra Avia* nevarēja pierādīt, ka pārejas kurss nav periodiskās mācības aptvēra visus vajadzīgos elementus. *Terra Avia* ir izstrādājis lidojumu, lidojuma un salona apkalpes locekļu darba un atpūtas laika kontroles sistēmu, bet sistēmā nav iekļautas nekādas paziņošanas sistēmas, lai informētu par visiem pārkāpumiem.
- (63) Pēc Savienības 2019. gada novērtējuma apmeklējuma uz vietas CAAM veica drošības analīzi un izstrādāja KPP, pievēršoties apmeklējuma laikā izteiktajiem novērojumiem. Komisija uzskata, ka analīze ir visaptveroša un nosaka konkrētus termiņus darbībām. Tomēr būtu jāpieliek ievērojamas pūles, lai aptvertu visus uzdevumus, kas ietverti drošības analīzē. Turklāt, kamēr nav efektīvi īstenota šī drošības analīze, drošības riski, kas konstatēti 2019. gada Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas, joprojām netiek mazināti.
- (64) 2019. gada 2. aprīlī Komisija un Aviācijas drošības komiteja uzklusēja CAAM un gaisa pārvadātājus *Air Moldova*, *Fly One* un *Aerotrascargo*. CAAM iepazīstināja ar savu pašreizējo organizatorisko struktūru, tostarp detalizētu informāciju par strādājošo lidojumderīguma nodaļas un lidojuma operāciju nodaļas darbiniekiem. CAAM sniedza informāciju par pasākumiem, kas veikti kopš pēdējās Aviācijas drošības komitejas sanāksmes 2018. gada novembrī, tostarp informāciju par operatīvo inspektoru apmācību, par jaunu inspektoru pieņemšanu darbā un par darbībām, kas veiktas attiecībā uz vairākiem Moldovā reģistrētiem gaisa pārvadātājiem. Turklāt CAAM sniedza informāciju par Moldovas tiesību aktu saskaņošanas ar Savienības tiesisko regulējumu statusu un plānošanu un iekšējo procedūru un rokasgrāmatu pārskatīšanu. CAAM iesniedza kopsavilkumu par korigējošiem pasākumiem, kas veikti saistībā ar ekspertu komentāriem Savienības 2019. gada novērtējuma apmeklējumā uz vietas. Turklāt CAAM informēja Komisiju, ka ir apturēta *Fly Pro* un *Terra Avia* AOC darbība.
- (65) CAAM arī informēja, ka kopš 2019. gada sākuma tā ir pārstrukturēta par valsts iestādi, ko finansē no valsts budžeta. Komisija uzskata, ka būtu jāizvairās no jebkādam savstarpējam saiknēm starp politiskiem apsvērumiem un drošības apsvērumiem. Šajā ziņā CAAM būs jāpierāda sava pilnīga neatkarība lēmumu pieņemšanas procesā, neraugoties uz šo jauno iestāžu sistēmu.
- (66) Saskaņā ar visu pieejamo informāciju, tostarp Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas rezultātiem un uzklusēšanā sniegto informāciju, Komisija un Aviācijas drošības komiteja uzskata, ka CAAM ir tikai ļoti ierobežotas iespējas pārraudzīt aviācijas darbības Moldovā, un tāpēc ir vajadzīgi ievērojami papildu uzlabojumi, lai novērstu radušos trūkumus drošības jomā.

- (67) *Air Moldova* iepazīstināja ar savu KPP, kurā ņemti vērā Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas apsvērumi un ieteikumi. Šajā plānā ir ietverti korektīvi un profilaktiski pasākumi, kuru pamatā ir rūpīga cēloņu analīze. Šajā sakarībā EASA apstiprināja, ka no TCO un SAFA programmas viedokļa šis gaisa pārvadātājs pašlaik nerada īpašas bažas par drošumu.
- (68) *Fly One* sniedza pārskatu par uzņēmumu, tostarp par tā pašreizējo floti un pieejamajiem resursiem un aprīkojumu. Tas aprakstīja savu drošības pārvaldības sistēmu un kvalitātes vadības sistēmu kā stabilas un labi attīstītas sistēmas. Gaisa pārvadātājs izmanto programmatūras rīku kopumu, lai integrētu drošības, kvalitātes un riska pārvaldības datus un efektīvi kontrolētu savu darbību. Šajā sakarībā EASA apstiprināja, ka no TCO un SAFA programmas viedokļa šis gaisa pārvadātājs pašlaik nerada īpašas bažas par drošumu.
- (69) *Aerotrascargo* iepazīstināja ar savu kvalitātes vadības sistēmas un drošības pārvaldības sistēmas struktūru un darbību. Tas arī informēja par savu apņemšanos uzlabot drošības rādītājus un kultūru. Šajā sakarībā EASA apstiprināja, ka no TCO un SAFA programmas viedokļa šis gaisa pārvadātājs pašlaik nerada īpašas bažas par drošumu.
- (70) Tāpēc, pamatojoties uz pašlaik pieejamo informāciju, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka attiecībā uz Moldovas gaisa pārvadātājiem pašreiz ir pamatoti tos visus ietvert darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstā, izņemot *Air Moldova*, *Fly One* un *Aerotrascargo*.
- (71) Dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt, vai Moldova faktiski izpilda attiecīgo starptautisko drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte Moldovā sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (72) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

Nepālas gaisa pārvadātāji

- (73) Ar 2018. gada 29. oktobra vēstuli Komisija pieprasīja Nepālas kompetentajai iestādei *Civil Aviation Authority of Nepal* (CAAN) dokumentu un veicamo darbību sarakstu.
- (74) Ar 2018. gada 9. decembra vēstuli CAAN sniedza visu pieprasīto dokumentāciju. Komisija secināja, ka iesniegtā dokumentācija bija labi strukturēta un tās saturs bija apmierinošs. CAAN bija ievērojami centusies uzlabot drošības uzraudzības sistēmu Nepālā. Tomēr Komisija uzskata, ka ir vajadzīgi ievērojami turpmāki uzlabojumi, lai novērstu pastāvošos trūkumus drošības jomā. Turklāt Komisija norāda, ka Nepālai joprojām ir īpaši liels negadījumu un ziņojamo incidentu skaits. Pēdējā avārija notika 2019. gada 27. februārī, kad helikopters *Eurocopter AS350*, kuru ekspluatēja *Air Dynasty* nokrita kalnos Nepālas *Taplejung* reģiona austrumos. Pirms apsvērt jebkāda pašreizējā aizlieguma atcelšanu attiecībā uz visiem Nepālā reģistrētajiem pārvadātājiem, būtu ievērojami jāuzlabo nelaiemes gadījumu attiecība Nepālā.
- (75) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Nepālas gaisa pārvadātājiem.

Krievijas gaisa pārvadātāji

- (76) Komisija, EASA un dalībvalstu kompetentās iestādes turpināja rūpīgi uzraudzīt to gaisa pārvadātāju drošības rādītājus, kuri sertificēti Krievijā un veic lidojumus Savienībā, tostarp piešķīra prioritāti perona pārbaudēm, ko veic dažu Krievijas gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (77) Komisijas, EASA un dalībvalstu pārstāvji 2019. gada 22. martā tikās ar Krievijas *Federal Air Transport Agency* (FATA) pārstāvjiem, lai pārbaudītu Krievijā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības rādītājus, pamatojoties uz perona pārbažu ziņojumiem (veiktas laikposmā no 2018. gada 19. septembra līdz 2019. gada 22. martam), un lai noteiktu gadījumus, kad būtu jāpastiprina FATA uzraudzības darbības.

- (78) Šajā sanāksmē Komisija sīkāk izskatīja viena Krievijā sertificētā gaisa pārvadātāja SAFA perona pārbauzu rezultātus un ņēma vērā FATA lēmumu ierobežot tās AOC, atļaujot to tikai iekšzemes lidojumiem. Ņemot vērā TCO atļaujas pieteikumu lielo skaitu, kas neatbilda EASA TCO atļaujas saņemšanas kritērijiem (19 gadījumi no 62 pieteikumiem), Komisija lūdza FATA pārskatīt attiecīgo gaisa pārvadātāju darbības rādītājus pirms nākamās Aviācijas drošības komitejas sanāksmes.
- (79) Pamatojoties uz pašlaik pieejamo informāciju, tostarp informāciju, ko FATA sniedza 2019. gada 22. marta sanāksmē, Komisija uzskata, ka pašreiz FATA ir vajadzīgā spēja un vēlme novērst trūkumus drošības jomā. Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka nav nepieciešama Krievijas aviācijas iestāžu un Krievijas sertificēto gaisa pārvadātāju uzklausišana Aviācijas drošības komitejā.
- (80) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija uzskata, ka pašreiz nav iemesla grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu, iekļaujot tajā Krievijas gaisa pārvadātājus.
- (81) Dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt, vai Krievijas gaisa pārvadātāji nodrošina faktisku atbilstību attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem, tālab piešķirot prioritāti perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (82) Ja minētās pārbaudes norādīs uz tiešu drošības apdraudējumu, kuru izraisījusi neatbilstība attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var dažiem Krievijā sertificētiem gaisa pārvadātājiem noteikt darbības aizliegumu un iekļaut tos Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.

Venecuēlas gaisa pārvadātāji

- (83) 2017. gada 6. martā Venecuēlā sertificēts gaisa pārvadātājs *Avior Airlines* iesniedza EASA pieteikumu trešās valsts gaisa kuģa ekspluatanta (TCO) atļaujas saņemšanai. EASA novērtēja minēto pieteikumu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 452/2014 prasībām. EASA 2017. gada 4. oktobrī drošības apsvērumu dēļ noraidīja *Avior Airlines* TCO pieteikumu.
- (84) Komisija un Aviācijas drošības komiteja 2017. gada 14. novembrī uzklaušīja *Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)* un *Avior Airlines* saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005. Pēc minētās uzklausišanas 2017. gada novembrī Komisija grozīja gaisa pārvadātāju sarakstu, uz kuriem attiecās darbības aizliegums Savienībā, un gaisa pārvadātājs *Avior Airlines* tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 (*) A pielikumā.
- (85) Pēc 2018. gada 29. augusta tehniskās sanāksmes Komisija saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 7. pantu uzaicināja *INAC* uz uzklausišanu Aviācijas drošības komitejā 2018. gada 14. novembrī. Lai gan tika īstenoti atsevišķi uzraudzības sistēmas elementi, un šķiet, ka tā ir adekvāta attiecībā uz struktūru, uzraudzības darbinieku skaitu, dokumentētajām procedūrām un pārbauzu plānošanu, pieejamās informācijas analīze liecina par vairākām neatbilstībām. Tomēr šīs neatbilstības nebija tādas, lai attaisnotu visu Venecuēlas gaisa pārvadātāju iekļaušanu Regulas (EK) Nr. 474/2006 A vai B pielikumā.
- (86) Venecuēla ir sniegusi pastāvīgus atjauninājumus par savu uzraudzības pienākumu statusu. 2019. gada 17. janvārī Komisija lūdza *INAC* sniegt informāciju par trim Venecuēlas gaisa pārvadātājiem – *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* un *Conviasa*. Šis lūgums ietvēra visus inspekcijas ziņojumus darbību, lidojumderīguma, personāla licencēšanas un medicīnas, aeronautikas jomā, ko 2017. un 2018. gadā *INAC* veica par šiem gaisa pārvadātājiem, un visus tehniskās apkopes organizāciju inspekcijas ziņojumus, kas strādā kādam no šiem trim Venecuēlas gaisa pārvadātājiem. Līdzīgs pieprasījums tika izteikts attiecībā uz mācību centriem. Turklāt Komisija pieprasīja visus ziņojumus par pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudēm, ko veica Venecuēlas gaisa pārvadātājiem, tostarp par korektīvām darbībām un *INAC* veiktajiem turpmākajiem pasākumiem. *INAC* savlaicīgi iesniedza visu pieprasīto informāciju, ko Komisija turpinās analizēt, un vajadzības gadījumā pieprasīs papildu informāciju.
- (87) Saskaņā ar *INAC* 2019. gada 1. aprīlī sniegto informāciju *Avior Airlines* ir saņēmusi *IOSA* sertifikātu. EASA informēja, ka *Avior Airlines* plāno iesniegt jaunu pieteikumu TCO atļaujas saņemšanai.

(*) Komisijas 2017. gada 30. novembra Īstenošanas regula (ES) 2017/2215, ar ko attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā, groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 (OV L 318, 2.12.2017., 1. lpp.).

- (88) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem Komisija secināja, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu attiecībā uz Venecuēlas gaisa pārvadātājiem.
- (89) Dalībvalstīm būtu jāturpina pārbaudīt, vai Venecuēla faktiski izpilda attiecīgo starptautisko drošības standartu prasības, un tālab jāpiespīr prioritāte Venecuēlā sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.
- (90) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var rīkoties atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2111/2005.
- (91) Regulas (EK) Nr. 2111/2005 8. panta 2. punktā ir atzīts, ka lēmumi ir jāpieņem bez kavēšanās un ka vajadzības gadījumā pat steidzami atkarībā no tā, kādas ir sekas uz 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.
- (92) Tāpēc Regula (EK) Nr. 474/2006 būtu attiecīgi jāgroza,
- (93) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 izveidotā Aviācijas drošības komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza šādi:

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

2. pants

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

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

Briselē, 2019. gada 15. aprīlī

Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
Komisijas locekle
Violeta BULC

I PIELIKUMS

Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumu aizstāj ar šādu:

"A PIELIKUMS

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

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

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

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtnu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Republikā, tostarp šādi:			Kongo Republika
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
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā (KDR), tostarp šādi:			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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	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)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Nav zināms	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	ICAO trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	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)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nav zināms	Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Džibutijā, tostarp šādi:			Džibutija
DAALLO AIRLINES	Nav zināms	DAO	Džibutija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Ekvatoriālajā Gvinejā, tostarp šādi:			Ekvatoriālā Gvineja
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatoriālā Gvineja
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nav zināms	Ekvatoriālā Gvineja
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Eritrejā, tostarp šādi:			Eritreja
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritreja

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtna apzīmējums	Ekspluatanta valsts
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Gabonas Republikā, izņemot pārvadātāju Afrijet Business Service, kas iekļauts B pielikumā, bet ieskaitot turpmākos:			Gabonas Republika
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonas Republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonas Republika
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nav zināms	Gabonas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānas Republikā, tostarp šādi:			Kirgizstānas Republika
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
HELI SKY	47	HAC	Kirgizstānas Republika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizstānas Republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizstānas Republika
S GROUP INTERNATIONAL (iepriekš S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgizstānas Republika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizstānas Republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizstānas Republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizstānas Republika
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizstānas Republika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizstānas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Libērijā			Libērija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Lībijā, tostarp šādi:			Lībija
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Lībija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Lībija

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs vai darbības licences numurs	ICAO trīsburtnu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Lībija
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Lībija
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Lībija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Lībija
PETRO AIR	025/08	PEO	Lībija
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Moldovā, izņemot Air Moldova, Fly One un Aerotranscargo, bet ieskaitot turpmākos:			Moldovas Republika
CA ÎM "TANDEM AERO" SRL	MD005	TDM	Moldovas Republika
ÎM "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldovas Republika
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldovas Republika
CA "OSCAR JET" SRL	MD017	OSJ	Moldovas Republika
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldovas Republika
ÎM "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldovas Republika
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldovas Republika
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldovas Republika
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldovas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Nepālā, tostarp šādi:			Nepālas Republika
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nav zināms	Nepālas Republika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nav zināms	Nepālas Republika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepālas Republika
FISHTAIL AIR	017/2001	Nav zināms	Nepālas Republika
GOMA AIR	064/2010	Nav zināms	Nepālas Republika
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepālas Republika
MAKALU AIR	057A/2009	Nav zināms	Nepālas Republika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nav zināms	Nepālas Republika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nav zināms	Nepālas Republika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nav zināms	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	ICAO trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepālas Republika
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nav zināms	Nepālas Republika
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepālas Republika
SIMRIK AIR	034/2000	Nav zināms	Nepālas Republika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepālas Republika
SITA AIR	033/2000	Nav zināms	Nepālas Republika
TARA AIR	053/2009	Nav zināms	Nepālas Republika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepālas Republika
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Santomē un Prinsipi, tostarp šādi:			Santome un Prinsipi
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santome un Prinsipi
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santome un Prinsipi
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sjerraleonē, tostarp šādi:			Sjerraleone
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
Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sudānā, tostarp šādi:			Sudānas Republika
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudānas Republika
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudānas Republika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudānas Republika
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudānas Republika
GREEN FLAG AVIATION	17	Nav zināms	Sudānas Republika
HELEJETIC AIR	57	HJT	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	ICAO trīsburtna apzīmējums	Ekspluatanta valsts
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudānas Republika
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudānas Republika
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudānas Republika
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudānas Republika
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Sudānas Republika
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Sudānas Republika”

II PIELIKUMS

Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumu aizstāj ar šādu:

"B PIELIKUMS

GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM PIEMĒRO DARBĪBAS IEROBEŽOJUMUS SAVIENĪBĀ ⁽¹⁾

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (AOC) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds)	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numurs	ICAO trīsburtu apzīmējums	Ekspluatanta valsts	Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecas ierobežojumi	Gaisa kuģa, uz kuru attiecas ierobežojumi, reģistrācijas zīme(-es) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i)	Reģistrācijas valsts
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 BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	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
IRAN AIR	FS100	IRA	Irānas Islāma Republika	Visi Fokker F100 tipa un Boeing B747 tipa gaisa kuģi.	Fokker F100 tipa gaisa kuģi, kā minēts AOC; Boeing B747 tipa gaisa kuģi, kā minēts AOC.	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"

⁽¹⁾ Afrijet Business Service ir atļauts izmantot tikai konkrētus gaisa kuģus, kas norādīti tā pašreizējiem lidojumiem Savienībā.⁽¹⁾ B pielikumā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem var atļaut izmantot satiksmes tiesības ar gaisa kuģiem, kas kopā ar apkalpi nomāti no gaisa pārvadātāja, uz kuru neattiecas darbības aizliegums, ja tiek ievēroti attiecīgie drošības standarti.