KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2022/862

2022 m. birželio 1 d.

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB ([1]) 9 straipsnį, ypač į jo 4 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

(1) Komisijos reglamentu (EB) Nr. 474/2006 ([2]) sudarytas oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašas;

(2) tam tikros valstybės narės ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra) pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnio 3 dalį pateikė Komisijai tam sąrašui atnaujinti svarbią informaciją. Aktualios informacijos pateikė ir trečiosios šalys bei tarptautinės organizacijos. Remiantis ta informacija, sąrašą reikėtų atnaujinti;

(3) Komisija visiems atitinkamiems oro vežėjams tiesiogiai arba per institucijas, atsakingas už teisės aktais nustatytą jų priežiūrą, pranešė apie pagrindinius faktus ir aplinkybes, kuriais remiantis bus priimtas sprendimas uždrausti jiems vykdyti veiklą Sąjungoje arba pakeisti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A arba B priede pateiktą sąrašą įrašytam oro vežėjui nustatyto veiklos draudimo sąlygas;

(4) Komisija atitinkamiems oro vežėjams suteikė galimybę susipažinti su visais susijusiais dokumentais ir pateikti Komisijai ir komitetui, įsteigtam Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 15 straipsniu (toliau – ES skrydžių saugos komitetas), pastabas raštu bei informaciją žodžiu;

(5) Komisija informavo ES skrydžių saugos komitetą apie bendras konsultacijas, pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 473/2006 ([3]) vykdomas su Armėnijos, Irako, Kazachstano, Moldovos, Pakistano, Pietų Sudano ir Rusijos kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjais. Komisija taip pat informavo ES skrydžių saugos komitetą apie aviacijos saugos padėtį Konge (Brazavilyje), Madagaskare, Pusiaujo Gvinėjoje ir Suriname;

(6) Agentūra informavo Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą apie techninius vertinimus, atliktus trečiosios šalies oro vežėjų leidimų, išduotų pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 452/2014 ([4]), pirminio vertinimo ir nuolatinės stebėsenos tikslu;

([1]) OL L 344, 2005 12 27, p. 15.

([2]) 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 84, 2006 3 23, p. 14).

([3]) 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 473/2006, nustatantis oro vežėjų, kuriems galioja Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo taikymo taisykles (OL L 84, 2006 3 23, p. 8).

([4]) 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 133, 2014 5 6, p. 12).

(7) be to, Agentūra informavo Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą apie patikrinimų perone, atliktų vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ([5]) pagal Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo (toliau – SAFA) programą, analizės rezultatus;

(8) Agentūra taip pat informavo Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą apie techninės pagalbos projektus, įgyvendintus trečiosiose šalyse, kurių oro vežėjams pagal Reglamentą (EB) Nr. 474/2006 taikomas draudimas vykdyti veiklą. Agentūra, be kita ko, pateikė informacijos apie planus ir prašymus toliau teikti techninę pagalbą ir bendradarbiauti siekiant didinti trečiųjų šalių civilinės aviacijos administracijų administracinį bei techninį pajėgumą ir taip padėti joms pašalinti neatitikimus taikomiems tarptautiniams civilinės aviacijos saugos standartams. Valstybės narės paragintos į tokius prašymus atsakyti dvišaliu pagrindu, atsakymą suderinus su Komisija ir Agentūra. Tuo klausimu Komisija pakartojo, kad tarptautinei aviacijos bendruomenei naudinga teikti informaciją (ypač naudojantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) Pagalbos įgyvendinant aviacijos saugą partnerystės priemone) apie Sąjungos ir jos valstybių narių trečiosioms šalims teikiamą techninę pagalbą siekiant didinti aviacijos saugą pasaulyje;

(9) Eurokontrolė pateikė Komisijai ir ES skrydžių saugos komitetui naujausios informacijos apie SAFA įspėjimo funkcijos ir įspėjimo apie trečiųjų šalių vežėjus funkcijos taikymą, taip pat statistinių duomenų apie įspėjimo pranešimus, susijusius su oro vežėjais, kuriems taikomas draudimas;

Sąjungos oro vežėjai

(10) remdamosi Agentūros atlikta informacijos, kuri surinkta per Sąjungos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone ir Agentūros standartizacijos patikrinimus, taip pat nacionalinių aviacijos administracijų atliktus specialius patikrinimus ir auditą, analize, kelios valstybės narės ir Agentūra, veikianti kaip kompetentinga institucija, ėmėsi tam tikrų taisomųjų bei vykdymo užtikrinimo priemonių ir apie jas informavo Komisiją bei ES skrydžių saugos komitetą;

(11) valstybės narės ir Agentūra, veikianti kaip kompetentinga institucija, pakartojo, kad yra pasirengusios imtis reikiamų veiksmų, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, jog dėl to, kad Sąjungos oro vežėjai nesilaiko atitinkamų saugos standartų, kyla neišvengiama grėsmė saugai;

Armėnijos oro vežėjai

(12) 2020 m. birželio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/736 oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Armėnijoje, įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 ([6]) A priedą;

(13) 2022 m. balandžio 29 d. Komisija, Agentūra, valstybės narės ir Armėnijos civilinės aviacijos komitetas (toliau – CAC) surengė techninį posėdį, per kurį CAC pateikė naujausios informacijos apie priemones, kurių imtasi po 2021 m. lapkričio 3 d. įvykusio techninio posėdžio nustatytiems saugos trūkumams pašalinti. Pagrindinės priemonės – civilinės aviacijos teisės aktų ir pagalbinių taisyklių keitimas, su CAC struktūra ir darbuotojais susiję patobulinimai, taip pat inspektorių kvalifikacijos kėlimo ir mokymo, įskaitant papildomą pradinį ir kartotinį inspektorių mokymą, taip pat jų mokymą darbo vietoje, CAC valdymo sistemos atnaujinimas. Be to, CAC paaiškino, kad parengė papildomas įvairių sričių priežiūros procedūras ir kontrolinius sąrašus, taip pat nacionalinį aviacijos saugos planą ir pranešimų apie su sauga susijusius įvykius reglamentą – abu turi būti priimti 2022 m. Komisija ir Agentūra visą šią medžiagą atidžiai išnagrinės;

([5]) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

([6]) 2020 m. birželio 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/736, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 (OL L 172, 2020 6 3, p. 7).

(14) CAC pateikė naujausią informaciją apie priemones, kurių imtasi pagal jo taisomųjų veiksmų planą, atsižvelgiant į pastabas, pateiktas per 2020 m. Sąjungos vertinimo vietoje vizitą. Šios priemonės apėmė žmogiškųjų išteklių planavimo ir mokymo procesų, kelių procedūrų ir kontrolinių sąrašų atnaujinimą, siekiant pagerinti jo vykdomą saugos priežiūros veiklą, elektroninės duomenų bazės, kuri padėtų vykdyti priežiūros veiklą, įdiegimą, ir jo pranešimų apie su sauga susijusius įvykius sistemos kūrimą;

(15) be to, prisidėdama prie Sąjungos pastangų padėti CAC patenkinti poreikius gerinti aviacijos saugą, 2022 m. kovo mėn. Agentūra pradėjo įgyvendinti specialų techninį projektą, kuriuo siekiama stiprinti CAC saugos priežiūrą skrydžių vykdymo ir tinkamumo skraidyti srityse;

(16) remiantis visa turima informacija, manoma, kad CAC labai sustiprino savo saugos priežiūros pajėgumus. Taip pat pripažįstama, kad CAC yra įsipareigojęs toliau dėti pastangas tobulinti savo priežiūros pajėgumus ir spręsti nustatytas saugos problemas. Nepaisant šių teigiamų pokyčių, šiuo metu nėra pakankamai pagrįstų įrodymų, nes CAC veiksmingai pašalino visus trūkumus, nustatytus per 2020 m. vasario mėn. vertinimo vietoje vizitą, po kurio pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2020/736 buvo priimtas sprendimas taikyti draudimą vykdyti veiklą. Pateiktą informaciją apie galimus patobulinimus reikia toliau tikrinti per papildomus techninius posėdžius ir galbūt patvirtinant ją vietoje;

(17) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Armėnijos oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(18) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Armėnijoje, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Irako oro vežėjai

(19) 2015 m. gruodžio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/2322 ([7]) oro vežėjas *Iraqi Airways* įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(20) 2022 m. vasario mėn. Irako civilinės aviacijos administracija (toliau – ICAA) ir *Iraqi Airways* pateikė Komisijai informacijos apie veiksmus ir priemones, kurių imtasi jų saugos priežiūros ir valdymo sistemoms gerinti bei pajėgumams stiprinti. Remdamasi gauta informacija, Komisija pažymi, kad sprendžiant nustatytas saugos problemas padaryta tam tikra pažanga. Tačiau buvo nustatyta tam tikrų trūkumų, įskaitant trūkumus, susijusius su kontrolinių sąrašų, kuriuos ICAA inspektoriai naudoja sertifikavimo ir priežiūros procesuose, taip pat ICAA mokymo plano ir jo įgyvendinimo kokybe. Įvertinus ICAA vykdant priežiūrą gautus rezultatus nustatyta keletas trūkumų, visų pirma susijusių su tuo, kaip rengiamos vykdant priežiūrą gautos išvados ir užtikrinami tolesni veiksmai. Šiuo atžvilgiu taip pat pažymėta, kad ICAA inspektoriai prireikus nesiėmė tinkamų vykdymo užtikrinimo priemonių;

(21) įvertinus *Iraqi Airways* pateiktą informaciją paaiškėjo, kad oro vežėjas padarė didelę pažangą įvairiose srityse. Pažymėta, kad oro vežėjas pasamdė išorės konsultantą oro vežėjo auditui atlikti ir šiuo metu įgyvendinam taisomųjų veiksmų planui parengti;

(22) siekiant dar labiau padidinti analizuotinų ir rengiant saugos gerinimo priemones naudotinų duomenų kiekį, pradėta vykdyti skrydžio duomenų stebėsenos programa. Be to, buvo sukurta vidaus pranešimų teikimo sistema, pradėta rengti įvairių strateginių lygių susitikimus saugos klausimais ir peržiūrėti kai kurie organizacijos vadovai;

(23) nepaisant pirmiau minėtos pažangos, tebėra tam tikrų problemų, įskaitant tai, kad vis dar reikia įdiegti keletą techninės priežiūros, skrydžių vykdymo ir dokumentų tvarkymo taikomųjų programų. Oro vežėjas taip pat turi tobulinti savo funkcijas ir procedūras, susijusias su ICAA vykdant priežiūrą nustatytų trūkumų šalinimu. Be to, nors *Iraki Airways* sukūrė kokybės valdymo sistemą, atrodo, kad negalima tinkamai atsižvelgti į visas taikant šią sistemą nustatytas išvadas;

([7]) 2015 m. gruodžio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/2322, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 328, 2015 12 12, p. 67).

(24) Irako prašymu ir Komisijai vykdant nuolatinę stebėsenos veiklą, 2021 m. gruodžio 14 d. ir 2022 m. gegužės 4 d. Komisija, Agentūra, valstybės narės, ICAA ir *Iraqi Airways* surengė du techninius posėdžius. Abiem atvejais ICAA pristatė, kokia pažanga padaryta sprendžiant saugos problemas, susijusias su jos gebėjimu užtikrinti veiksmingą saugos priežiūrą, visų pirma *Iraqi Airways* priežiūrą, šalyje. *Iraki Airways* pristatė, kokia pažanga padaryta šalinant anksčiau nustatytus saugos trūkumus, dėl kurių Agentūra galiausiai priėmė sprendimą neišduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimo, taip pat kitus susijusius saugos patobulinimus;

(25) ICAA ir *Iraqi Airways* parodė aiškią viziją ir siekius gerinti savo atitiktį teisės aktams ir saugos rodiklius. Tačiau dar reikalingi papildomi patobulinimai. Komisija toliau bendradarbiaus su ICAA ir *Iraqi Airways*, kad stebėtų jų pastangas stiprinti saugos priežiūros ir valdymo pajėgumus ir prie jų prisidėtų. Atsižvelgiant į šias aplinkybes konstatuota, kad 2022 m. Agentūra pradės vykdyti techninės pagalbos projektą, kuriuo bus remiamos ICAA pastangos stiprinti aviacijos saugos priežiūrą Irake;

(26) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Irako oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(27) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Irake, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

(28) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl atitinkamų tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Kazachstano oro vežėjai

(29) 2016 m. gruodžio mėn. oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/2214 ([8]) buvo išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo, išskyrus *Air Astana*, kuri 2015 m. Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/2322 buvo išbraukta iš B priedo;

(30) 2021 m. spalio mėn., Komisijai vykdant nuolatinę saugos priežiūros sistemos stebėseną Kazachstane, Komisijos, Agentūros ir valstybių narių ekspertai (toliau – vertinimo grupė) surengė Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Kazachstane – Kazachstano civilinės aviacijos komiteto (toliau – CAC KZ) ir akcinės bendrovės „Kazachstano aviacijos administracija“ (toliau – AAK) biuruose, taip pat trijų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, t. y. *Air Astana*, *Jupiter Jet* ir *Qazaq Air*, biuruose;

(31) 2022 m. vasario 2 d. AAK pateikė Komisijai taisomųjų veiksmų planą, skirtą nustatytiems trūkumams, apie kuriuos pranešė vertinimo grupė, pašalinti. Komisija kartu su Agentūra taisomųjų veiksmų planą įvertino ir pateikė CAC KZ ir AAK pastabas bei koregavimo pasiūlymus;

(32) 2022 m. balandžio 27 ir 28 d. Komisija, Agentūra, valstybės narės ir CAC KZ bei AAK atstovai surengė techninį posėdį. To posėdžio tikslas buvo apžvelgti CAC KZ ir AAK taisomųjų veiksmų plano rengimą ir įgyvendinimą bei su tuo susijusius veiksmus, kurių jie ėmėsi siekdami užtikrinti faktinę savo saugos priežiūros sistemos atitiktį atitinkamiems tarptautiniams saugos standartams;

(33) remiantis pateiktu taisomųjų veiksmų planu ir techninio posėdžio metu vykusiomis diskusijomis bei pateiktais įrodymais, pažymėta, kad siekiant atsižvelgti į vertinimo vietoje vizito metu pateiktas pastabas padaryta pažanga. Akivaizdu, kad visos pastabos buvo iš dalies aptartos ir kai kurios iš jų gali būti laikomos nebesvarstytinomis;

([8]) 2016 m. gruodžio 8 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/2214, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 (OL L 334, 2016 12 9, p. 6).

(34) posėdyje paaiškėjo, kad CAC KZ ir AAK vis dar turi pateikti Komisijai papildomų paaiškinimų ir įrodymų, susijusių su tam tikrais veiksmais ir priemonėmis, kurių buvo imtasi. Komisija taip pat paprašė CAC KZ ir AAK peržiūrėti taisomųjų veiksmų planą toliau plėtojant saugos trūkumų, nustatytų per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą, pagrindinių priežasčių analizę, kad ją būtų galima aptarti kitame techniniame posėdyje;

(35) atsižvelgdama į 2021 m. lapkričio mėn. ES skrydžių saugos komiteto svarstymus ir 2022 m. balandžio mėn. techniniame posėdyje patvirtintus tolesnius veiksmus, Komisija pakvietė CAC KZ, AAK ir oro vežėją *Air Astana* 2022 m. gegužės 17 d. surengti klausymą ES skrydžių saugos komitete;

(36) per klausymą CAC KZ ir AAK Komisijai ir ES skrydžių saugos komitetui pristatė sistemos, įdiegtos oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, saugos priežiūrai užtikrinti, apžvalgą. Jie paaiškino Kazachstano nacionalinį saugos plėtros planą, į kurį įtrauktos Kazachstano oro transporto veiksmingumo didinimo priemonės, įskaitant veiksmingą atitinkamų tarptautinių saugos standartų įgyvendinimą. Be to, AAK pranešė apie naujausius pokyčius, susijusius su jo organizacine struktūra, aviacijos pramonės dydžiu Kazachstane, taip pat 2021 m. rugpjūčio mėn. vykusio ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizito rezultatus;

(37) pabrėždami savo įsipareigojimą nuolat gerinti padėtį, CAC KZ ir AAK Komisijai ir ES skrydžių saugos komitetui pateikė išsamią taisomųjų veiksmų plano, parengto remiantis 2021 m. spalio mėn. surengto Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatais, įgyvendinimo apžvalgą. Ji apėmė būsimus strateginius tikslus, pavyzdžiui, Kazachstano teisinės sistemos, AAK vadovų ir procedūrų pakeitimus, tolesnį kokybės valdymo sistemos tobulinimą ir tolesnį veiksmingą atitinkamų tarptautinių saugos standartų įgyvendinimą;

(38) per klausymą CAC KZ ir AAK įsipareigojo nuolat informuoti Komisiją apie būsimus veiksmus, kurių reikia imtis atsižvelgiant į likusias pastabas, pateiktas 2021 m. Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu. Be to, jie įsipareigojo tęsti dialogą saugos klausimais, be kita ko, teikti susijusią informaciją saugos klausimais ir dalyvauti papildomuose posėdžiuose, ne rečiau kaip du kartus per metus arba kai Komisija manys, kad tai būtina;

(39) iš įrodymų matyti, kad priemonės, kurių ėmėsi CAC KZ ir AAK, jau padeda stiprinti jų gebėjimus vykdyti aviacijos veiklos Kazachstane priežiūrą. Tačiau reikia toliau gerinti jų galimybes prižiūrėti, kad oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, skrydžiai būtų vykdomi laikantis atitinkamų tarptautinių saugos standartų, be kita ko, užtikrinant, kad tokiai saugos priežiūros veiklai būtų užtikrinti tinkami ištekliai;

(40) remiantis pateikta informacija, paaiškėjo, kad nuo 2021 m. spalio mėn. CAC KZ ir AAK, įgyvendindami atitinkamus tarptautinius saugos standartus, padarė didelę pažangą. Komisija ir Agentūra atkreipė dėmesį į tai, kad jos ketina ir toliau remti CAC KZ ir AAK pastangas toliau stiprinti aviacijos saugos sistemą Kazachstane;

(41) per klausymą oro vežėjas *Air Astana* apžvelgė savo dabartinį orlaivių parką ir turimus išteklius bei įrangą. Jis pristatė savo patikimas ir pažangias sistemas – saugos valdymo sistemą ir kokybės valdymo sistemą. Oro vežėjas pažymėjo, kad jis taiko tam tikras programinės įrangos priemones, kad integruotų saugos, kokybės ir rizikos valdymo duomenis, įskaitant nuovargio rizikos valdymo sistemą;

(42) gavęs ES skrydžių saugos komiteto užklausą, oro vežėjas taip pat informavo apie AAK 2021–2022 m. vykdytą *Air Astana* priežiūros veiklą ir patvirtino, kad jo bendradarbiavimas su CAC KZ ir AAK pagerėjo;

(43) remdamasis savo svarstymais, ES skrydžių saugos komitetas padarė išvadą, kad ypatingą dėmesį reikėtų skirti nuolatinei saugos padėties ir pokyčių Kazachstane stebėsenai, be kita ko, reguliariai teikiant CAC KZ ir AAK pažangos ataskaitas, ir galimybei pakviesti juos į kitą klausymą būsimame ES skrydžių saugos komiteto posėdyje;

(44) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Kazachstano oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(45) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius visų tų vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

(46) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl atitinkamų tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Moldovos oro vežėjai

(47) 2021 m. lapkričio mėn. Moldovos oro vežėjai Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2021/2070 ([9]) buvo išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo, išskyrus *Air Moldova*, *Aerotranscargo* ir *Fly One*, kurie niekada nebuvo įrašyti nei į A, nei į B priedą;

(48) 2022 m. kovo 31 d. raštu Moldovos civilinės aviacijos administracija (toliau – CAAM) pateikė informacijos ir naujausius duomenis apie saugos priežiūros veiklą 2021 m. lapkričio mėn. – 2022 m. kovo mėn. laikotarpiu. Be naujausios informacijos apie taisomųjų veiksmų planą, parengtą remiantis 2021 m. rugsėjo mėn. Sąjungos vertinimo vietoje vizitu, į CAAM pateiktą informaciją taip pat įtraukti naujausi duomenys, susiję su naujausiais Moldovos nacionalinės aviacijos teisės aktų sistemos pakeitimais;

(49) išnagrinėjusi gautą informaciją ir dokumentus, Komisija mano, kad į likusias pastabas, pateiktas 2021 m. rugsėjo mėn. surengus vertinimo vietoje vizitą, deramai atsižvelgta ir gali būti laikoma, kad su jais susiję klausimai yra išspręsti. Atsižvelgdama į padarytą pažangą, Komisija mano, jog pakanka, kad CAAM kasmet siųstų atnaujintus duomenis, kol nebus nuspręsta kitaip;

(50) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Moldovos oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(51) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Moldovoje, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

(52) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl atitinkamų tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Pakistano oro vežėjai

(53) 2007 m. kovo mėn. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 235/2007 ([10]) oro vežėjas *Pakistan International Airlines* įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą, o 2007 m. lapkričio mėn. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1400/2007 ([11]) išbrauktas iš jo;

(54) 2020 m. birželio 24 d. Pakistano federalinio aviacijos ministro pareiškime atskleista, kad daug Pakistano civilinės aviacijos administracijos (toliau – PCAA) išduotų piloto licencijų buvo gautos sukčiaujant;

([9]) 2021 m. lapkričio 25 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/2070, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 (OL L 421, 2021 11 26, p. 31).

([10]) 2007 m. kovo 5 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 235/2007, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 66, 2007 3 6, p. 3).

([11]) 2007 m. lapkričio 28 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1400/2007, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 311, 2007 11 29, p. 12).

(55) dėl to įvykio ir akivaizdžiai neveiksmingos PCAA vykdomos saugos priežiūros Agentūra nuo 2020 m. liepos 1 d. sustabdė oro vežėjų *Pakistan International Airlines* ir *Vision Air* trečiosios šalies oro vežėjų leidimų galiojimą;

(56) 2020 m. liepos 1 d. Komisija nusprendė pradėti konsultacijas su PCAA pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį. Todėl atitinkamai 2020 m. liepos 9 d. ir rugsėjo 25 d., 2021 m. kovo 15 ir 16 d., 2021 m. spalio 15 d. ir 2022 m. kovo 16 d. Komisija, bendradarbiaudama su Agentūra ir valstybėmis narėmis, surengė keletą techninių posėdžių su PCAA;

(57) per tuos posėdžius buvo aptarti įvairūs klausimai, visų pirma oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Pakistane, ir, be kita ko, jų saugos valdymo sistemos priežiūra. Komisija paprašė informacijos ir įrodymų, kad patikrintų, ar panaši padėtis nėra susidariusi kitose srityse, pavyzdžiui, keleivių salono įgulos, techninės priežiūros inžinierių licencijavimo arba oro vežėjų sertifikavimo srityse;

(58) informacija, kuria 2022 m. kovo 16 d. apsikeista su PCAA, buvo sutelkta į neseniai pagal ICAO Visuotinės saugos priežiūros audito programą surengto vizito rezultatus. Komisija pabrėžė, kad, siekiant nustatyti tolesnius konsultacijų dėl skrydžių saugos sąrašo proceso etapus, bus deramai atsižvelgta į audito ataskaitos turinį. Per posėdį PCAA apžvelgė pagrindinius ataskaitos aspektus ir įsipareigojo parengta ataskaita pasidalyti su Komisija;

(59) gavusi ataskaitą, Komisija pastebėjo, kad joje nenurodomos sritys, kuriose būtina nedelsiant imtis taisomųjų veiksmų. Vis dėlto, nors iš ataskaitos matyti, kad PCAA iš esmės vykdo savo įsipareigojimus, akivaizdu, kad PCAA turi iš dalies pakeisti, papildyti ar patobulinti gaires ir procedūras, visų pirma pilotų licencijavimo srityje. Be to, joje pažymima, kad, siekiant užtikrinti veiksmingą priežiūrą, reikia tobulinti Pakistano nacionalinės teisės aktus įtraukiant nuostatas dėl vykdymo užtikrinimo politikos ir neribotos patikrą vykdančių darbuotojų prieigos;

(60) remdamasi turima informacija ir apsikeista informacija su PCAA, Komisija pripažįsta PCAA pastangas patvirtinti taisomųjų veiksmų planą nustatytiems saugos trūkumams pašalinti. Komisija, padedama Agentūros ir valstybių narių, pažymi, kad po vizito, surengto pagal ICAO Visuotinės saugos priežiūros audito programą, Pakistane vykdomas svarbus plėtros procesas, įskaitant jo pirminių aviacijos teisės aktų keitimą;

(61) tuo remdamasi Komisija, siekdama nustatyti, ar reikia imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005, toliau bendradarbiaus su PCAA ir stebės pažangą, padarytą sprendžiant klausimus, susijusius su saugos priežiūros padėtimi Pakistane. Vykdant šią nuolatinę stebėseną bus nustatyta, kada surengti Sąjungos vertinimo vietoje vizitą;

(62) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu dėl Pakistano oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(63) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Pakistane, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

(64) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl atitinkamų tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Rusijos oro vežėjai

(65) 2022 m. balandžio 8 d. Rusijos oro vežėjai, kurie eksploatavo vieną ar daugiau Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/594 ([12]) 4 arba 5 konstatuojamojoje dalyje nurodytų orlaivių, Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2022/594 buvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(66) 2022 m. balandžio 28 d. Rusijos federalinė oro transporto agentūra (toliau – FATA) pranešė Komisijai, kad, jos nuomone, bet kokie įtarimai dėl tarptautinių civilinės aviacijos standartų pažeidimų, taip pat visos Įgyvendinimo reglamente (ES) 2022/594 nurodytos saugos problemos yra nepagrįsti. Tačiau FATA nepateikė jokios informacijos savo teiginiui pagrįsti;

(67) vykdydama nuolatinę stebėseną Komisija nustatė, kad esama įrodymų, jog oro vežėjas *I Fly* į Rusijos orlaivių registrą įtraukė Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/594 5 konstatuojamojoje dalyje nurodytus orlaivius ir kad jis sąmoningai šiuos orlaivius eksploatavo pažeisdamas atitinkamus tarptautinius saugos standartus. Orlaiviai į Rusijos registrą įtraukti be savininkų sutikimo ir vėliau saugos klausimais nebendradarbiaujant su Airijos aviacijos administracija (Airija yra pripažinta šių orlaivių registracijos valstybė);

(68) remdamasi Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2022/594 ir Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad Rusijos oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą reikėtų iš dalies pakeisti ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įrašyti *I Fly*;

(69) valstybės narės turėtų ir toliau tikrinti, ar oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė FATA, iš tiesų laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų: vykdyti prioritetinius tų oro vežėjų patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Pietų Sudano oro vežėjai

(70) oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Pietų Sudane, niekada nebuvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A ar B priedą;

(71) per pastaruosius ketverius metus Pietų Sudane įvyko keturios mirtinos avarijos, taip pat kelios kitos avarijos ir pavojingi incidentai, dažnai susiję su įtartinais registracijos ženklais pažymėtais orlaiviais;

(72) 2021 m. kovo 26 d. Komisija pradėjo oficialias konsultacijas su Pietų Sudano civilinės aviacijos administracija (toliau – SSCAA) pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį;

(73) vėlesniuose laiškuose SSCAA nurodė, kad *South Sudan Supreme Airlines*, kurios orlaivis patyrė mirtiną avariją, oro vežėjo pažymėjimo (toliau – OVP) galiojimas sustabdytas ir kad dėl įtarimų, susijusių su tą avariją patyrusio orlaivio registracija, SSCAA tikrina visus šalies orlaivių naudotojus ir oro vežėjo pažymėjimus. Be to, SSCAA pranešė, kad vykdomi patobulinimai, susiję su taisyklių, vadovų ir mokymų rengimu ir peržiūra. 2021 m. lapkričio 5 d. buvo pateikti dokumentai, įskaitant informaciją apie SSCAA patikrinimų, priežiūros ir audito programą, taip pat tam tikrų oro vežėjų ir Pietų Sudane veiklą vykdančių užsienyje registruotų orlaivių tikrinimo ataskaitas;

(74) 2022 m. kovo 28 d. SSCAA pateikė atsakymus į 2021 m. kovo 26 d. Komisijos išsiųstą klausimyną. Atsižvelgiant į pateiktą informaciją, SSCAA dar nesukūrė ir neįdiegė veiksmingos priežiūros sistemos. Be to, SSCAA pažymi, kad, nors ji nėra išdavusi jokių licencijų ar OVP ir šalyje nėra registruotų orlaivių, SSCAA išdavė leidimus vykdyti skrydžius užsienyje registruotiems orlaiviams, kad jie galėtų vykdyti skrydžius Pietų Sudane. Įrodymų, kad būtų vykdoma kokia nors priežiūros veikla, dėl kurios būtų išduodami tokie leidimai, arba kad būtų vykdoma atitinkama nuolatinė stebėsena, nėra;

([12]) 2022 m. balandžio 8 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/594, kuriuo dėl oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Sąjungoje arba kurių veiklai Sąjungoje taikomi apribojimai, sąrašo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 (OL L 114, 2022 4 12, p. 49).

(75) 2022 m. vasario 22 d. Komisija informavo SSCAA, jog ketina civilinės aviacijos priežiūros padėties Pietų Sudane peržiūrą įtraukti į kito ES skrydžių saugos komiteto posėdžio darbotvarkę ir pakvietė SSCAA į 2022 m. gegužės 18 d. ES skrydžių saugos komiteto posėdį;

(76) per klausymą SSCAA Komisijai ir ES skrydžių saugos komitetui pristatė savo organizacinės struktūros apžvalgą ir informaciją apie Pietų Sudano aviacijos pramonės dydį. Ji pristatė įvairias SSCAA direktoratų funkcijas ir pareigas, taip pat pateikė bendro pobūdžio informacijos apie institucijos personalą. Taip pat patikslino, kad nustatant civilinės aviacijos taisykles ir plėtojant veiksmingą priežiūros procesą SSCAA vis dar labai priklauso nuo Rytų Afrikos bendrijos civilinės aviacijos saugos ir saugumo priežiūros agentūros (EAC-CASSOA) paramos. Šiuo atžvilgiu SSCAA pažymėjo, kad vertintų bet kokią pagalbą ir paramą jos veiklai;

(77) SSCAA patvirtino neišdavusi jokių OVP ir dar nesukūrusi orlaivių registro. Tačiau SSCAA informavo, kad po mokymų, kuriuos nuo 2022 m. gegužės 23 d. rengs EAC-CASSOA, ji tikisi pasiekti tikslą sukurti orlaivių registrą ir užtikrinti galimybę išduoti pažymėjimus oro vežėjams taikant ICAO gairėse nustatytą penkių etapų pažymėjimų išdavimo procedūrą;

(78) SSCAA informavo Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą, kad užsienio oro vežėjams ji išdavė 24 leidimus vykdyti skrydžius ir kad kai kurie iš šių leidimus gavusių oro vežėjų šalyje vykdo vidaus skrydžius. Atrodytų, kad tai yra vienintelė SSCAA vykdoma sertifikavimo veikla. SSCAA, patvirtindama OVP, aprašė tokių leidimų išdavimo procesą, kuris apima dokumentų tikrinimą ir fizinį orlaivio patikrinimą. Tačiau ši informacija buvo pateikta tik per klausymą ir patikrinti, kaip vykdomas patvirtinimo procesas, nebuvo įmanoma;

(79) per klausymą SSCAA taip pat pateikė pavyzdį, kai buvo imtasi vykdymo užtikrinimo veiksmų prieš užsienio oro vežėją, panaikinant jo leidimą vykdyti skrydžius, kai SSCAA nustatė, kad jos kompetentinga institucija atšaukė oro vežėjo OVP;

(80) Komisija ir ES skrydžių saugos komitetas atkreipė dėmesį į tai, kad oro vežėjo, už kurio teisės aktais nustatytą priežiūrą SSCAA būtų atsakinga, nėra, nes ji neišdavė jokio OVP, ir kad visus skrydžius šalyje vykdo oro vežėjai, kurių OVP išdavė užsienio institucijos. Todėl, atsižvelgiant į Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytus bendruosius kriterijus, oro vežėjo, kuriam pažymėjimą išdavė SSCAA ir kuris galėtų atitikti reikalavimus imtis veiksmų Sąjungos lygmeniu, nėra;

(81) be to, Komisija ir ES skrydžių saugos komitetas atkreipė dėmesį į SSCAA pranešimus, kad ji neketina išduoti OVP tol, kol neturės sertifikavimo ir priežiūros pajėgumų, kurie jai leistų įgyvendinti atitinkamą tarptautinį saugos standartą ir užtikrinti jo taikymą;

(82) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad dėl Pietų Sudano oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

(83) vykdydama nuolatinę stebėseną, Komisija toliau atidžiai stebės saugos padėtį Pietų Sudane. ES skrydžių saugos komitetas padarė išvadą, kad ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas saugos padėčiai ir pokyčiams Pietų Sudane, o SSCAA turėtų būti paprašyta reguliariai teikti ataskaitas apie pažangą, padarytą nustatant civilinės aviacijos taisykles, plėtojant veiksmingos saugos priežiūros procesą ir pajėgumus išduoti OVP. Jei Komisija sužino apie neišvengiamą riziką saugai, kylančią dėl atitinkamų tarptautinių saugos standartų nesilaikymo, pavyzdžiui, jei OVP išduotas SSCAA neturint tinkamų sertifikavimo ir priežiūros pajėgumų, pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 Komisijai gali prireikti imtis tolesnių veiksmų, pavyzdžiui, atitinkamiems oro vežėjams taikyti draudimą vykdyti veiklą ir juos įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(84) todėl Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(85) Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 5 ir 6 straipsniuose pripažįstama būtinybė sprendimus priimti skubiai ir, jei reikia, taikyti skubos tvarką, turint omenyje jų įtaką saugai. Todėl siekiant apsaugoti neskelbtiną informaciją ir keleivius labai svarbu, kad sprendimai dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje arba tos veiklos apribojimai, sąrašo atnaujinimo būtų skelbiami ir įsigaliotų tuoj pat po jų priėmimo;

(86) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 15 straipsniu įsteigto ES skrydžių saugos komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

1) A priedas pakeičiamas šio reglamento I priedo tekstu;

2) B priedas pakeičiamas šio reglamento II priedo tekstu.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2022 m. birželio 1 d.

Komisijos vardu
Pirmininkės pavedimu
Adina VĂLEAN
Komisijos narė

I PRIEDAS

„A PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, KURIEMS DRAUDŽIAMA VYKDYTI VEIKLĄ SĄJUNGOJE, SĄRAŠAS SU IŠIMTIMIS [1]

Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	OVP numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venesuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinamas
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iranas
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irakas
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigerija
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabvė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Afganistano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Afganistanas**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistanas
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistanas
Visi oro vežėjai, išskyrus oro vežėjus *TAAG Angola Airlines* ir *Heli Malongo*, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nežinomas	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nežinomas	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nežinomas	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nežinomas	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Armėnijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Armėnija**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armėnija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armėnija
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armėnija

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

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armėnija
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armėnija
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armėnija
SKYBALL	AM AOC 073	Netaikoma	Armėnija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo (Brazavilio) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Kongas (Brazavilis)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongas (Brazavilis)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongas (Brazavilis)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongas (Brazavilis)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongas (Brazavilis)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Nežinomas	Kongas (Brazavilis)
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Demokratinės Respublikos (KDR) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Kongo Demokratinė Respublika (KDR)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Džibučio institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Džibutis**
DAALLO AIRLINES	Nežinomas	DAO	Džibutis
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Pusiaujo Gvinėja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Pusiaujo Gvinėja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Eritrėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Eritrėja**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrėja
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrėja
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kirgizijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Kirgizija**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgizija
AIR COMPANY AIR KG	50	Nežinomas	Kirgizija
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizija
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizija
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizija
HELI SKY	47	HAC	Kirgizija
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizija
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizija
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizija
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Liberijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą			**Liberija**

Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Libijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Libija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
AL MAHA AVIATION	030/18	Nežinomas	Libija
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libija
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Nepalo institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Nepalas**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nežinomas	Nepalas
ALTITUDE AIR	085/2016	Nežinomas	Nepalas
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalas
FISHTAIL AIR	017/2001	Nežinomas	Nepalas
SUMMIT AIR	064/2010	Nežinomas	Nepalas
HELI EVEREST	086/2016	Nežinomas	Nepalas
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepalas
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Nežinomas	Nepalas
MAKALU AIR	057A/2009	Nežinomas	Nepalas
MANANG AIR PVT	082/2014	Nežinomas	Nepalas
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nežinomas	Nepalas
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Nežinomas	Nepalas
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalas
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nežinomas	Nepalas
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalas
SIMRIK AIR	034/2000	Nežinomas	Nepalas
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalas
SITA AIR	033/2000	Nežinomas	Nepalas
TARA AIR	053/2009	Nežinomas	Nepalas
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepalas

Toliau nurodyti oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Rusijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą			**Rusija**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusija
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Rusija
IZHAVIA	479	IZA	Rusija
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY "YAKUTIA"	464	SYL	Rusija
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Rusija
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Rusija
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusija
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Rusija
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusija
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Rusija
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusija
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Rusija
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rusija
LTD. I FLY	533	RSY	Rusija
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusija
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rusija
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusija
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusija
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė San Tomės ir Prinsipės institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**San Tomė ir Prinsipė**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	San Tomė ir Prinsipė
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	San Tomė ir Prinsipė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Siera Leonės valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą			**Siera Leonė**
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Sudano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Sudanas**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudanas
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudanas
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudanas
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudanas
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudanas
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudanas
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudanas
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudanas
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudanas
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudanas
SUN AIR	51	SNR	Sudanas
TARCO AIR	56	TRQ	Sudanas“

II PRIEDAS

„B PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, KURIŲ VEIKLAI SĄJUNGOJE TAIKOMI APRIBOJIMAI, SĄRAŠAS [1]

Oro vežėjo pažymėjime (OVP) nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	OVP numeris	Triraidis oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio (-ių), kuriam (-iems) taikomi apribojimai, serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
IRAN AIR	FS100	IRA	Iranas	Visi „Fokker F100“ ir „Boeing B747“ tipų orlaiviai.	„Fokker F100“ tipo orlaiviai, kaip nurodyta OVP; „Boeing B747“ tipo orlaiviai, kaip nurodyta OVP.	Iranas
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Šiaurės Korėja	Visi orlaiviai, išskyrus 2 „TU-204“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus „P-632“, „P-633“ tipų orlaivius.	Šiaurės Korėja“

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