KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2021/2070

2021 m. lapkričio 25 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, Komorų, Libijos, Meksikos, 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, Sudane 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 ir Prancūzija, 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 ([6]) Armėnijos oro vežėjai įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(13) 2021 m. lapkričio 3 d. Komisija, Agentūra, valstybės narės ir Armėnijos civilinės aviacijos komitetas (CAC, angl. *Civil Aviation Committee of Armenia*) surengė techninį posėdį, per kurį CAC pateikė naujausios informacijos apie veiksmus, kurių imtasi po 2021 m. balandžio 15 d. įvykusio techninio posėdžio nustatytiems saugos trūkumams pašalinti. CAC pateikė naujausių pokyčių, susijusių su Armėnijos civilinės aviacijos teisės aktų sistema, apžvalgą, informacijos apie CAC departamentuose ar skyriuose toliau plėtojamas funkcijas ir pareigybes ir Žmogiškųjų išteklių vadovą;

(14) CAC taip pat informavo Komisiją apie naujai parengtą Saugos valdymo vadovą ir apie CAC darbuotojų baigtus saugos valdymo sistemos mokymus;

([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).

(15) be to, CAC informavo Komisiją, kad oro vežėjų *Atlantis Armenian Airlines* ir *Fly Armenia Airways* oro vežėjo pažymėjimai (OVP) atšaukti ir kad pažymėjimas išduotas naujam oro vežėjui *Flyone Armenia* (OVP Nr. 074). Kadangi CAC neįrodė, kad yra pakankamai pajėgus įgyvendinti reikiamus saugos standartus ir užtikrinti jų vykdymą, OVP išdavimu šiam naujam oro vežėjui neužtikrinama pakankama atitiktis tarptautiniams saugos standartams;

(16) Komisija konstatuoja, kad CAC, spręsdamas aviacijos saugos problemas, dėl kurių oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Armėnijoje, 2020 m. birželio mėn. įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą, padarė pažangą. Tačiau, remiantis CAC pateikta informacija ir dokumentais, nėra pakankamai įrodymų, kad siekiant užtikrinti atitiktį tarptautiniams saugos standartams per 2020 m. Sąjungos vertinimo vietoje vizitą nustatyti saugos trūkumai buvo veiksmingai pašalinti. Komisija toliau bendradarbiaus su CAC ir stebės, kokių tolesnių priemonių ir veiksmų imamasi siekiant pašalinti tuos saugos trūkumus, o kartu stebės ir CAC saugos priežiūros pajėgumus. Atsižvelgiant į šias aplinkybes konstatuota, kad Agentūra administruos techninės pagalbos projektą, kuriuo bus remiamos CAC pastangos stiprinti aviacijos saugos priežiūrą Armėnijoje;

(17) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad dėl Armėnijos oro vežėjų turėtų būti iš dalies pakeistas oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašas ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą turėtų būti įrašytas oro vežėjas *Flyone Armenia*, o iš jo išbraukti oro vežėjai *Atlantis Armenian Airlines* ir *Fly Armenia Airways*;

(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;

Komorų oro vežėjai

(19) 2006 m. kovo 22 d. oro vežėjas *Air Service Comores* buvo įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(20) 2006 m. spalio 12 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1543/2006 ([7]) oro vežėjas *Air Service Comores* perkeltas iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo į B priedą;

(21) vykdydama nuolatinę stebėseną Komisija paprašė, kad *Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores* (ANACM) pateiktų visų OVP turėtojų, kuriems pažymėjimai išduoti Komoruose, sąrašą;

(22) 2021 m. liepos 15 d. ANACM raštu patvirtino, kad oro vežėjas *Air Service Comores* nutraukė veiklą;

(23) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą reikėtų iš dalies pakeisti ir oro vežėją *Air Service Comores* išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedo;

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

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

([7]) 2006 m. spalio 12 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1543/2006, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą, su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 910/2006 (OL L 283, 2006 10 14, p. 27).

Irako oro vežėjai

(26) 2015 m. gruodžio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/2322 ([8]) oro vežėjas *Iraqi Airways* įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(27) 2021 m. birželio 17 d. Irako prašymu ir Komisijai vykdant nuolatinę stebėseną, Komisija, Agentūra, valstybės narės ir Irako civilinės aviacijos administracija (ICAA, angl. *Iraqi Civil Aviation Authority*) surengė techninį posėdį. Per tą posėdį ICAA pateikė naujausios informacijos apie veiksmus, kurių imtasi po to, kai oro vežėjas *Iraqi Airways* buvo įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą, taip pat informacijos apie dokumentų auditą, vykdomą pagal ICAO Visuotinės saugos priežiūros audito programos nuolatinės stebėsenos metodą (USOAP CMA, angl. *Universal SAFEty Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach*);

(28) be to, ICAA nurodė Komisijai, kad buvo atsižvelgta į visas 2017 m. Agentūros pateiktas rekomendacijas, parengtas įgyvendinant ICAA skirtą techninės pagalbos projektą, ir kad jos buvo įgyvendintos. Be informacijos, pateiktos prieš techninį posėdį, ICAA įsipareigojo pateikti papildomų įrodymų minėtai pažangai įrodyti. Per antrą to posėdžio dalį specialiu Irako prašymu Komisija ir Agentūra pateikė paaiškinimų dėl trečiosios šalies oro vežėjų leidimų išdavimo procedūros, kuri yra aktuali dėl oro vežėjo *Iraqi Airways* arba kitų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Irake, planų ateityje teikti paraiškas išduoti trečiosios šalies oro vežėjų leidimus;

(29) 2021 m. birželio 17 d. posėdyje Komisija nurodė, kad galėtų apsvarstyti galimybę išbraukti oro vežėją *Iraki Airways* iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo, jei remiantis informacija, be kita ko, gauta per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą, būtų patvirtina, kad Irakas laikosi ICAO sertifikavimo ir priežiūros standartų, o oro vežėjas *Iraqi Airways* Agentūrai ir Komisijai įrodytų, kad priežastys, dėl kurių 2015 m. priimtas sprendimas neišduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimo, yra pašalintos;

(30) 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;

(31) 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;

Kazachstano oro vežėjai

(32) 2016 m. gruodžio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/2214 ([9]) Kazachstano oro vežėjai buvo išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;

(33) 2020 m. vasario mėn., vykdant nuolatinę saugos priežiūros sistemos Kazachstane stebėseną, pradėtos oficialios konsultacijos su Kazachstano kompetentingomis institucijomis. Todėl 2021 m. gegužės mėn. vykusiame posėdyje ES skrydžių saugos komitetui pateikta saugos priežiūros padėties Kazachstane apžvalga;

(34) po 2021 m. gegužės mėn. ES skrydžių saugos komiteto svarstymų Komisijos, Agentūros ir valstybių narių ekspertai 2021 m. spalio 11–15 d. Kazachstane surengė Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Kazachstano Civilinės aviacijos komitete (CAC KZ, angl. *Civil Aviation Committee of Kazakhstan*) ir akcinėje bendrovėje „Kazachstano aviacijos administracija“ (AAK, angl. *Aviation Administration of Kazakhstan*), taip pat atrinko tris oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, t. y. *Air Astana*, *Jupiter JET* ir *Qazaq Air*;

([8]) 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).

([9]) 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).

(35) per vertinimo vizitą daugiausia dėmesio skirta AAK veiklai, atsižvelgiant į tai, kad tai akcinei bendrovei tenka dominuojantis vaidmuo vykdant oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, priežiūrą ir su ja susijusi atsakomybė. Tačiau CAC KZ atstovai dalyvavo visoje vertinimo veikloje, nes jų kompetencijai priklauso tam tikra politinė veikla, pavyzdžiui, AAK procedūrų tvirtinimas;

(36) iš vertinimo vizito aiškiai matyti, kad nors AAK įrodė savo pranašumus, vis dar yra trūkumų, pavyzdžiui, AAK įsipareigojimų nesilaikymas vykdant oro vežėjų sertifikavimo procedūras. Be to, priežiūros procesas turėtų būti pritaikytas ir prireikus sustiprintas siekiant užtikrinti, kad vykdoma visų oro vežėjų priežiūra būtų proporcinga tų oro vežėjų dydžiui ir sudėtingumui, taip pat užtikrinti nuolatinę atitiktį taikomiems tarptautiniams saugos standartams;

(37) CAC KZ turėtų skirti daugiau dėmesio tam, kad būtų užtikrinta, jog būtų nuolat atnaujinama teisinė sistema įtraukiant ICAO priedų pakeitimus į Kazachstano teisės aktus. CAC KZ ir AAK turi užtikrinti, kad būtų įdiegti patikimi vidaus mechanizmai ir procedūros, kuriais dabartinė teisinė ir techninė sistema būtų integruota į įprastinę organizacijos veiklą ir procedūras. Todėl CAC KZ ir AAK turėtų pagerinti savo bendras kokybės valdymo funkcijas, taip pat Kazachstano valstybinę saugos programą, kad užtikrintų, jog galima saugos rizika būtų sistemingai ir laiku nustatyta ir tinkamai sumažinta;

(38) kalbant apie AAK vykdomą licencijavimo veiklą, kuria užtikrinama, kad Kazachstanas, kaip ICAO susitariančioji valstybė, vykdytų licencijavimo įsipareigojimus, vertinimo grupė nustatė tobulintinas sritis, visų pirma inspektorių procedūras, skrydžio įgulos teorijos egzaminų sistemą ir procedūras, kuriomis užtikrinamas standartizuotas požiūris į skrydžio egzaminuotojų kvalifikaciją ir jos priežiūrą;

(39) tinkamumo skraidyti patikros darbuotojai gerai išmano galiojančias AAK procedūras. Tačiau būtina toliau gerinti padėtį, visų pirma kartotinio ir specializuoto mokymo srityje, kad būtų užtikrinta reikiama inspektorių kvalifikacija. Patikrinus tinkamumo skraidyti patikros darbuotojų vykdomos veiklos imtį nustatyta nukrypimų nuo reikalavimų, visų pirma oro vežėjų ir techninės priežiūros organizacijų sertifikavimo ir priežiūros srityse;

(40) 2021 m. spalio 13 d. vertinimo grupė surengė specialų vizitą pagrindinio keleivius ir krovinius vežančio Kazachstano oro vežėjo *Air Astana* patalpose. Šis oro vežėjas turi tinkamai veikiančią ir patikimą saugos valdymo sistemą, kurią taikant gaunama oro vežėjui naudingų duomenų. Apskritai, remiantis imties peržiūra, buvo galima patvirtinti, kad įdiegta patikima ir funkcionali atitikties stebėsenos sistema. Įmonės vyresnioji vadovybė gerai išmano tas sistemas ir naudoja jas, kad nustatytų riziką ir imtųsi tinkamų priemonių didžiausiai rizikai sumažinti iki priimtino lygio;

(41) vykdydamas skrydžius oro vežėjas naudojasi kvalifikuotų technikų ir techninės priežiūros stočių, kuriose galima atlikti techninę priežiūrą, pagalba. Per vizitą jokių problemų ar trūkumų tinkamumo skraidyti srityje nenustatyta;

(42) oro vežėjas įrodė turintis patikimą ir struktūruotą sistemą, skirtą įvairiems skrydžio įgulos, keleivių salono įgulos ir skrydžių vykdymo pareigūnų ir (arba) skrydžių dispečerių, įskaitant instruktorius ir skrydžio egzaminuotojus, mokymo aspektams kontroliuoti. Iš atrinktų bylų matyti, kad mokymo pažymėjimus galima atsekti, o formos pildomos tinkamai;

(43) 2021 m. spalio 13 d. specialus vertinimo grupės vizitas surengtas oro vežėjo *Jupiter JET*, kuris yra Almatoje įsisteigęs krovinius vežantis Kazachstano oro vežėjas, patalpose. 1996 m. jis buvo įsteigtas kaip akcinė bendrovė *Air Company ATMA*, o 2016 m. jo pavadinimas pakeistas. Jis teikia *ad hoc* užsakomąsias paslaugas vienu orlaiviu „Antonov AN-12“;

(44) nors oro vežėjas sukūrė ir įdiegė saugos valdymo sistemą, reikiamam sistemos brandos lygiui pasiekti reikia tolesnių patobulinimų;

(45) oro vežėjas įrodė, kad turi patikimą struktūrinę sistemą, kad galėtų kontroliuoti įvairius nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti aspektus;

(46) vizito metu buvo nustatyta, kad su elektronine laikmena susijusios procedūros, įtrauktos į Skrydžių vykdymo vadovą, buvo labai bendro pobūdžio. Be to, nustatyta, kad Skrydžių vykdymo vadove kai kurios procedūros nebuvo atnaujintos ar visiškai parengtos, pvz., į skyrių, susijusį su oro eismo pavojaus ir susidūrimų vengimo sistema, nebuvo įtrauktos visos standartinės TCAS 7.1 iškvietimų ir susijusios procedūros. Skrydžių vykdymo vadovą reikia peržiūrėti ir patikrinti, ar jis atitinka taikomus standartus;

(47) 2015 m. įsteigtas oro vežėjas *Qazaq Air* yra Nur Sultane įsikūręs tarpregioninis keleivius ir krovinius vežantis oro vežėjas, eksploatuojantis penkis „De Havilland Dash-8-Q400NG“ turbosraigtinius orlaivius. 2021 m. spalio 14 d. vertinimo grupė surengė specialų vizitą oro vežėjo patalpose;

(48) oro vežėjas *Qazaq Air* yra įdiegęs saugos valdymo sistemą, kurią taikant gaunama oro vežėjui naudingų duomenų. Tačiau atliekant vertinimą nustatyta, kad ne visa oro vežėjo *Qazaq Air* veikla buvo sistemingai vykdoma pagal Saugos valdymo vadovo reikalavimus, pvz., neatliko saugos audito, taip pat dar nebuvo atliktos reagavimo į ekstremalias situacijas pratybos;

(49) oro vežėjas išplėtojo ir įdiegė atitikties stebėsenos funkciją, tačiau, siekiant užtikrinti, kad būtų išnaudojamas visas jos potencialas, reikia tolesnių patobulinimų, visų pirma susijusių su pažeidimų, nustatytų atliekant vidaus auditą, pašalinimu;

(50) atliekant vertinimą pastebėta tam tikrų neatitikties oro vežėjo Skrydžių vykdymo vadovui atvejų. Ypač didelį susirūpinimą kelia tai, kad oro vežėjas skrydžio įguloms nėra nustatęs skrydžių vykdymo prasto matomumo sąlygomis kvalifikacijos kriterijų, nors oro vežėjas yra patvirtintas vykdyti skrydžius prasto matomumo sąlygomis;

(51) oro vežėjas *Qazaq Air* savo skrydžio įgulai naudoja kompiuterinę skrydžio įgulos planavimo ir stebėsenos sistemą. Vertinant skrydžių dispečerių mokymo įrašus nustatyta, kad kai kuriuos kartotinius mokymus buvo vėluojama rengti;

(52) remdamasis savo svarstymais, ES skrydžių saugos komitetas padarė išvadą, kad ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas CAC KZ ir AAK tolesnės veiklos, kuria būtų siekiama atsižvelgti į vertinimo vizito metu pateiktas pastabas ir visų pirma parengti bei veiksmingai įgyvendinti tinkamą taisomųjų veiksmų planą, stebėsenai, be kita ko, per kitą ES Skrydžių saugos komiteto posėdį išklausant CAC KZ ir AAK atstovus;

(53) 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;

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

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

Libijos oro vežėjai

(56) 2014 m. gruodžio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 1318/2014 ([10]) Libijos oro vežėjai buvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(57) 2021 m. birželio 2 d. raštu Libijos civilinės aviacijos administracija (LYCAA, angl. *Libyan Civil Aviation Authority*) pateikė informacijos apie savo struktūrą, priežiūros sistemą ir veiklą, įskaitant vidaus inspektorių procedūrų vadovus, civilinės aviacijos organizacijoms skirtus nurodymus, aviacijos specialistams ir organizacijoms skirtas formas, vykdymo užtikrinimo priemones, kurių imtasi nuo 2019 m., taip pat dabartinį OVP turėtojų ir registruotų orlaivių sąrašą;

([10]) 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1318/2014, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 355, 2014 12 12, p. 8).

(58) iš pateiktos informacijos matyti, kad LYCAA išdavė pažymėjimus dviem naujiems oro vežėjams, t. y. *Berniq Airways* (AOC 032/21) ir *Hala Airlines* (AOC 033/21), ir kad oro vežėjo *Global Aviation and Services* pavadinimas pakeistas į *Global Air Transport*. Kadangi LYCAA neįrodė, kad yra pakankamai pajėgi įgyvendinti reikiamus saugos standartus ir užtikrinti jų vykdymą, OVP išdavimu tiems dviem naujiems oro vežėjams neužtikrinama pakankama atitiktis tarptautiniams saugos standartams;

(59) Libijos prašymu 2021 m. rugsėjo 1 d. Komisija, Agentūra, valstybės narės ir LYCAA atstovai, vykdydami nuolatinę stebėseną, surengė techninį posėdį. Per tą posėdį LYCAA apžvelgė savo organizacinę struktūrą ir funkcijas, įskaitant pagrindinius saugos priežiūros vykdymo principus. Kita LYCAA pateikta informacija apėmė atnaujintą pokyčių apžvalgą ir jos veiksmų, kuriais atsižvelgiama į 2019 m. Agentūros pateiktas rekomendacijas, parengtas įgyvendinant LYCAA skirtą techninės pagalbos projektą, įgyvendinimo padėtį. LYCAA taip pat pateikė informacijos apie 2020 m. atlikto ICAO USOAP CMA dokumentų audito rezultatus;

(60) kadangi tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo srityje LYCAA padaryta pažanga yra nedidelė, Komisija ir ES skrydžių saugos komitetas, remdamiesi LYCAA pateikta informacija ir dokumentais, įskaitant 2021 m. rugsėjo 1 d. techniniame posėdyje LYCAA pateiktą informaciją, padarė išvadą, kad LYCAA nesugebėjo įrodyti, kad veiksmingai laikosi atitinkamų tarptautinių saugos standartų ir juos įgyvendina;

(61) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad Libijos oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą reikėtų iš dalies pakeisti ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įrašyti oro vežėjus *Berniq Airways* ir *Hala Airlines*;

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

Meksikos oro vežėjai

(63) Meksikos oro vežėjai niekada nebuvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A ar B priedą;

(64) po to, kai Meksikos oro vežėjui *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*) priklausantis orlaivis 2018 m. gegužės 18 d. Kuboje patyrė mirtiną avariją, Komisija susisiekė su Meksikos *Dirección General de Aeronáutica Civil* (toliau – Meksikos DGAC) ir paprašė pateikti išsamios informacijos. 2018 m. spalio 16 d. Komisija, Agentūra ir Meksikos DGAC pradėjo oficialias konsultacijas ir, be kita ko, surengė techninį posėdį;

(65) remdamasi surengtomis konsultacijomis, pateikta informacija ir ES SAFA ir trečiosios šalies oro vežėjų programų duomenimis, iš kurių tuo metu nebuvo matyti didelių ar sisteminių problemų, Komisija nusprendė, kad aviacijos saugos padėtis Meksikoje skubių saugos problemų nekelia;

(66) 2021 m. gegužės 25 d. Jungtinių Valstijų federalinė aviacijos administracija (FAA) pagal savo Tarptautinio aviacijos saugos vertinimo (IASA) programą Meksikos DGAC suteikė 2 kategorijos reitingą, nes laikėsi nuomonės, kad Meksikos DGAC neatitinka tarptautinių saugos standartų;

(67) 2021 m. birželio 23 d. Komisija Meksikos DGAC nusiuntė raštą, kuriame išreiškė susirūpinimą dėl FAA priimto sprendimo, ir paprašė pateikti visą susijusią informaciją, iš kurios būtų matyti FAA nustatytos saugos problemos mastas;

(68) 2021 m. rugsėjo 20 d. Meksikos DGAC pateikė Komisijai informaciją apie FAA nustatytus trūkumus, susijusius su ICAO svarbiausiais elementais, ir apie techninės pagalbos programas bei veiksmus, kurių imtasi siekiant tinkamai išspręsti šiuos klausimus;

(69) remdamasi turima informacija, įskaitant Meksikos DGAC 2021 m. rugsėjo 20 d. rašte pateiktą informaciją, Komisija mano, kad šiuo etapu Meksikos DGAC turi nustatytiems saugos trūkumams šalinti būtinų gebėjimų ir yra nusiteikusi tą daryti;

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

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

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

Moldovos oro vežėjai

(73) 2019 m. balandžio mėn. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/618 ([11]) visi Moldovos oro vežėjai, išskyrus oro vežėjus *Air Moldova*, *Fly One* ir *Aerotranscargo*, įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

(74) po 2021 m. gegužės mėn. ES skrydžių saugos komiteto svarstymų Komisijos, Agentūros ir valstybių narių ekspertai Moldovoje 2021 m. rugsėjo 20–24 d. surengė Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Moldovos civilinės aviacijos administracijos (CAAM, angl. *Civil Aviation Authority of Moldova*) ir atrinktų trijų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Moldovoje, t. y. *Terra Avia*, *Fly Pro* ir *HiSky*, patalpose;

(75) iš vertinimo vizito ataskaitos matyti, kad po 2019 m. Sąjungos vertinimo vietoje vizito CAAM kai kuriose srityse padarė nemažą pažangą. Svarbu pažymėti, kad CAAM užtikrino stabilumą, susijusį su nacionalinių aviacijos taisyklių rengimu, ir parodė gebanti brandžiai atlikti tinkamą ir veiksmingą priežiūrą. Buvo pažymėta, kad CAAM įdėjo daug pastangų, kad atnaujintų daugumą nacionalinių taisyklių ir parengtų naujas taisykles. CAAM rengia tinkamą rekomendacinę medžiagą, kad padėtų savo darbuotojams vykdyti priežiūros užduotis;

(76) CAAM sukūrė tvirtą kokybės valdymo sistemą. Buvo laikomasi 2021 m. audito plano – auditai ir patikrinimai buvo atliekami pagal tvarkaraštį. Vykdant šią veiklą nustatyti pažeidimai buvo arba yra nagrinėjami atsakingų darbuotojų;

(77) licencijų išdavimo veiklą CAAM vykdo pagal tarptautinius saugos standartus. Tačiau vertinimo grupė nustatė sritis, kurias reikia toliau tobulinti, visų pirma baigti rengti pilotų mėgėjų ir paskirtų aviacijos medicinos gydytojų teorijos egzaminų sistemą ir sustiprinti CAAM inspektoriaus vykdomą skrydžių egzaminuotojų priežiūrą;

(78) nuolatinės priežiūros programa, vertinant pagal sritis ir auditų skaičių, yra išsami, o inspektorių kvalifikacija ir patirtimi tinkamai rūpinamasi šiuo metu rengiant ir planuojant būsimus mokymus. Atlikti auditai, visų pirma oro vežėjų veiksmai, įskaitant taisomuosius veiksmus ir pagrindinių priežasčių analizę, tinkamai dokumentuojami ir stebimi. Tačiau reikia dar labiau standartizuoti tikrinimo procedūras, ypač kiek tai susiję su patikrinimų metu nustatytų pažeidimų registravimu;

(79) CAAM yra pajėgi pritraukti pakankamai darbuotojų, kurių reikia, atsižvelgiant į dabartinį aviacijos sektorius, kuriame vykdoma priežiūra, dydį ir veiklos sritį. Visi darbuotojai, su kuriais kalbėtasi, buvo kvalifikuoti ir tinkamai išmanė savo darbą. Teorinio mokymo programos ir planai yra tinkami;

([11]) 2019 m. balandžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/618, 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 106, 2019 4 17, p. 1).

(80) grupė padarė išvadą, kad CAAM turi pajėgumų prižiūrėti aviacijos veiklą Moldovoje, taikyti patikimą reguliavimo sistemą, įgyvendinti galiojančias aviacijos taisykles ir užtikrinti jų vykdymą, kad būtų pašalinti atsirandantys saugos trūkumai. Moldovos saugos priežiūros sistema yra stabili, tačiau tebėra vykdoma tam tikra veikla, kuria siekiama sistemą toliau tobulinti ir užtikrinti, kad ji būtų nuolat atnaujinama pagal tarptautinius saugos standartų pakeitimus;

(81) oro vežėjas *Terra Avia*, įsteigtas 2005 m. kaip privatus oro vežėjas, eksploatuoja orlaivį *Boeing 747* reguliariesiems krovininiams skrydžiams ir orlaivį *Airbus A320* – užsakomiesiems keleiviniams skrydžiams vykdyti. Oro vežėjas turi veikiančią atitikties stebėsenos sistemą ir saugos valdymo sistemą. Vertindama oro vežėjo saugos valdymo sistemą, grupė nustatė keletą toliau tobulintinų sričių. Oro vežėjas laikėsi labai teigiamo požiūrio į tolesnį saugos sistemų tobulinimą;

(82) nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo veiklą vykdo dvi skirtingos struktūros: viena įsikūrusi Moldovoje, o kita – Šardžoje (JAE). Vertinimo grupė padarė išvadą, kad oro vežėjas turi patobulinti savo įrašų tvarkymo sistemą, susijusią su skirtingų orlaivio dalių įvairia techninės priežiūros veikla;

(83) oro vežėjo *Terra Avia* Skrydžių vykdymo vadove atsispindi vykdomos operacijos ir jis yra parengtas laikantis Moldovoje taikomų teisės aktų, nors jį reikia atnaujinti – įtraukti pavojingųjų krovinių vežimo politiką;

(84) oro vežėjas *Fly Pro* eksploatuoja du *Boeing 747* orlaivius, naudojamus kroviniams vežti. Atitikties stebėsenos sistema ir saugos valdymo sistema yra visapusiškai išplėtotos ir įdiegtos, tačiau turėtų būti iš dalies pakeistas Saugos valdymo vadovas ir Atitikties stebėsenos vadovas siekiant suderinti saugos vadovo ir atitikties stebėsenos vadovo atskaitomybę ir atsakomybę. Skrydžio duomenų stebėsenos srityje oro vežėjas *Fly Pro* turi gerai parengtą programą, kuri apima aktyvią grįžtamosios informacijos sistemą;

(85) oro vežėjas *Skly Pro* taiko patikimą nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti sistemą ir ryžtingai atlieka įvairias funkcijas, nors vykdomos veiklos dokumentavimo procesą būtų galima patobulinti;

(86) oro vežėjo *Fly Pro* Skrydžių vykdymo vadove atsispindi vykdomos operacijos ir jis yra parengtas laikantis Moldovoje taikomų teisės aktų. Oro vežėjas turėtų patobulinti administracinę metodiką, pagal kurią registruoja visą su skrydžiais susijusią veiklą, pvz., kelionės žurnalus. Be to, oro vežėjo minimalios įrangos sąrašas turėtų būti geriau pritaikytas orlaiviams, kuriems jis taikomas, ir turėtų būti reguliariai ir tinkamai kontroliuojamas;

(87) 2019 m. rugsėjo mėn. įsteigtas oro vežėjas *HiSky* pats eksploatuoja vieną *Airbus A319* orlaivį ir pagal nuomos su įgula sutartį su oro vežėju *HiSky Europe*, kuriam pažymėjimas išduotas Rumunijoje, eksploatuoja dar vieną orlaivį;

(88) oro vežėjas *HiSky* yra sukūręs ir įdiegęs patikimą saugos valdymo sistemą, kurią taikant gaunama oro vežėjui naudingų duomenų. Atitikties stebėsenos sistema yra patikima ir funkcionali, tačiau pageidautina šiek tiek patobulinti saugos vadovo ir atitikties stebėsenos vadovo atskaitomybės ir atsakomybės nustatymą. Įmonės vyresnioji vadovybė gerai išmano šias sistemas ir naudoja jas, kad nustatytų riziką ir imtųsi tinkamų priemonių didžiausiai rizikai sumažinti iki priimtino lygio;

(89) oro vežėjas *HiSky* turi parengtus ir CAAM patvirtintus reikiamus vadovus, kuriuose išdėstyta politika ir išsamiai aprašytos susijusios procedūros. Už išleidimą atsakingi darbuotojai yra išklausę reikiamus naudojamų orlaivių tipų mokymo kursus. Aktualios redakcijos patvirtintame Skrydžių vykdymo vadove atsispindi vykdomos operacijos ir jis yra parengtas laikantis Moldovoje taikomų taisyklių;

(90) vykdydamas skrydžius oro vežėjas *HiSky* naudojasi kvalifikuotų technikų ir techninės priežiūros stočių, kuriose galima atlikti techninę priežiūrą, pagalba. Oro vežėjas yra sukūręs mokymo bei tikrinimo galiojimo stebėsenos ir mokymo kurso baigimo pažymėjimų bei užpildytų patikrinimo formų atsekamumo užtikrinimo sistemą;

(91) remdamasi Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatais, Komisija pakvietė CAAM ir oro vežėjus *Terra Avia*, *Fly Pro* ir *HiSky* į posėdį ES skrydžių saugos komitete 2021 m. lapkričio 10 d.;

(92) per posėdį CAAM Komisijai ir ES skrydžių saugos komitetui pristatė įdiegtą sistemą, kuria užtikrinama oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Moldovoje, saugos priežiūra. Ji paaiškino, kad pažangą, kuri padaryta veiksmingai įgyvendinant tarptautinius saugos standartus, lėmė nuo 2019 m. vykdomi veiksmai. Pabrėždama savo įsipareigojimą nuolat gerinti padėtį, CAAM Komisijai ir ES skrydžių saugos komitetui pateikė išsamią taisomųjų veiksmų plano, parengto reaguojant į 2021 m. rugsėjo mėn. surengto Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatus, įgyvendinimo apžvalgą. Ji apėmė būsimus strateginius tikslus, pavyzdžiui, Moldovos teisinės sistemos, CAAM vadovų ir procedūrų pakeitimus, tolesnį kokybės valdymo sistemos tobulinimą ir tolesnį tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo veiksmingumo didinimą;

(93) be to, CAAM informavo Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą apie taisomųjų veiksmų planus, oro vežėjų *Terra Avia*, *Fly Pro* ir *HiSky* parengtus reaguojant į 2021 m. rugsėjo mėn. Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatus. Tie taisomųjų veiksmų planai buvo suderinti su CAAM, jos patvirtinti ir integruoti į jos priežiūros veiklą;

(94) per posėdį CAAM įsipareigojo nuolat informuoti Komisiją apie tolesnes priemones, taikomas atsižvelgiant į likusias pastabas, pateiktas 2021 m. Sąjungos vertinimo vietoje vizito metu. Be to, CAAM įsipareigojo tęsti dialogą saugos klausimais, be kita ko, teikti susijusią informaciją saugos klausimais ir dalyvauti papildomuose posėdžiuose, jei (ir kai) Komisija manys, kad tai būtina;

(95) Komisija pabrėžė, o Moldovos valdžios institucijos pripažino, kad svarbu užtikrinti CAAM vadovybės stabilumą ir nuolatinį nepriklausomumą, nes buvo akivaizdu, kad tai buvo svarbus veiksnys gerinant padėtį, ypač praėjusiais metais;

(96) remiantis visa šiuo metu turima informacija, įskaitant 2021 m. rugsėjo mėn. Sąjungos vertinimo vizito vietoje ir ES skrydžių saugos komiteto posėdžio rezultatus, manoma, kad yra pakankamai įrodymų, jog CAAM ir oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Moldovoje, laikosi taikytinų tarptautinių saugos standartų;

(97) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad dėl Moldovos oro vežėjų turėtų būti iš dalies pakeistas Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priede pateiktas oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašas ir iš jo turėtų būti išbraukti visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Moldovoje;

(98) 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;

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

Pakistano oro vežėjai

(100) 2007 m. kovo mėn. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 235/2007 ([12]) oro vežėjas *Pakistan International Airlines* buvo įrašytas į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą, o 2007 m. lapkričio mėn. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1400/2007 ([13]) iš jo išbrauktas;

([12]) 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).

([13]) 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).

(101) 2020 m. birželio 24 d., po 2020 m. gegužės 22 d. įvykusios oro vežėjo *Pakistan International Airlines* orlaivio avarijos, Pakistano federalinio aviacijos ministro pareiškime atskleista, kad didelė dalis Pakistano civilinės aviacijos administracijos (PCAA, angl. *Pakistan Civil Aviation Authority*) išduotų skrydžio įgulos licencijų įgytos sukčiaujant;

(102) 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. Padėtis išlieka nepasikeitusi, nes šiuo metu Agentūra mano, kad tenkinamos ne visos galiojimo sustabdymo panaikinimo sąlygos;

(103) į šią padėtį Pakistane sureagavo ir kitos tarptautinės aviacijos saugos organizacijos. 2020 m. liepos 15 d. FAA pagal savo IASA programą sumažino Pakistano reitingą iki 2 kategorijos reitingo. 2021 m. vasario mėn. ICAO pranešė apie reikšmingą saugos problemą personalo licencijavimo ir mokymo, susijusio su skrydžio įgulų licencijavimo procesu Pakistane, srityje;

(104) 2020 m. liepos 1 d. Komisija pradėjo konsultacijas su PCAA pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį. Todėl 2020 m. liepos 9 d. ir rugsėjo 25 d., 2021 m. kovo 15 ir 16 d. ir 2021 m. spalio 15 d. Komisija, bendradarbiaudama su Agentūra ir valstybėmis narėmis, surengė keletą techninių posėdžių su PCAA;

(105) 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, kuriose PCAA taip pat vykdo saugos priežiūrą, pavyzdžiui, keleivių salono įgulos pažymėjimų išdavimo, techninės priežiūros inžinierių licencijavimo arba oro vežėjų sertifikavimo srityse;

(106) PCAA pateiktą informaciją įvertino Komisija ir Agentūros ekspertai. 2021 m. spalio 15 d. posėdyje PCAA informavo apie tolesnius veiksmus, kurių imtasi Komisijos nustatytoms problemoms spręsti. Tie trūkumai, be kita ko, yra dokumentuotų procedūrų kokybės valdymo trūkumai, gairių inspektoriams trūkumas, reikalavimų neatitinkantis oro transporto piloto licencijos (ATPL) kvalifikacijos suteikimo procesas, prasta taisomųjų veiksmų, grindžiamų nustatytais pažeidimais, stebėsena arba jos nebuvimas, taip pat tinkamos pagrindinių priežasčių analizės pajėgumų trūkumas. Atsižvelgdama į tai ir į ICAO USOAP auditą, kurį numatyta atlikti 2021 m. lapkričio 29 d. – gruodžio 10 d., PCAA informavo apie išsamią savo vadovų ir procedūrų peržiūrą, visų pirma apie PCAA licencijavimo proceso pakeitimus, taip pat apie vidaus patikrinimus siekiant patikrinti atitiktį tarptautiniams saugos standartams ir išspręsti ICAO nurodytos reikšmingos saugos problemos klausimą;

(107) Komisija paprašė PCAA atsiųsti papildomos informacijos apie jos licencijavimo sistemos pakeitimus, naujus ir (arba) peržiūrėtus vadovus ir procedūras, vidaus patikrinimų rezultatus arba ataskaitas ir pranešimą apie nesutapimus su ICAO dėl ATPL įgūdžių patikrinimo;

(108) remdamasi turima informacija ir informacijos mainais su PCAA, Komisija pripažįsta PCAA pastangas imtis taisomųjų veiksmų nustatytiems saugos trūkumams pašalinti. Tačiau Komisija, padedama Agentūros ir valstybių narių, negalėjo aiškiai nustatyti, ar tokios taisomosios priemonės, skirtos nustatytiems saugos trūkumams tvariai sumažinti, yra veiksmingos ir įgyvendinamos. Todėl Komisija, siekdama nustatyti, ar reikia imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005, toliau bendradarbiaus su PCAA ir stebės tolesnes priemones ir veiksmus, kurių imamasi padėčiai Pakistane gerinti, be kita ko, remdamasi planuojamo ICAO USOAP audito rezultatais ir surengdama Sąjungos vertinimo vietoje vizitą Pakistane;

(109) 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;

(110) 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;

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

Rusijos oro vežėjai

(112) Komisija, Agentūra ir valstybių narių kompetentingos institucijos toliau įdėmiai stebėjo oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje ir kurie vykdo veiklą Sąjungoje, saugos rodiklius ir, be kita ko, pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 vykdė prioritetinius kai kurių Rusijos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone;

(113) 2020 m. rugpjūčio 31 d. oro vežėjas *SKOL Airline LLC*, kuriam pažymėjimas išduotas Rusijoje, pateikė Agentūrai paraišką išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą. Agentūra tą paraišką įvertino pagal Reglamente (ES) Nr. 452/2014 nustatytus reikalavimus ir atkreipė dėmesį į esmines saugos problemas, susijusias su tuo, kad oro vežėjas *SKOL Airline LLC* neįrodė, jog laikosi to reglamento 3 straipsnyje nustatytų reikalavimų, visų pirma Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos prieduose nustatytų standartų. Po išsamių informacijos mainų su Agentūra 2021 m. vasario 12 d. oro vežėjas *SKOL Airline LLC* nusprendė savo paraišką atsiimti;

(114) 2021 m. kovo 25 d. oro vežėjas *SKOL Airline LLC* pakartotinai pateikė Agentūrai paraišką išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą. Agentūra įvertino tą paraišką pagal Reglamente (ES) Nr. 452/2014 nustatytus reikalavimus ir vėl atkreipė dėmesį į esmines saugos problemas, susijusias su tuo, kad oro vežėjas *SKOL Airline LLC* neįrodė, jog laikosi to reglamento 3 straipsnyje nustatytų taikytinų reikalavimų, visų pirma Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos prieduose nustatytų standartų. Agentūra padarė išvadą, kad oro vežėjas *SKOL Airline LLC* šių reikalavimų neįvykdė. Todėl 2021 m. liepos 19 d. EASA šią paraišką saugos sumetimais atmetė. Oro vežėjas *SKOL Airline LLC* nepasinaudojo teise šį sprendimą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 ([14]) 108–114 straipsnius apskųsti;

(115) 2021 m. spalio 20 d. Komisijos, Agentūros ir valstybių narių atstovai susitiko su Rusijos federalinės oro transporto agentūros (FATA, angl. *Russian Federal Air Transport Agency*) atstovais, kad peržiūrėtų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, saugos rodiklius, remdamiesi nuo 2021 m. kovo 24 d. iki 2021 m. spalio 1 d. atliktų patikrinimų perone ataskaitomis, ir nustatytų atvejus, kuriais FATA turėtų stiprinti priežiūros veiklą;

(116) peržiūrėjus oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, patikrinimų perone SAFA tikslais rezultatus jokių reikšmingų ar pasikartojančių saugos trūkumų nenustatyta. Per posėdį taip pat buvo pristatyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 452/2014 Agentūros įgyvendintos oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje ir kuriems išduotas trečiosios šalies oro vežėjo leidimas, stebėsenos programos rezultatai. Komisija pažymėjo, kad remiantis šios stebėsenos programos rezultatais didelių ar pasikartojančių saugos trūkumų taip pat nenustatyta;

(117) Agentūrai saugos sumetimais atmetus oro vežėjo *SKOL Airline LLC* paraišką išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą, 2021 m. spalio 22 d. oro vežėjas *SKOL Airline LLC* buvo pakviestas į 2021 m. lapkričio 9 d. Komisijos ir Skrydžių saugos komiteto posėdį. 2021 m. spalio 28 d. oro vežėjas *SKOL Airline LLC* patvirtino savo dalyvavimą numatytame posėdyje;

(118) 2021 m. spalio 28 d. FATA informavo Komisiją apie oro vežėjui *SKOL Airline LLC* taikomą draudimą vykdyti skrydžius už Rusijos valstybinės sienos ribų ir paprašė Komisijos persvarstyti būtinybę išklausyti oro vežėją *SKOL Airline LLC*, nes, remiantis FATA sprendimu, oro vežėjas *SKOL Airline LLC* negalėtų vykdyti skrydžių į Sąjungą;

(119) 2021 m. lapkričio 3 d. Komisija pranešė FATA, kad oro vežėjas *SKOL Airline LLC* pakviestas į posėdį, nes neįrodė, kad laikosi Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos prieduose nustatytų standartų, ir dėl šios priežasties kvietimą atvykti į posėdį paliko galioti;

([14]) 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

(120) oro vežėjas *SKOL Airline LLC* išklausytas 2021 m. lapkričio 9 d. Savo iniciatyva posėdyje dalyvavo ir FATA. Per tą posėdį oro vežėjas *SKOL Airline LLC* apžvelgė veiklą, susijusią su dviem paraiškomis išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą. Jis atkreipė dėmesį į sunkumus, su kuriais susidūrė atitikties Reglamento (ES) Nr. 452/2014 reikalavimams įrodymo proceso metu. Nors tas oro vežėjas ir pripažino visus Agentūros nustatytus pažeidimus, jis nepateikė jokios informacijos apie priemones, kurių imtasi tiems pažeidimams pašalinti. Jis taip pat nepateikė jokių įrodymų apie dabartinę taisomųjų veiksmų, susijusių su tais pažeidimais, įgyvendinimo padėtį. Remiantis oro vežėjo *SKOL Airline LLC* prieš posėdį ir per jį pateikta informacija, oro vežėjas nėra pajėgus nustatyti savo procesų, procedūrų ir veiklos neatitikties reikalavimams atvejų;

(121) FATA pareiškė nepritarusi oro vežėjo *SKOL Airline LLC* 2021 m. kovo 25 d. pakartotinai pateiktai paraiškai išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą. Ji taip pat informavo Komisiją ir ES skrydžių saugos komitetą atliksianti papildomus oro vežėjo *SKOL Airline LLC ad hoc* auditus, jei oro vežėjas vėliau vėl kreiptųsi į Agentūrą prašydamas išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą;

(122) remdamiesi visa šiuo metu turima informacija, be kita ko, 2021 m. liepos 19 d. Agentūros sprendimu saugos sumetimais atmesti paraišką išduoti trečiosios šalies oro vežėjo leidimą, ir per posėdį pateikta informacija, Komisija ir ES skrydžių saugos komitetas padarė išvadą, kad oro vežėjas *SKOL Airline LLC* neįrodė, kad laikosi tarptautinių saugos standartų;

(123) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą reikėtų iš dalies pakeisti ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įrašyti oro vežėją *SKOL Airline LLC*;

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

(125) jei atlikus tuos patikrinimus būtų nustatyta, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisija gali atitinkamiems oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, taikyti draudimą vykdyti veiklą ir įrašyti juos į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A arba B priedą;

Pietų Sudano oro vežėjai

(126) Pietų Sudano oro vežėjai niekada nebuvo įrašyti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A ar B priedą;

(127) per pastaruosius trejus metus Pietų Sudane įvyko devynios avarijos ir pavojingi incidentai, įskaitant 2021 m. kovo 2 d. įvykusią oro vežėjo *South Sudan Supreme Airlines* eksploatuojamo orlaivio *Let-410*, kurio registracijos ženklas HK-4274, avariją, kurioje žuvo 10 žmonių, ir 2021 m. lapkričio 2 d. įvykusią orlaivio *Antonov AN-26*, kurio registracijos ženklas TR-NGT, avariją, kurioje žuvo penki žmonės. Abiem atvejais kilo abejonių dėl registracijos ženklų autentiškumo, nes jie, atrodo, nebegaliojo ir todėl galėjo būti naudojami kaip suklastoti tų orlaivių registracijos ženklai. Dėl šių įvykių aplinkybių kilo susirūpinimas dėl Pietų Sudano civilinės aviacijos administracijos (SSCAA, angl. *South Sudan Civil Aviation Authority*) pajėgumų tinkamai vykdyti oro vežėjų, už kuriuos ji yra atsakinga, saugos priežiūrą;

(128) 2021 m. kovo 26 d. Komisija SSCAA nusiuntė raštą, kuriame išreiškė susirūpinimą dėl aviacijos saugos padėties Pietų Sudane ir paprašė dokumentų, kuriuose aprašoma SSCAA struktūra ir organizacinė sandara, jos sertifikavimo ir priežiūros sistema ir oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Pietų Sudane, priežiūros veikla. Taip pat buvo paprašyta pateikti informacijos apie dabartinių OVP turėtojų statusą, Pietų Sudane registruotų orlaivių, techninės priežiūros organizacijų ir skrydžio įgulos licencijų statusą;

(129) 2021 m. liepos 23 d. SSCAA atsakė į Komisijos paklausimą ir pranešė, kad oro vežėjo *South Sudan Supreme Airlines* OVP galiojimas sustabdytas. Be to, ji informavo Komisiją, kad dėl įtarimų, susijusių su tą avariją patyrusio orlaivio registracija, SSCAA tikrina visus šalies orlaivių naudotojus ir OVP. Be to, SSCAA pranešė, kad vykdomi taisyklių, vadovų ir mokymo tobulinimo veiksmai. Tačiau SSCAA prašomų dokumentų rinkinio nepateikė;

(130) 2021 m. spalio 5 d. Komisija nusiuntė dar vieną raštą SSCAA, kuriame pakartojo savo prašymą ne vėliau kaip 2021 m. spalio 18 d. pateikti pirmiau nurodytus dokumentus. Rašte Komisija taip pat paaiškino, kad jei, pareiškus susirūpinimą dėl Pietų Sudano saugos priežiūros sistemos, prašoma informacija nebūtų pateikta laiku, tai būtų laikoma nepakankamu SSCAA bendradarbiavimu;

(131) 2021 m. lapkričio 5 d. ES delegacija Džuboje (Pietų Sudanas) susitiko su SSCAA vadovu, kuris patvirtino, kad 2021 m. spalio 5 d. raštas buvo gautas. SSCAA įsipareigojo iki lapkričio mėn. pabaigos atsiųsti atsakymus į klausimus ir pateikė du dokumentus, 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. Komisija atidžiai išnagrinės dokumentus, kurie jai bus pateikti, kad nuspręstų, ar SSCAA bus pakviesta į kitą ES skrydžių saugos komiteto posėdį;

(132) remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais ir atsižvelgdama į vykstančias konsultacijas su SSCAA, pradėtas pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnį, Komisija mano, kad šiuo metu dėl Pietų Sudano oro vežėjų nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašo;

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

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

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

(136) 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;

(137) 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 2021 m. lapkričio 25 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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusija
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**

[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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armėnija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armėnija
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armėnija
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
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.