# KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2015/1014

## (2015. gada 25. jūnijs),

## ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

(1) Ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006 ([2]) ir izveidots to gaisa pārvadātāju saraksts, kuriem Savienībā noteikts Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā minētais darbības aizliegums.

(2) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu dažas dalībvalstis un Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) ir sniegušas Komisijai informāciju, kas attiecas uz minētā Savienības saraksta atjaunināšanu. Attiecīgu informāciju ir sniegušas arī dažas trešās valstis. Savienības saraksts tagad būtu jāatjaunina, pamatojoties uz minēto informāciju un Komisijas veiktajām pārbaudēm.

(3) Komisija ir informējusi visus attiecīgos gaisa pārvadātājus vai nu tieši, vai ar to iestāžu starpniecību, kuras ir atbildīgas par attiecīgo gaisa pārvadātāju regulatīvo uzraudzību, un norādījusi būtiskos faktus un apsvērumus, ar ko tā pamatos lēmumu noteikt šiem gaisa pārvadātājiem darbības aizliegumu Savienībā vai grozīt nosacījumus darbības aizliegumam, kas noteikts Savienības sarakstā jau iekļautam gaisa pārvadātājam.

(4) Komisija attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem ir devusi iespēju iepazīties ar dalībvalstu, *EASA* un trešo valstu iesniegtajiem dokumentiem, iesniegt rakstiskas piezīmes un mutiski izklāstīt savus apsvērumus Komisijai un ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/1991 ([3]) izveidotajai Aviācijas drošības komitejai.

(5) Aviācijas drošības komiteja ir saņēmusi no Komisijas atjauninātu informāciju par notiekošajām kopīgajām apspriedēm saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 un tās Īstenošanas regulu (EK) Nr. 473/2006 ([4]) ar Angolas, Botsvānas, Filipīnu, Gabonas, Ganas, Indijas, Indonēzijas, Irānas, Jemenas, Kazahstānas, Kongo Demokrātiskās Republikas, Libānas, Lībijas, Madagaskaras, Mauritānijas Islāma Republikas, Mozambikas, Sudānas, Taizemes un Zambijas kompetentajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem. Aviācijas drošības komiteja ir saņēmusi no Komisijas arī informāciju par Afganistānu, Beninu, Gvinejas Republiku, Kirgizstānas Republiku, Nepālu, Santomi un Prinsipi, Taivānu un Ziemeļkoreju, kā arī Komisija tai sniedza jaunāko informāciju par tehniskajām konsultācijām ar Krievijas Federāciju.

(6) *EASA* ir iesniegusi Komisijai un Aviācijas drošības komitejai izklāstus par rezultātiem, kas gūti, analizējot ziņojumus par revīziju, ko veica Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) *ICAO* Universālās drošības

([1]) OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.
([2]) Komisijas 2006. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.).
([3]) Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3922/1991 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā (OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.).
([4]) Komisijas 2006. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 473/2006, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (OV L 84, 23.3.2006., 8. lpp.).

uzraudzības revīzijas programmas (*USOAP*) ietvaros. Šajā kontekstā tika atgādināts, ka ir svarīgi, lai dalībvalstis piešķirtu prioritāti to gaisa pārvadātāju perona pārbaudēm, kas licencēti valstīs, attiecībā uz kurām *ICAO* konstatējusi nopietnas ar drošību saistītas problēmas (*SSC*) vai attiecībā uz kurām *EASA* ir secinājusi, ka pastāv būtiskas nepilnības drošības uzraudzības sistēmā. Papildus apspriešanai, kuru Komisija sākusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005, paredzams, ka šāda prioritātes piešķiršana ļaus gūt papildu informāciju par to gaisa pārvadātāju darbības drošību, kuri licencēti minētajās valstīs.

(7) *EASA* ir iesniegusi Komisijai un Aviācijas drošības komitejai izklāstus par rezultātiem, kas gūti, analizējot perona pārbaudes, kuras veiktas atbilstīgi Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtēšanas programmai (*SAFA*) saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 ([1]).

(8) *EASA* arī sniedza Komisijai un Aviācijas drošības komitejai jaunāko informāciju par tehniskās palīdzības projektiem, ko īsteno valstīs, uz kurām attiecas Regulā (EK) Nr. 2111/2005 paredzētie pasākumi vai pārraudzība. *EASA* iepazīstināja ar saviem plāniem šajā ziņā un sniedza informāciju par lūgumiem arī turpmāk saņemt tehnisku palīdzību un turpināt sadarbību nolūkā uzlabot civilās aviācijas iestāžu administratīvo un tehnisko spēju, lai palīdzētu novērst jebkuru neatbilstību spēkā esošajiem starptautiskajiem standartiem. Dalībvalstis tika aicinātas atbildēt uz šiem lūgumiem uz divpusējas vienošanās pamata, to koordinējot ar Komisiju un *EASA*. Šajā saistībā Komisija uzsvēra, ka ir lietderīgi informēt — šim nolūkam it sevišķi izmantojot *ICAO* kopīgā palīdzības tīkla drošības jomā datubāzi — starptautiskās aviācijas aprindas par tehnisko palīdzību, ko Savienība un tās dalībvalstis sniedz nolūkā uzlabot aviācijas drošību visā pasaulē.

(9) Eirokontrole sniedza Komisijai un Aviācijas drošības komitejai jaunāko informāciju par *SAFA* brīdināšanas funkcijas statusu un jaunākos statistikas datus par brīdinājuma ziņojumiem par pārvadātājiem, kuru darbībai piemērots aizliegums.

**Savienības gaisa pārvadātāji**

(10) Pēc analīzes, kuru veica *EASA*, iepazīstoties ar informāciju, kuras pamatā ir Savienības gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem veiktās perona pārbaudes vai *EASA* veiktās standartizācijas pārbaudes, kā arī specifiskas valstu aviācijas iestāžu veiktas pārbaudes un revīzijas, dažas dalībvalstis ir veikušas konkrētus izpildes nodrošināšanas pasākumus un informējušas Komisiju un Aviācijas drošības komiteju par šiem pasākumiem. Igaunija informēja, ka Igaunijas civilās aviācijas iestāde ir veikusi gaisa pārvadātāja *AS Avies* revīziju un gaisa pārvadātājs patlaban izskata revīzijas konstatējumus.

(11) Dalībvalstis atkārtoti apliecināja savu gatavību attiecīgi rīkoties, ja jebkāda drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kurš radies tāpēc, ka Savienības gaisa pārvadātāji nenodrošina atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem.

**Angolas gaisa pārvadātāji**

(12) Ar Regulu (EK) Nr. 474/2006, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1197/2011 ([2]), Angolā sertificētam pārvadātājam *TAAG Angolan Airlines* atļauts veikt lidojumus uz Savienību ar četriem *Boeing 737-700* tipa gaisa kuģiem ar reģistrācijas zīmēm D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH un D2-TBJ, ar trim *Boeing 777-200* tipa gaisa kuģiem ar reģistrācijas zīmēm D2-TED, D2-TEE un D2-TEF un ar diviem *Boeing 777-300* tipa gaisa kuģiem ar reģistrācijas zīmēm D2-TEG un D2-TEH.

(13) *TAAG Angolan Airlines* 2014. gada 21. novembrī ar Angolas kompetentās iestādes (*INAVIC*) starpniecību iesniedza lūgumu Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā iekļaut jaunu *Boeing 777-300* tipa gaisa kuģi. Pēc

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

([2]) Komisijas 2011. gada 21. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1197/2011 (OV L 303, 22.11.2011., 14. lpp.). Īpaši sk. šīs regulas 26.–30. apsvērumu.

Komisijas uzaicinājuma *INAVIC* un *TAAG Angola Airlines* 2015. gada 25. februārī apmeklēja tehnisko konsultāciju sanāksmi Briselē, kurā visos aspektos tika rūpīgi izskatīts pašreizējais stāvoklis drošības ziņā, tostarp jaunu gaisa kuģu iekļaušana *TAAG Angola Airlines* flotē.

(14) *INAVIC* galvenokārt pievērsusies tiesiskā regulējuma saskaņošanai ar starptautiskajām prasībām, infrastruktūras uzlabošanai (radiosakaru pārklājums teritorijā) un personāla un organizāciju licencēšanas prasību pastiprināšanai, kā arī esošo ekspluatantu uzraudzībai. Tā kā pēdējā no minētajām darbībām vēl pilnībā neatbilst vajadzīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem, jo ekspluatantu sertifikācija nav pietiekami stabils process, nav iespējams atvieglot pašreizējo darbības aizliegumu visiem *INAVIC* sertificētiem pārvadātājiem, izņemot *TAAG Angola Airlines*. Komisija atzīmēja, ka ir uzlabojusies saziņa un koordinācija starp *INAVIC* un *TAAG Angola Airlines* un regulāri notiek sanāksmes, kurās tiek apspriesti visi gaisa pārvadātāja darbības aspekti.

(15) *TAAG Angola Airlines* sniedza informāciju par flotes atjaunināšanu un paplašināšanu, proti, no ekspluatācijas izņemti *B737-200* un *B747-300 Combi* gaisa kuģi un iegādāti jauni *B777-200, B777-300ER* un *B737-700* gaisa kuģi, pie tam pastiprināta uzmanība tiek pievērsta darbības, inženiertehnisko darbu un tehniskās apkopes kvalitātei un izaugsmei. Ar pieaicināto konsultantu palīdzību ir izdevies ievērojami uzlabot pilotu apmācību. Drošību veicinājis arī tas, ka ieviests sankcijas neparedzošs, anonīms mehānisms ziņošanai par notikumiem. Šī informācija kopā ar visaptverošu lidojuma datu uzraudzības (*FDM*) analīzi tagad tiek sistemātiski lietota, lai konstatētu un novērstu reiz notikušu starpgadījumu vai anomāliju atkārtošanos, un tiek izmantota pilotu apmācības programmā.

(16) Saistībā ar atļauju piešķiršanu trešo valstu gaisa kuģu ekspluatantiem ([1]) *TAAG Angola Airlines* kopš 2014. gada novembra iesaistījies pastāvīgā dialogā ar *EASA* un sniedzis faktuālu un detalizētu informāciju par savu gaisa kuģu floti un darbību.

(17) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības saraksts būtu jāgroza, Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā iekļaujot jaunu *TAAG Angola Airlines Boeing 777-300* tipa gaisa kuģi ar reģistrācijas zīmi D2-TEI, kuram būtu atļauta darbība Savienībā.

(18) Dalībvalstīm jāturpina pārbaudīt, vai *TAAG Angola Airlines* faktiski izpilda attiecīgo drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte šā gaisa pārvadātāja gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

**Botsvānas gaisa pārvadātāji**

(19) Pēc Komisijas pieprasījuma Botsvānas civilās aviācijas iestāde 2015. gada 30. janvāra vēstulē sniedza informāciju par to, kā tiek risinātas nopietnas ar drošību saistītas problēmas un citi *ICAO* konstatējumi. Botsvānas civilās aviācijas iestādes sniegtā informācija liecina, ka gūti turpmāki panākumi starptautisko drošības standartu īstenošanā. Botsvānas civilās aviācijas iestāde tiek aicināta lūgt *ICAO* verifikāciju rastajiem nopietno ar drošību saistīto problēmu risinājumiem.

(20) Pieejamā drošības informācija nedod pamatu lēmumam noteikt darbības aizliegumu vai darbības ierobežojumus Botsvānā sertificētiem gaisa pārvadātājiem. Tomēr Komisija uzskata, ka būtu jāturpina rūpīgi uzraudzīt situāciju.

(21) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu, iekļaujot tajā Botsvānas gaisa pārvadātājus.

([1]) Komisijas 2014. gada 29. aprīļa Regula (ES) Nr. 452/2014, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008.

**Kongo Demokrātiskās Republikas gaisa pārvadātāji**

(22) Visi Kongo Demokrātiskajā Republikā sertificētie gaisa pārvadātāji ir iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 ([1]) A pielikumā kopš 2006. gada marta.

(23) Kongo Demokrātiskās Republikas kompetentā iestāde *Autorité de l'Aviation Civile (AAC)* 2015. gada 27. maija vēstulē informēja Komisiju par to, ka gaisa pārvadātāju *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* un *Tracep Congo* gaisa kuģa ekspluatanta apliecības ir anulētas, tāpēc šie gaisa pārvadātāji būtu jāsvītro no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma.

(24) *AAC* 2015. gada 4. jūnijā sniedza Komisijai papildu informāciju, kas liecina, ka gaisa pārvadātāju *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* un *Wimbi Dira Airways* gaisa kuģa ekspluatanta apliecības ir anulētas, tāpēc šie gaisa pārvadātāji būtu jāsvītro no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma.

(25) *AAC* arī informēja Komisiju par to, ka gaisa pārvadātājiem *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* un *Congo Airways* ir piešķirta darbības licence, bet nav pierādīts, ka šo gaisa pārvadātāju sertifikācija un uzraudzība pilnībā atbilst piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem. Tāpēc šie gaisa pārvadātāji būtu jāiekļauj Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

(26) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības saraksts būtu jāgroza, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma svītrojot gaisa pārvadātājus *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* un *Wimbi Dira Airways* un Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā iekļaujot gaisa pārvadātājus *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* un *Congo Airways*.

**Gabonas gaisa pārvadātāji**

(27) Gaisa pārvadātāji *Air Services SA* un *SCD Aviation* ir iekļauti A pielikumā kopš 2008. gada jūlija. Gaisa pārvadātājam *Gabon Airlines* kopš 2008. gada jūlija atļauta darbība ES tikai ar *Boeing 767-200* tipa gaisa kuģi, kura reģistrācijas zīme ir TR-LHP, atbilstīgi nosacījumiem, kas ietverti Regulas (EK) Nr. 715/2008 ([2]) 15. apsvērumā.

(28) Gabonas kompetentās iestādes 2015. gada 5. jūnijā sniedza Komisijai pierādījumus par gaisa pārvadātāju *Air Services SA, SCD Aviation* un *Gabon Airlines* gaisa kuģa ekspluatanta apliecību (*AOC*) anulēšanu, tāpēc šie gaisa pārvadātāji būtu jāsvītro no darbības aizliegumam vai darbības ierobežojumiem pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības saraksta.

(29) Gabonas kompetentās iestādes informēja Komisiju par to, ka 2015. gada 6. maijā piešķirta jauna *AOC* gaisa pārvadātājam *Tropical Air Gabon*, bet nav pierādīts, ka šā gaisa pārvadātāja sertifikācija un uzraudzība pilnībā atbilst piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem. Tāpēc šis gaisa pārvadātājs būtu jāiekļauj Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā.

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

([2]) Komisijas 2008. gada 24. jūlija Regula (EK) Nr. 715/2008, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (OV L 197, 25.7.2008., 36. lpp.).

(30) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības saraksts būtu jāgroza, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma svītrojot gaisa pārvadātājus *Air Services SA* un *SCD Aviation*, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikuma svītrojot gaisa pārvadātāju *Gabon Airlines* un Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā iekļaujot gaisa pārvadātāju *Tropical Air Gabon*.

**Ganas gaisa pārvadātāji**

(31) *Meridian Airways LTD* 2010. gada septembrī tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā ([1]). *Airlift International (GH) LTD* 2010. gada septembrī tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā, un tikai vienu konkrētu DC-8-63F tipa gaisa kuģi tika atļauts ekspluatēt Savienībā. Abu lēmumu iemesls bija nopietnie drošības trūkumi, kas konstatēti saskaņā ar *SAFA* programmu veiktajās perona pārbaudēs. 2010. gada novembrī tika secināts, ka *Airlift International (GH) LTD* drīkstētu Savienībā ekspluatēt otru DC-8-63F tipa gaisa kuģi ([2]).

(32) Ganas civilās aviācijas iestāde (*GCAA*) 2014. gada 5. februārī nosūtīja Komisijai konkrētu Ganā reģistrētu DC-8-63F tipa gaisa kuģu reģistrācijas anulēšanas sertifikātus. *GCAA* arī ziņoja, ka tā izdevusi tehnisku direktīvu, ar ko Ganā sertificētiem gaisa pārvadātājiem aizliedz izmantot DC-8 tipa gaisa kuģus un kas stājās spēkā 2013. gada 31. decembrī. Būtu jāuzskata, ka šis pierādījums ir apliecinājums tam, ka Gana valsts gaisa kuģu reģistrā vairs neatbalsta DC-8 tipa gaisa kuģu izmantošanu.

(33) *GCAA* 2015. gada 16. februārī sniedza Komisijai rakstiskus pierādījumus par to, ka *GCAA* ir anulējusi *Meridian Airways LTD* un *Airlift International (GH) LTD* gaisa kuģa ekspluatanta apliecības. 2015. gada 17. martā notika *GCAA* vadošo pārstāvju, Komisijas un *EASA* tehniska sanāksme, kurā *GCAA* sniedza detalizētu informāciju par tās pašreizējo organizatorisko struktūru, Ganā sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzību un gaisa kuģa ekspluatanta apliecību piešķiršanas procesu. Pierādījumi par abu minēto gaisa kuģa ekspluatanta apliecību anulēšanu un tehniskajā sanāksmē izklāstītā informācija par *GCAA* aviācijas drošības uzraudzības pasākumiem tika uzskatīti par pietiekamiem, lai secinātu, ka *Meridian Airways LTD* un *Airlift International (GH) LTD* ir izbeiguši darbību.

(34) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības saraksts būtu jāgroza, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma svītrojot *Meridian Airways LTD* un no Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikuma svītrojot *Airlift International (GH) LTD*.

(35) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

**Indijas gaisa pārvadātāji**

(36) Indijas Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts (*DGCA*) 2014. gada 24. decembra vēstulē sniedza Komisijai jaunāko informāciju par korektīvajiem pasākumiem, kurus Indijas *DGCA* veicis saistībā ar ASV Federālās aviācijas administrācijas (FAA) 2014. gada janvārī pieņemto lēmumu pēc FAA starptautiskās aviācijas drošības novērtējuma (*IASA*) revīzijas pazemināt Indijas atbilstības statusu no 1. uz 2. kategoriju. Šajā vēstulē arī norādīts, ka FAA 2014. gada decembrī vēlreiz novērtēja Indijas *DGCA*. FAA 2015. gada 8. aprīlī paziņoja par Indijas *IASA* atbilstības statusa paaugstināšanu no 2. uz 1. kategoriju.

([1]) Komisijas 2010. gada 6. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 791/2010 (OV L 237, 8.9.2010., 10. lpp.). Īpaši sk. šīs regulas 9.–23. apsvērumu.

([2]) Komisijas 2010. gada 22. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1071/2010 (OV L 306, 23.11.2010., 44. lpp.). Īpaši sk. šīs regulas 29.–31. apsvērumu.

(37) Komisija vēstulē, kas Indijas *DGCA* nosūtīta 2015. gada 10. aprīlī, atzinīgi novērtēja FAA labvēlīgo lēmumu paaugstināt Indijas *IASA* atbilstības statusu, tomēr atkārtoti uzsvēra, ka Indijas *DGCA* nāksies arī turpmāk sadarboties ar Komisiju, regulāri sniedzot jaunāko informāciju par to, kā Indijas *DGCA* pilda starptautiskās drošības un uzraudzības saistības.

(38) 2015. gada 7. maijā notika tehniskās konsultācijas, kurās piedalījās Komisijas, *EASA* un dalībvalsts speciālisti un Indijas *DGCA* vadošie pārstāvji. Indijas *DGCA* bija iespēja šajā sanāksmē sīki izklāstīt informāciju par veiktajiem pasākumiem, kuru rezultātā FAA paaugstināja Indijas *IASA* atbilstības statusu no 2. uz 1. kategoriju. Indijas *DGCA* tuvāk iepazīstināja ar īstenoto korektīvo pasākumu plānu un konkretizēja informāciju par ilgtspējīgiem pasākumiem, kas īstenoti *DGCA* drošības uzraudzības spējas uzlabošanai. Komisija ņēma vērā Indijas *DGCA* izklāstīto informāciju. Tika secināts, ka nav vajadzīgs Indijā sertificēto gaisa pārvadātāju darbības aizliegums vai darbības ierobežojumi, tomēr arī turpmāk būtu noderīgas tehniskās konsultācijas, kurās ar Indijas *DGCA* tiktu pastāvīgi apspriesti ar drošību saistīti jautājumi.

(39) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu, iekļaujot tajā Indijas gaisa pārvadātājus.

(40) Dalībvalstīm jāturpina pārbaudīt, vai tiek faktiski izpildītas attiecīgo drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte Indijas gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

**Indonēzijas gaisa pārvadātāji**

(41) Turpinās regulāras apspriedes starp Komisiju un Indonēzijas Civilās aviācijas ģenerāldirektorātu (*DGCA*), kuru mērķis ir novērot Indonēzijas *DGCA* sasniegto progresu visu Indonēzijā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzībā atbilstīgi starptautiskajiem drošības standartiem. Pēc 2014. gada maijā veiktās *ICAO* revīzijas *DGCA* pabeidza izstrādāt korektīvo pasākumu plānu un patlaban īsteno šos korektīvos pasākumus.

(42) 2014. gada 28. decembrī gaisa pārvadātāja *Indonesia AirAsia* reiss QZ8501 avarēja virs Javas jūras. Gaisa kuģis tika iznīcināts, un visi pasažieri un apkalpe gāja bojā. Indonēzijas Valsts transporta drošības komiteja (*NTSC*) izmeklē nelaimes gadījumu, un galīgais ziņojums gaidāms līdz 2015. gada beigām.

(43) Komisijas pārstāvji 2015. gada janvārī apmeklēja Indonēziju, lai apspriestu 2014. gada maijā veiktās *ICAO* revīzijas rezultātus nolūkā nodrošināt, ka to gaisa pārvadātāju, kuri vairs nav iekļauti Savienības sarakstā, drošības uzraudzības līmenis arī turpmāk ir tāds, lai nebūtu pamatojuma tos iekļaut minētajā sarakstā. Komisijas pārstāvji tikās ar Indonēzijas transporta ministru un Indonēzijas *DGCA*, Valsts transporta drošības komitejas un attiecīgo gaisa pārvadātāju pārstāvjiem. Šie gaisa pārvadātāji sniedza sekmīgu pārskatu par savām drošības pārvaldības sistēmām un starptautisko drošības standartu īstenošanu.

(44) *DGCA* 2015. gada 31. marta vēstulē plaši izklāstīja informāciju par korektīvajiem pasākumiem, kas tiek īstenoti, lai risinātu *ICAO* konstatējumos norādītās problēmas. *DGCA* arī sniedza informāciju par attiecīgo gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību. Pēc saņemtās informācijas analīzes Komisija pieprasīja papildu paskaidrojumus par Indonēzijā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību, kā arī Indonēzijas gaisa kuģa ekspluatanta apliecības turētāju aktuālo sarakstu.

(45) Papildu paskaidrojumi tika sniegti 2015. gada 13. maija vēstulē. Tika sniegta informācija par to gaisa pārvadātāju, kuri patlaban ir atbrīvoti no darbības aizlieguma, proti, *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* un *Indonesia AirAsia*, uzraudzības un pārraudzības programmu. Pamatojoties uz sniegto informāciju, tika secināts, ka *DGCA* veic minēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību un ka nav attiecīgas drošības informācijas, kas pamatotu lēmumu noteikt darbības aizliegumu.

(46) Tajā pašā vēstulē Indonēzijas *DGCA* paziņoja Komisijai, ka ir anulētas gaisa pārvadātāju *Mandala Airlines* (*AOC* Nr. 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (*AOC* Nr. 121-002), *Sky Aviation* (*AOC* Nr. 121-028 un 135-044) un *Republik Express* (*AOC* Nr. 121-040) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības. Tāpēc gaisa pārvadātājs *Mandala Airlines* būtu jāsvītro no to Indonēzijas gaisa pārvadātāju saraksta, kuri ir atbrīvoti no darbības aizlieguma, un *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* un *Republik Express* būtu jāsvītro no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma.

(47) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības saraksts būtu jāgroza, no to gaisa pārvadātāju saraksta, kuri ir atbrīvoti no darbības aizlieguma, svītrojot gaisa pārvadātāju *Mandala Airlines* un no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma svītrojot gaisa pārvadātājus *Merpati NusantaraAirlines*, *Sky Aviation* un *Republik Express*.

**Irānas gaisa pārvadātāji**

(48) Irānas Islāma Republikas Civilās aviācijas organizācijas sertificētais gaisa pārvadātājs *Iran Air* 2010. gada 30. martā tika iekļauts Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā ([1]). Pēc Savienības novērtējuma apmeklējuma uz vietas 2010. gada 5. jūlijā tika papildus konkretizēti *Iran Air* flotes darbības ierobežojumi ([2]).

(49) *Iran Air* iesniedza Komisijai informāciju par savu pašreizējo floti un attiecīgos pavaddokumentus. Gaisa pārvadātājs lūdza atbrīvot A320 tipa gaisa kuģus no darbības ierobežojumiem, lai šos gaisa kuģus drīkstētu ekspluatēt Savienībā. Tomēr vēl aizvien nav bijusi iespēja pārbaudīt iesniegtos pierādījumus tehniskā sanāksmē un/vai Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas. Tāpēc šobrīd nevar pieņemt lēmumu par atļauju gaisa pārvadātājam *Iran Air* ekspluatēt A320 tipa gaisa kuģus.

(50) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Irānā sertificētiem gaisa pārvadātājiem.

**Kazahstānas gaisa pārvadātāji**

(51) Komisija turpina uzraudzīt to, kā pēc 2014. gada *ICAO* koordinētā validācijas apmeklējuma (*ICVM*) Kazahstāna īsteno korektīvo pasākumu plānu. Šajā *ICVM* apstiprinājās, ka ir atrisināta viena nopietna ar drošību saistīta problēma lidojumderīguma jomā un gūti vispārēji panākumi starptautisko drošības standartu īstenošanā. Tomēr *ICAO* konstatēja ievērojamus trūkumus gaisa kuģu ekspluatācijas jomā un pat paplašināja nopietnu ar drošību saistītu problēmu šajā jomā.

(52) 2015. gada 27. aprīlī notika tehniskās konsultācijas ar Kazahstānas Civilās aviācijas komiteju (*CAC*), kuru laikā *CAC* bija iespēja sniegt Komisijai jaunāko informāciju par savām uzraudzības darbībām un prioritātēm tuvākajā laikā un vidējā termiņā. *CAC* sniegtajā informācijā pausts, ka ir uzsākti daži korektīvi pasākumi. Citi korektīvie pasākumi ir dažādās pabeigtības pakāpēs. Saskaņā ar *CAC* teikto tās prioritātes 2015. gadā ir gaisa kuģa ekspluatantu sertifikācijas piecposmu procesa ieviešana, īpašo apstiprinājumu procedūru izveide, papildu tehniskā personāla pieņemšana darbā, drošības uzraudzības programmas un pārbaužu plāna izstrāde un īstenošana, jaunu kontrolsarakstu ieviešana pārbaudēm un revīzijām, inspektoru apmācība un viņu pilnvarošana īstenot uzraudzības un kontroles funkcijas.

(53) Tehniskajās konsultācijās *Air Astana* informēja, ka *CAC* 2015. gada aprīlī veica gaisa pārvadātāja atkārtotu sertifikāciju. Turklāt gaisa pārvadātājs regulāri sniedza jaunāko informāciju par saviem lidojumiem, apmācību un tehniskās apkopes darbībām.

([1]) Komisijas 2010. gada 30. marta Īstenošanas regula (ES) Nr. 273/2010 (OV L 84, 31.3.2010., 25. lpp.). Īpaši sk. šīs regulas 41.–49. apsvērumu.

([2]) Komisijas 2010. gada 5. jūlija Īstenošanas regula (ES) Nr. 590/2010 (OV L 170, 6.7.2010., 9. lpp.). Īpaši sk. šīs regulas 60.–71. apsvērumu.

(54) 2015. gada aprīlī notikušajās tehniskajās konsultācijās gaisa pārvadātājs *SCAT Air Company* arī informēja Komisiju par to, ka ir jau veikta minētā pārvadātāja Starptautiskās gaisa transporta asociācijas darbības drošības revīzija un ka gaisa pārvadātājam, visticamāk, līdz 2015. gada beigām tiks piešķirts Starptautiskās gaisa transporta asociācijas drošības revīzijas sertifikāts, ja tiks sekmīgi novērstas konstatētās neatbilstības.

(55) Pamatojoties uz Komisijai pieejamo informāciju un tehniskajās konsultācijās notikušajām diskusijām, tika secināts, ka Kazahstāna vēl aizvien saskaras ar problēmām starptautisko drošības standartu īstenošanā. Komisija stingri iesaka *CAC* pastiprināt centienus īstenot starptautiskos drošības standartus, jo tas ir priekšnosacījums, lai Komisija pieņemtu labvēlīgu lēmumu mazināt ierobežojumus, kurus šobrīd piemēro *CAC* uzraudzībā esošajiem gaisa pārvadātājiem.

(56) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Kazahstānas gaisa pārvadātājiem.

(57) Dalībvalstīm jāturpina pārbaudīt, vai tiek faktiski izpildītas attiecīgo drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte *Air Astana* gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

**Libānas gaisa pārvadātāji**

(58) Turpinās apspriedes ar Libānas Civilās aviācijas ģenerāldirektorātu (*DGCA*), kuru mērķis ir apstiprināt, ka Libāna īsteno korektīvo pasākumu plānu, kas tika izstrādāts, reaģējot uz konstatējumiem un nopietno ar drošību saistīto problēmu pēc 2012. gada decembrī notikušā *ICAO* koordinētā validācijas apmeklējuma.

(59) Libānas transporta ministra padomnieks 2015. gada 9. aprīlī Briselē notikušajā sanāksmē informēja Komisiju un *EASA* par Civilās aviācijas iestādes valdes izveidi. Viņš arī minēja priekšlikumus nošķirt drošības uzraudzības funkcijas no pakalpojumu sniegšanas funkcijām, jo ar abu šo funkciju veidu organizēšanu šobrīd nodarbojas Libānas *DGCA*. Tika sniegta papildu informācija par pasākumiem, kurus *DGCA* veica kopā ar *ICAO*. 2015. gada martā notika *ICAO* reģionālā biroja drošības komandas apmeklējums, kura mērķis bija pārbaudīt, kā virzās pasākumi nopietnās ar drošību saistītās problēmas novēršanai.

(60) Komisija ar *EASA* starpniecību no 2014. gada septembra līdz 2015. gada martam sniedza Libānas *DGCA* tehnisku palīdzību starptautisko drošības standartu īstenošanā, un tas bija papildu pasākums saistībā ar Vidusjūras reģiona aviācijas drošības struktūras projektu. Šīs darbības palīdzēja Libānas *DGCA* īstenot korektīvos pasākumus, uzlabot iekšējās procedūras, instrukcijas un rokasgrāmatas un sagatavoties organizatoriskās struktūras pilnveidošanai.

(61) Pieejamā drošības informācija nedod pamatu lēmumam noteikt darbības aizliegumu vai darbības ierobežojumus Libānā sertificētiem gaisa pārvadātājiem. Tomēr Komisija uzskata, ka būtu jāturpina rūpīgi uzraudzīt situāciju. Apspriedes ar Libānas iestādēm jāturpina saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. panta 2. punktu.

(62) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu, iekļaujot tajā Libānas gaisa pārvadātājus.

(63) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

**Lībijas gaisa pārvadātāji**

(64) Komisija turpina paust bažas par aviācijas drošības stāvokli Lībijā. Savienības atzītā valdība ir izraudzījusies jaunu kompetento iestādi – Lībijas Civilās aviācijas iestādi (*LCAA*). Dažus ar aviācijas drošību saistītus uzdevumus, piemēram, paziņojumu pilotiem (*NOTAM*) izdošanu, *LCAA* uzticējusi citu valstu kompetentajām iestādēm. Tomēr bijusī kompetentā iestāde, proti, Lībijas Civilās aviācijas iestāde (*LYCAA*), turpina darbu un turpina izdot *NOTAM* papildus tiem *NOTAM*, kuri tiek izdoti *LCAA* vārdā. Tas var ietekmēt aviācijas drošību, jo minēto organizāciju izdotie *NOTAM* var saturēt pretrunīgu informāciju, ja tie attiecas uz vienu un to pašu gaisa telpu vai uz vieniem un tiem pašiem lidlaukiem.

(65) Komisija ir nodibinājusi kontaktus ar *LCAA*, tomēr nav saņēmusi noderīgu un pārbaudāmu informāciju par pašreizējo stāvokli civilās aviācijas uzraudzībā vai aviācijas drošības statusu Lībijā.

(66) Sakarā ar pašreizējo neskaidro un nestabilo situāciju Lībijā un *LCAA* ierobežoto spēju pietiekami uzraudzīt Lībijas gaisa pārvadātājus un kontrolēt tiešus drošības apdraudējumus ir secināts, ka Lībija nespēj pildīt starptautiskās saistības attiecībā uz aviācijas drošību.

(67) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Lībijas gaisa pārvadātājiem.

**Madagaskaras gaisa pārvadātāji**

(68) Aktīvi turpinājusies apspriešanās ar Madagaskaras kompetento iestādi *Aviation Civile de Madagascar (ACM)* nolūkā pārraudzīt progresu, kuru šī iestāde panākusi, lai nodrošinātu, ka visu Madagaskarā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzība atbilst starptautiskajiem drošības standartiem.

(69) Komisija ar *EASA* palīdzību 2015. gada 28. aprīlī organizēja konsultatīvu sanāksmi ar *ACM* un gaisa pārvadātāja *Air Madagascar* pārstāvjiem. Šajā sanāksmē *ACM* un gaisa pārvadātājs sniedza informāciju par panākumiem savu attiecīgo korektīvo un preventīvo pasākumu plānu īstenošanā, kas tiek veikta, lai risinātu ar drošību saistītās problēmas, kuras konstatētas ES novērtējuma apmeklējumā Madagaskarā 2014. gada februārī.

(70) Konkrēti, *ACM* ziņoja par panākumiem inspektoru apmācībā, kas tiek veikta *ICAO* tehniskās palīdzības programmas (*SAFE*) satvarā, un norādīja, ka tā uzskata, ka sanāksmes norises laikā pašreizējie kvalificētie inspektori ir pabeiguši aptuveni 65 % no apmācības, kas nepieciešama, lai *ACM* varētu sasniegt pieņemamu uzraudzības pienākumu izpildes līmeni. Lai gan 2014. gada uzraudzības programma īstenota ar trešo personu palīdzību, *ACM* bija pārliecināta, ka 2015. gada uzraudzības programma pierādīs tās spēju izpildīt uzraudzības pienākumus. *ACM* arī paziņoja, ka tā nesen nolēmusi apturēt gaisa pārvadātāju *Aeromarine, Henri Fraise Fils Transport Aérien* un *Insolite Travel Fl* gaisa kuģa ekspluatanta apliecību darbību, kā arī mācību organizācijas *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie* apstiprinājuma darbību. Visbeidzot, *ACM* uzsvēra, ka *ICAO* turpina drošības uzraudzības sistēmas 1.–5. kritiskā elementa izvērtēšanu neklātienē un to paredzēts pabeigt 2015. gada jūlijā.

(71) Papildus informācijai par preventīvo un korektīvo pasākumu plānu gaisa pārvadātājs *Air Madagascar* sniedza jaunāko detalizēto informāciju par savas flotes attīstību un konkrēti paziņoja, ka tiek apsvērta trešā *ATR 72-600* tipa gaisa kuģa iegāde un ka 2015. gada ceturtajā ceturksnī plānots abus *Boeing 737-300* tipa gaisa kuģus aizstāt ar *Boeing 737-700* tipa gaisa kuģiem.

(72) Komisija ņēma vērā *ACM* un gaisa pārvadātāja *Air Madagascar* sniegto informāciju. Komisija atzinīgi novērtēja panākumus, ko *ACM* un gaisa pārvadātājs *Air Madagascar* guvuši jaunu procesu izveidē vai esošo

procesu pilnveidošanā. Tomēr Komisija stingri uzsver, ka abām organizācijām jāspēj faktiski īstenot šos procesus. Komisija iesaka virzīties soli pa solim un izvairīties no procesu daļējas īstenošanas, kā tika atzīmēts Savienības novērtējuma apmeklējumā Madagaskarā 2014. gada februārī.

(73) *ACM* 2015. gada 8. maijā paziņoja Komisijai, ka gaisa pārvadātājs *Air Madagascar* pieprasījis aviokompānijas gaisa kuģu sarakstā, kas jau minēts Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā, iekļaut *Airbus A340-300* tipa gaisa kuģi, kura reģistrācijas zīme ir 5R-EAA.

(74) Madagaskaras tūrisma, transporta un meteoroloģijas ministrs 2015. gada 29. maijā pauda vēlmi, lai Aviācijas drošības komitejas 2015. gada jūnija sanāksmē tiktu atkārtoti novērtēta abu *Airbus A340-300* tipa gaisa kuģu situācija. Ja iespēju svītrot gaisa pārvadātāju *Air Madagascar* no Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikuma neizdotos atkārtoti novērtēt pirms 2015. gada jūnija sanāksmes, ministrs tomēr atbalstītu gaisa pārvadātāja *Air Madagascar* pieprasījumu Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā iekļaut *Airbus A340-300* tipa gaisa kuģi, kura reģistrācijas zīme ir 5R-EAA.

(75) Ņemot vērā ES novērtējuma apmeklējumā Madagaskarā 2014. gada februārī izdarīto konstatējumu nopietnību, Komisija uzskata, ka nosacījumi, kas atļautu šādu iekļaušanu, būtībā neatšķiras no nosacījumiem, kas jāizpilda, lai gaisa pārvadātāju *Air Madagascar* svītrotu no Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikuma. Pārskatot *ACM* un gaisa pārvadātāja *Air Madagascar* sniegto informāciju pēc 2014. gada 28. aprīļa sanāksmes nolūkā atbalstīt *Airbus A340-300* tipa gaisa kuģa, kura reģistrācijas zīme ir 5R-EAA, iekļaušanu Regulas (EK) Nr. 474/2006 B pielikumā, nav pierādīts, ka šie nosacījumi ir izpildīti.

(76) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Madagaskaras gaisa pārvadātājiem.

**Mauritānijas Islāma Republikas gaisa pārvadātāji**

(77) Briselē 2015. gada 24. februārī notika Komisijas, *EASA*, vairāku dalībvalstu un Mauritānijas civilās aviācijas iestādes *Agence Nationale de l'Aviation Civile*, kā arī gaisa pārvadātāja *Mauritania Airlines International* (*MAI*) pārstāvju tehniska sanāksme. *Agence Nationale de l'Aviation Civile* iepazīstināja ar drošības situāciju Mauritānijā un valsts aviācijas drošības plānu, uzsverot, ka *ICAO* revīzijā gūti labi rezultāti, kas nodrošinājuši starptautisko drošības standartu faktisku izpildi augstā līmenī. *MAI* paskaidroja, kāda rīcība sekojusi nesenajiem *SAFA* konstatējumiem, un paziņoja par nodomu reģistrēties Starptautiskās gaisa transporta asociācijas darbības drošības revīzijai. *MAI* apstiprināja, ka ekonomisku apsvērumu dēļ izbeigti lidojumi uz dažiem galamērķiem Savienībā un ka plānots attīstīt reģionālu tīklu sadarbībā ar Savienības gaisa pārvadātāju. No tā izriet arī *MAI* lēmums veikt flotes sastāva izmaiņas nolūkā ekspluatēt mazākus gaisa kuģus, bet veikt lidojumus biežāk.

(78) Jaunākā *EASA* veiktā *SAFA* analīze liecina par uzlabojumiem tādā ziņā, ka *SAFA* pārbaudēs Savienībā konstatēts mazāk trūkumu, lai gan dažas dalībvalstis uzsvēra, ka jauna gaisa kuģu tipa *Embraer ERJ145* ieviešana *MAI* flotē nav veikta apmierinoši. No 2015. gada 10. marta līdz 14. martam Nuakšotā notika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas iepriekšēja darbības drošības revīzija. *Agence Nationale de l'Aviation Civile* un *MAI* iepazīstināja Komisiju ar šīs iepriekšējās revīzijas provizoriskajiem rezultātiem. Pamatojoties uz šo informāciju, šķiet, ka starptautisko drošības standartu īstenošana noritējusi apmierinoši un ka nav elementu, kas norādītu uz tādu drošības trūkumu pastāvēšanu, kuri radītu īpašas bažas.

(79) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu, iekļaujot tajā Mauritānijas Islāma Republikas gaisa pārvadātājus.

(80) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

**Mozambikas gaisa pārvadātāji**

(81) *ICAO* koordinētais validācijas apmeklējums norisinājās 2014. gada novembrī un decembrī, un tā mērķis bija novērtēt to, kādus panākumus Mozambikas kompetentā civilās aviācijas iestāde *Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM)* guvusi korektīvo pasākumu plāna īstenošanā. *ICAO* koordinētajā validācijas apmeklējumā tika apskatītas tādas jomas kā civilās aviācijas tiesību akti Mozambikā, *IACM* iekšējā organizācija, lidlauki un uz zemes pieejamie līdzekļi, kā arī aeronavigācijas pakalpojumi Mozambikā. Ziņojums par šo *ICAO* koordinēto validācijas apmeklējumu 2015. gada 5. maijā publicēts *ICAO* tīmekļa vietnē.

(82) Atzīstot panākumus, ko *IACM* guvusi *ICAO* konstatēto trūkumu novēršanā, kā arī *IACM* centienus izveidot starptautiskajiem drošības standartiem atbilstošu aviācijas sistēmu, iepriekš tika plānots, ka Savienības drošības novērtējuma apmeklējums varētu notikt 2015. gadā.

(83) Savienības novērtējuma apmeklējums Mozambikā notika 2015. gada aprīlī, un tajā piedalījās Komisijas, *EASA* un dalībvalstu speciālisti. Tika vērtētas tādas jomas kā primārie aviācijas tiesību akti un civilās aviācijas noteikumi, *IACM* iekšējā organizācija, personāla licencēšana un apmācība, gaisa kuģu lidojumderīguma uzraudzība un gaisa kuģu ekspluatācijas uzraudzība.

(84) Savienības novērtējuma apmeklējumā tapa skaidrs, ka spēkā esošajā tiesiskajā regulējumā ir vairākas novirzes no starptautiskajiem drošības standartiem. Pārskatītais aviācijas pamatlikums, kurā iestrādātas izmaiņas, kas novērsīs šīs konstatētās novirzes, vēl jāapstiprina valdībai. Īpaši juridiski un tehniski noteikumi ir izstrādāti, bet tiem trūkst pabeigtības un konsekvences. Pārskatītie *IACM* statūti, ar ko *IACM* piešķir vajadzīgo finansiālo un darbības neatkarību un novērš šajā ziņā konstatētos trūkumus, arī vēl jāapstiprina valdībai. Lai gan personāla pieņemšana darbā ir gandrīz pabeigta un īstenotas dažas no plānotajām organizatoriskajām izmaiņām, vēl jāīsteno nozīmīga daļa turpmāko ieceru.

(85) Savienības novērtējuma apmeklējumā konstatētas arī nepilnības un trūkumi dažādās *IACM* darbības jomās, tostarp personāla licencēšanā un apmācībā, gaisa kuģu lidojumderīguma uzraudzībā un gaisa kuģu ekspluatācijas uzraudzībā. Izlases veidā apmeklējot trīs ekspluatantus, Savienības novērtētāju grupa konstatēja, ka pastāv ievērojami trūkumi uzskaitē, neatbilstīgas rokasgrāmatas, paviršu organizatoriskie mehānismi un slikta tehniskās apkopes prakse. Lai gan par dažiem no šiem trūkumiem pilnībā ir atbildīgs ekspluatants, daudzus var uzskatīt par pierādījumu tam, ka iestāde neveic pietiekamu uzraudzību.

(86) No otras puses, *IACM* apliecināja stingru apņemšanos turpināt darbu, lai sasniegtu galīgo mērķi – izveidot starptautiskajiem drošības standartiem atbilstošu aviācijas sistēmu, un tā joprojām saņem pilnīgu valdības atbalstu un apstiprinājumu. Tomēr *IACM* turpmāk būs vajadzīgs arī profesionāls, kompetents un objektīvs padoms. Komisija sadarbībā ar *IACM* un *EASA* gatavojas sniegt šādu tehnisku palīdzību nolūkā veicināt atlikušo trūkumu novēršanu un pabeigt iekšējās kapacitātes veidošanas procesu, kas vajadzīgs nepieciešamās ilgtspējas sasniegšanai.

(87) Savienības novērtējuma apmeklējums Komisijai ļāva secināt, ka, lai gan *IACM* guvusi nozīmīgus panākumus starptautisko drošības standartu īstenošanā, Mozambikas drošības uzraudzības sistēmai vēl aizvien piemīt nopietni trūkumi. *IACM* spēja pārraudzīt civilās aviācijas darbības Mozambikā patlaban vēl nav sasniegusi līmeni, kas pietiekami atbilst starptautiskajiem drošības standartiem. Tāpēc nav pietiekami daudz pierādījumu par labu lēmumam mazināt darbības aizliegumu visiem Mozambikā sertificētajiem gaisa pārvadātājiem.

(88) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Mozambikas gaisa pārvadātājiem.

**Filipīnu gaisa pārvadātāji**

(89) Visi Filipīnu Republikā sertificētie gaisa pārvadātāji 2010. gada martā tika iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā ([1]), pamatojoties uz pārbaudītiem pierādījumiem par to, ka iestādēm, kuras atbildīgas par šo gaisa pārvadātāju uzraudzību, nav pietiekamas spējas novērst trūkumus drošības ziņā. Nebija arī pietiekamu pierādījumu par to, ka Filipīnu Republikā sertificētie gaisa pārvadātāji nodrošina atbilstību piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem un ieteiktajai praksei.

(90) Gaisa pārvadātājs *Philippine Airlines* 2013. gada jūlijā tika svītrots no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma ([2]). Gaisa pārvadātājs *Cebu Pacific Air* 2014. gada aprīlī arī tika svītrots no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma ([3]). Abu lēmumu pamatā bija 2013. gada jūnijā notikušais Savienības novērtējuma apmeklējums uz vietas, minēto gaisa pārvadātāju labāka drošības uzraudzība, ko veic Filipīnu Civilās aviācijas iestāde (*CAAP*), un minēto gaisa pārvadātāju spēja nodrošināt faktisku atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem. ASV Federālā aviācijas administrācija 2014. gada aprīlī arī paziņoja par savu lēmumu saistībā ar starptautiskās aviācijas drošības novērtējuma programmu paaugstināt Filipīnu atbilstības statusu no 2. uz 1. kategoriju.

(91) 2015. gada 10. martā notika tehniskās konsultācijas, kurās piedalījās Komisijas, *EASA* un dalībvalsts speciālisti un *CAAP*, kā arī trīs Filipīnās sertificētu gaisa pārvadātāju, proti, *Zest Airways Inc. (Dba "Air Asia Zest"), Air Philippines Corporation* un *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. vadošie pārstāvji. *CAAP* iepazīstināja ar jaunāko informāciju par notiekošajiem organizatoriskajiem uzlabojumiem, tostarp *CAAP* Lidojumu standartu inspektoru dienesta reorganizāciju, un sniedza sīkāku informāciju par *CAAP* inspektoru apmācību. Turklāt *CAAP* izklāstīja sīkāku informāciju par tās veikto gaisa pārvadātāju *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* un *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. drošības uzraudzību. Runājot par *CAAP* veikto drošības uzraudzību, sanāksmē tika izklāstīta informācija par katram pārvadātājam ieplānoto obligāti nepieciešamo ikgadējo pārbaužu programmu, kā arī konkrēta informācija par uzraudzības darbībām, kas attiecas uz katru pārvadātāju. Sanāksmē *CAAP* arī iepazīstināja ar jaunāko informāciju par Filipīnu valsts aviācijas drošības programmas īstenošanu. Tika sniegta konkrēta informācija par Filipīnu valsts skrejceļu drošības programmu un ar to saistīto apmācību un informētības uzlabošanas programmu. *CAAP* sniedza arī jaunāko informāciju par izmeklēšanu saistībā ar *Air Asia Zest* gaisa kuģa novirzīšanos no skrejceļa, kas notika 2014. gada 30. decembrī.

(92) 2015. gada 10. martā notikušajās tehniskajās konsultācijās *Air Asia Zest, Air Philippines Corporation* un *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* sniedza paskaidrojumus katrs par savu attiecīgo darbību. Katra gaisa pārvadātāja sniegtajā informācijā bija ietverts izklāsts par atsevišķo Drošības un kvalitātes nodaļu organizatorisko struktūru un darbību. Tika sniegta konkrēta informācija par katra pārvadātāja pašreizējo floti, ar drošību saistīto problēmu risināšanu un iekšējo kvalitātes nodrošināšanu. Turklāt katrs pārvadātājs iepazīstināja ar savu individuālo lidojuma datu uzraudzības programmu.

(93) Pamatojoties uz šajās tehniskajās konsultācijās sniegtajiem pierādījumiem, 2015. gada aprīlī notika Savienības novērtējuma apmeklējums uz vietas Filipīnās. Šajā novērtējuma apmeklējumā piedalījās Komisijas, *EASA* un dalībvalstu pārstāvji. Novērtējuma apmeklējums notika *CAAP* birojā un izlases veidā pie vairākiem Filipīnās sertificētiem gaisa pārvadātājiem, proti, *Air Asia Inc, Air Asia Zest, Air Philippines Corporation, Island Aviation Inc, Magnum Air (Skyjet) Inc, South East Asian Airlines (SEAir) Inc* un *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.

(94) Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika gūti dažādi pierādījumi, tostarp informācija, ka Lidojumu standartu inspektoru dienestā ir 173 darbinieki, kuru tiešie pienākumi ir sertifikācijas un uzraudzības veikšana. Gūtie pierādījumi apliecināja, ka galvenajiem ekspluatācijas un tehniskās apkopes inspektoriem ir pietiekama pieredze efektīvas uzraudzības veikšanai un ka inspektori ir pabeiguši oficiālu apmācību par uzraudzības pienākumiem. Lai palīdzētu inspektoriem izpildīt uzraudzības pienākumus, *CAAP* ir izstrādājusi inspektoru darba palīglīdzekli, kas ietver strukturētus kontrolsarakstus, *CAAP* tehniskos norādījumus, pārbaužu veidlapas un uzraudzības atsauces dokumentus.

([1]) Komisijas 2010. gada 30. marta Īstenošanas regula (ES) Nr. 273/2010 (OV L 84, 31.3.2010., 25. lpp.). Īpaši sk. šīs regulas 74.–87. apsvērumu.

([2]) Komisijas 2013. gada 10. jūlija Īstenošanas regula (ES) Nr. 659/2013 (OV L 190, 11.7.2013., 54. lpp.). Īpaši sk. šīs regulas 80.–94. apsvērumu.

([3]) Komisijas 2014. gada 10. aprīļa Īstenošanas regula (ES) Nr. 368/2014 (OV L 108, 11.4.2014., 16. lpp.). Īpaši sk. šīs regulas 102.–119. apsvērumu.

(95) Laikā, kad notika Savienības novērtējuma apmeklējums uz vietas, *CAAP* sniedza arī pierādījumus par to, ka *CAAP* izmanto civilās aviācijas drošības pārraudzības paziņošanas un uzraudzības datubāzi (*CASORT*), lai palīdzētu plānot obligāti nepieciešamo ikgadējo pārbaužu grafiku. Lai katrs inspektors spētu izveidot strukturētu uzraudzības grafiku, *CAAP* publicē "Valsts uzraudzības un pārbaužu programmas vadlīnijas". Šajā dokumentā izskatītas iespējas, kā veikt mērķtiecīgas pārbaudes, ja gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) turētājs nestrādā pietiekami kvalitatīvi. Attiecībā uz *AOC* sertifikāciju un atjaunināšanu *CAAP* ir publicējusi "Gaisa kuģu ekspluatantu sertifikācijas un administrācijas rokasgrāmatu". Savienības novērtējuma apmeklējuma laikā izlases veidā tika izskatīta deviņu *CAAP* sertificētu gaisa pārvadātāju *AOC* sertifikācijas un atjaunināšanas dokumentācija, izlasē ietverot arī visus gaisa pārvadātājus, kurus apmeklēja ES novērtētāju grupa. Turklāt tika novēroti *CAAP* inspektori, kad tie veica konkrētu uzraudzības darbību. Tika atzīts, ka šī darbība plānota un veikta apmierinoši.

(96) Pēc Filipīnās sertificēto gaisa pārvadātāju attiecīgas atlases Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas tika apmeklēti septiņi gaisa pārvadātāji. Šī izlase ietvēra četrus lielākos Filipīnās sertificētos gaisa pārvadātājus, kuri vēl joprojām ir iekļauti Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikumā. Apmeklējuma mērķis bija pārbaudīt, cik lielā mērā šie pārvadātāji atbilst starptautiskajiem drošības standartiem. Turklāt saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem apmeklējuma mērķis bija novērtēt katra šā gaisa pārvadātāja vēlmi un spēju novērst trūkumus drošības ziņā. Galvenais secinājums pēc šo gaisa pārvadātāju apmeklējuma bija tāds, ka netrūkst vēlmes un kopumā arī netrūkst spējas novērst trūkumus drošības ziņā.

(97) Attiecībā uz Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem tika secināts, ka Filipīnu Civilās aviācijas iestāde vēlas un spēj novērst trūkumus drošības ziņā un ka tai ir pietiekama spēja īstenot attiecīgos starptautiskos drošības standartus, tostarp Filipīnu civilās aviācijas noteikumus, un vajadzības gadījumā panākt to izpildi.

(98) Aviācijas drošības komiteja uzklausīja *CAAP* 2015. gada 10. jūnijā. Tajā pašā reizē pēc attiecīgas atlases tika uzklausīti arī trīs Filipīnās sertificēti gaisa pārvadātāji (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* un *Cebgo Inc*, bijušais *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).

(99) *CAAP* iepazīstināja komiteju ar pašreizējo Lidojumu standartu inspektoru dienesta organizatorisko struktūru, sniedza sīkāku informāciju par darbiniekiem, kuriem patlaban uzticēti drošības uzraudzības uzdevumi, un iezīmēja vispārējo aviācijas darbības ainu Filipīnās. *CAAP* ziņoja, ka tās pienākumos ietilpst 36 *AOC* turētāju uzraudzība un ka deviņi no tiem klasificēti kā lielu gaisa kuģu ekspluatanti. *CAAP* arī sniedza kopsavilkumu par 2015. gadā ieplānoto uzraudzību attiecībā uz trīs gaisa pārvadātājiem, kuri piedalījās uzklausīšanā. Turklāt *CAAP* kā Filipīnu kompetentā iestāde uzsvēra apņemšanos arī turpmāk īstenot pastāvīgus uzlabojumus.

(100) *CAAP* sniedza kopsavilkumu par korektīvo pasākumu plānu saistībā ar ES novērtētāju grupas novērojumiem, kurus tā pauda Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas. Izklāstītie korektīvie pasākumi ietvēra pievēršanos konkrētiem prioritāriem jautājumiem, tādiem kā *CAAP* inspektoru apmācības programmas pilnveidošana, informācijas tehnoloģiju infrastruktūras uzlabošana, pastāvīgi pasākumi inspektoru prasmju pilnveidošanai un apņemšanās turpināt drošības uzraudzības standartizāciju. Turklāt *CAAP* sniedza konkrētu informāciju par infrastruktūras uzlabojumiem, tostarp par pasākumiem, kas saistīti ar valsts skrejceļu drošības programmu.

(101) *Air Philippines Corporation* sniedza konkrētu informāciju par tā organizatorisko struktūru, gaisa kuģu flotes plāniem un drošības pārvaldības sistēmu. Pārvadātājs ziņoja par tā drošības sanāksmju struktūru, drošības ziņojumiem un pārvaldību, lidojuma datu uzraudzības programmu un to, kā tiek veikta pastāvīga novēršanas pasākumu uzraudzība. *Air Philippines Corporation* sniedza konkrētu informāciju par tā drošības garantijas funkciju un izmaiņu pārvaldības procedūru piemērošanu. Turklāt gaisa pārvadātājs ziņoja par pasākumiem, ko tas veicis pēc Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas paustajiem novērojumiem.

(102) *Cebgo Inc* sniedza sīkāku informāciju par tā pārvaldības struktūru, drošības pārvaldības sistēmu, nelaimes gadījumu novēršanas un lidojumu drošības programmu, lidojuma datu pārvaldības programmu, kvalitātes pārvaldības sistēmu un lidojumderīguma un tehniskās apkopes kontroli. Tika izklāstīta konkrēta informācija par drošības mērķiem 2015. gadam un pierādījumi par drošības ziņojumu sniegšanas procesu. *Cebgo Inc* ziņoja par savām piecām prioritātēm drošības ziņā un saistībā ar tām veiktajiem pasākumiem. Turklāt gaisa pārvadātājs sniedza kopsavilkumu par pasākumiem, ko tas veicis pēc Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas paustajiem novērojumiem.

(103) *Air Asia Zest* sniedza sīkāku informāciju par tā floti, organizatorisko struktūru un drošības un kvalitātes pārvaldības nodaļu. Tika izklāstīta konkrēta informācija par augsta līmeņa drošības mērķiem, drošības ziņojumu sniegšanas procesu un lidojuma datu analīzes programmu, kā arī par pārvadātāja piecām prioritātēm drošības ziņā. Turklāt gaisa pārvadātājs sniedza kopsavilkumu par pasākumiem, ko tas veicis pēc Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas paustajiem novērojumiem.

(104) Pamatojoties uz visu pieejamo informāciju, tostarp uz Savienības novērtējuma apmeklējumā uz vietas gūtajiem rezultātiem un Aviācijas drošības komitejas uzklausīšanā saņemto informāciju, Komisija uzskata, ka *CAAP* ilgstošā laikā veikusi ilgtspējīgus uzlabojumus. Komisija arī atzina, ka *CAAP* nav trūcis vēlmes pastāvīgi sadarboties ar Komisiju un ka *CAAP* nepārprotami atzīst turpmāku uzlabojumu nepieciešamību, lai pilnveidotu savas drošības uzraudzības un pārraudzības procedūras. Komisija atzina, ka *CAAP* ir spēja pildīt Filipīnās sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzības pienākumus. Aviācijas drošības komitejas uzklausīšanā *CAAP* pauda apņemšanos pilnībā iesaistīties pastāvīgā drošības dialogā ar Komisiju, tostarp piedalīties papildu sanāksmēs, ja un kad Komisija uzskatīs par nepieciešamu.

(105) Komisija atzīmēja, ka visi trīs Filipīnās sertificētie gaisa pārvadātāji, kuri izlases veidā bija uzaicināti piedalīties Aviācijas drošības komitejas uzklausīšanā, sniedza apmierinošu izklāstu un spēja dot konkrētu informāciju par savas darbības drošu veikšanu. Komisija uzskata, ka ir pietiekami daudz pierādījumu par to, ka Filipīnu Republikā sertificētie gaisa pārvadātāji nodrošina atbilstību piemērojamajiem starptautiskajiem drošības standartiem un ieteiktajai praksei.

(106) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības saraksts būtu jāgroza, no Regulas (EK) Nr. 474/2006 A pielikuma svītrojot visus Filipīnu Republikā sertificētos gaisa pārvadātājus.

(107) Dalībvalstīm jāturpina pārbaudīt, vai visi Filipīnu gaisa pārvadātāji nodrošina faktisku atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem, un tālab jāpiešķir prioritāte perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012. Ja šādu pārbaužu rezultāti vai jebkura cita drošības informācija liecinās par to, ka starptautiskie drošības standarti netiek izpildīti, Komisija būs spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

**Krievijas Federācijas gaisa pārvadātāji**

(108) Komisija, *EASA* un dalībvalstis turpināja rūpīgi uzraudzīt to gaisa pārvadātāju drošības rādītājus, kuri sertificēti Krievijas Federācijā un veic lidojumus Savienībā, tostarp piešķīra prioritāti perona pārbaudēm, kas jāveic dažu Krievijas gaisa pārvadātāju gaisa kuģiem saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

(109) Komisija 2015. gada 23. martā ar *EASA* palīdzību tikās ar Krievijas Federālās gaisa transporta aģentūras (*FATA*) pārstāvjiem. Šīs tikšanās mērķis bija pārskatīt Krievijas gaisa pārvadātāju drošības rādītājus, kas konstatēti *SAFA* perona pārbaudēs laikā no 2014. gada 10. marta līdz 2015. gada 9. martam, un apzināt gadījumus, kuriem jāpievērš īpaša uzmanība. Tikšanās laikā *FATA* apņēmās veikt turpmākus pasākumus saistībā ar dažām neatbilstībām, kas vēl nav pienācīgi novērstas, un līdz maija beigām sniegt Komisijai jaunāko informāciju par to statusu.

(110) *FATA* informēja Komisiju par to, ka, ņemot vērā *SAFA* sistēmas paplašināšanos, tā novēro arī Krievijas gaisa pārvadātāju *SAFA* rādītājus dažās trešās valstīs. *FATA* arī norādīja, ka tā norīkojusi jaunus drošības inspektorus, kuru pienākums ir risināt jautājumus ar gaisa pārvadātājiem, kuri vēl nav novērsuši pārbaudēs saskaņā ar *SAFA* programmu konstatētos trūkumus. *FATA* pauda cerību, ka šī pārraudzība vēl vairāk paātrinās ekspluatantu atbildes pasākumus un uzlabos ekspluatantu veikto korektīvo pasākumu kvalitāti. *FATA* arī sniedza Komisijai jaunāko informāciju par tās atbildībā esošo gaisa kuģu ekspluatantu apliecību darbības apturēšanu un anulēšanu.

(111) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija secināja, ka nav vajadzīga Krievijas aviācijas iestāžu vai Krievijas Federācijā sertificēto gaisa pārvadātāju uzklausīšana Aviācijas drošības komitejā.

(112) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu, iekļaujot tajā Krievijas Federācijas gaisa pārvadātājus.

(113) Dalībvalstīm jāturpina pārbaudīt, vai Krievijas Federācijas pārvadātāji nodrošina faktisku atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem, un tālab jāpiešķir prioritāte perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

(114) Ja minētās pārbaudes norādīs uz tiešu drošības apdraudējumu, kuru izraisījusi neatbilstība attiecīgajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta pret Krievijas Federācijas gaisa pārvadātājiem rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

**Sudānas gaisa pārvadātāji**

(115) Pamatojoties uz regulāru saziņu starp Sudānas Civilās aviācijas iestādi (*SCAA*) un Komisiju, šķiet, ka *SCAA* guvusi labus panākumus Sudānā sertificēto gaisa pārvadātāju uzraudzībā. *SCAA* arī informēja Komisiju par to, ka daži gaisa pārvadātāji guvuši labus panākumus starptautisko drošības standartu īstenošanā.

(116) *SCAA* piekrita 2015. gada oktobrī uzņemt Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas. Šajā novērtējuma apmeklējumā iecerēts pārbaudīt *SCAA* sniegto informāciju un gūt papildu informāciju, kas dotu pamatu iespējamam lēmumam attiecībā uz Sudānā sertificētiem gaisa pārvadātājiem. Patlaban nav pietiekami daudz informācijas, lai varētu pieņemt lēmumu attiecībā uz Sudānā sertificētiem gaisa pārvadātājiem.

(117) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Sudānas gaisa pārvadātājiem.

**Taizemes gaisa pārvadātāji**

(118) *ICAO* 2015. gada janvārī Taizemes Karalistē veica pilnīgu Universālās drošības uzraudzības revīzijas programmas pastāvīgās pārraudzības pieejas revīziju. Vispārējie rezultāti liecināja, ka starptautisko drošības standartu faktiskā īstenošana Taizemē ir krietni vien zem pasaules vidējā līmeņa. Pamatojoties uz revīzijas rezultātiem, *ICAO* norādīja uz nopietnu ar drošību saistītu problēmu gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšanas jomā, tostarp atļauju piešķiršanā konkrētām ekspluatācijas procedūrām. Taizemes Civilās aviācijas departaments (*DCA*) iesniedza *ICAO* korektīvo pasākumu plānu konstatēto trūkumu novēršanai.

(119) *DCA* lūdza Eiropas Savienībai un *EASA* tehnisko palīdzību *ICAO* konstatēto trūkumu novēršanā. *EASA* 2015. gada aprīlī veica tehniskās palīdzības apmeklējumu Taizemē, un nākamajos mēnešos notiks turpmāka palīdzības sniegšana un sadarbība.

(120) Pamatojoties uz *ICAO* revīzijas rezultātiem un pēc tehniskās palīdzības apmeklējuma dotajiem ieteikumiem, Taizemes *DCA* kopā ar gaisa pārvadātāju *Thai Airways International* tika uzaicināti uz tehniskajām konsultācijām Briselē, lai apkopotu papildu informāciju par korektīvajiem pasākumiem, kurus *DCA* plāno veikt īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā. Taizemes *DCA* un *Thai Airways International* atzinīgi pieņēma šo uzaicinājumu un pirms sanāksmes pārskatāmā veidā sniedza visu prasīto informāciju.

(121) Tehniskajās konsultācijās, kas notika 2015. gada 3. jūnijā, gan *DCA*, gan *Thai Airways International* izrādīja nepārprotamu vēlmi sadarboties un sniedza iespējami daudz informācijas. *DCA* uzsvēra, ka Taizemes valdība ļoti skaidri apzinās civilās aviācijas drošības nozīmīgumu un ir apņēmusies nodrošināt līdzekļus, kas vajadzīgi Taizemes *DCA* drošības uzraudzības sistēmas uzlabošanai, un norādīja, ka Taizemes *DCA* drīz tiks pārveidota par Taizemes Civilās aviācijas iestādi, kuras rīcībā būs ievērojami lielāks budžets.

(122) *Thai Airways International* skaidri izklāstīja savu drošības un kvalitātes pārvaldības sistēmu. Gaisa pārvadātājs pierādīja, ka spēj nodrošināt pienācīgu atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem.

(123) Komisija uzskata, ka pieejamā drošības informācija nedod pamatu lēmumam noteikt darbības aizliegumu vai darbības ierobežojumus Taizemē sertificētiem gaisa pārvadātājiem. Tomēr Komisija uzskata, ka būtu jāturpina rūpīgi uzraudzīt situāciju.

(124) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Taizemes gaisa pārvadātājiem.

(125) Dalībvalstīm jāturpina pārbaudīt, vai tiek faktiski izpildītas attiecīgo drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte Taizemē sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

(126) Ja jebkāda attiecīga drošības informācija liecinās par to, ka pastāv tiešs drošības apdraudējums, kuru izraisījusi neatbilstība starptautiskajiem drošības standartiem, Komisija var būt spiesta rīkoties atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

**Jemenas gaisa pārvadātāji**

(127) Komisija 2015. gada 10. aprīļa vēstulē Jemenas Civilās aviācijas un meteoroloģijas iestādei (*CAMA*) uzdeva jautājumu, vai drošības stāvokļa pasliktināšanās Jemenā ietekmē *CAMA* spēju nodrošināt Jemenā sertificēto gaisa pārvadātāju drošības uzraudzību.

(128) Gaisa pārvadātājs *Yemen Airways* (*Yemenia*) 2015. gada 18. maijā paziņoja Komisijai, ka 2015. gada marta beigās ir apturējis darbību, jo stāvoklis Jemenā pasliktinās. Turklāt *Yemenia* šajā paziņojumā norādīja, ka tā gaisa kuģi nodoti glabāšanai dažādās vietās ārpus Jemenas. *CAMA* 2015. gada 1. jūnija vēstulē Komisijai paziņoja, ka *Yemenia* gaisa kuģi vairs neatrodas Jemenā un ka *CAMA* nodoms ir savus drošības uzraudzības pienākumus saskaņot ar aviācijas iestādēm valstīs, kurās gaisa kuģi patlaban atrodas glabāšanā. Tajā pašā vēstulē *CAMA* arī norādīja, ka drošības stāvokļa pasliktināšanās dēļ gaisa kuģu ekspluatācijas aktivitāte Jemenā patlaban ir neliela.

(129) Pamatojoties uz informāciju, kas saņemta no *CAMA* un *Yemenia*, tika secināts, ka, lai gan situācija joprojām būtu rūpīgi jāuzrauga, šobrīd nav pietiekami daudz pierādījumu, kas pamatotu lēmumu noteikt darbības aizliegumu Jemenā sertificētajiem gaisa pārvadātājiem.

(130) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Jemenas gaisa pārvadātājiem.

(131) Dalībvalstīm jāturpina pārbaudīt, vai tiek faktiski izpildītas attiecīgo drošības standartu prasības, un tālab jāpiešķir prioritāte Jemenā sertificēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģu perona pārbaudēm saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012.

**Zambijas gaisa pārvadātāji**

(132) 2015. gada 25. februārī notika tehniska sanāksme, kurā piedalījās Zambijas Civilās aviācijas iestādes (*ZCAA*), Komisijas, *EASA* un dalībvalstu vadošie pārstāvji. *ZCAA* sniedza visaptverošu un pārredzamu pārskatu par pagājušajā gadā veiktajiem pasākumiem attiecībā uz *ZCAA* attīstību, personāla pieņemšanu darbā *ZCAA*, Zambijas civilās aviācijas noteikumu pilnveidošanu un gaisa pārvadātāju uzraudzības uzlabošanu.

(133) Šķiet, ka *ZCAA* guvusi labus panākumus vairāku *ICAO* konstatēto trūkumu novēršanā un ka ir ielikti stabili pamati civilās aviācijas drošības uzraudzības sistēmas turpmākai attīstībai Zambijā. Tomēr attiecībā uz lielāko daļu no astoņiem *ICAO* kritiskajiem elementiem, kuri veido civilās aviācijas drošības uzraudzības sistēmu, vēl paveicams liels darbs.

(134) *ZCAA* norādīja, ka turpinās starptautisko drošības standartu īstenošanu. Komisija nodomājusi veikt turpmākus novērtējumus nolūkā noteikt, vai būtu lietderīgi pirms 2015. gada oktobra beigām organizēt Savienības novērtējuma apmeklējumu uz vietas, lai pārbaudītu starptautisko drošības standartu īstenošanu Zambijā.

(135) Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz Zambijas gaisa pārvadātājiem.

**Noslēguma apsvērumi**

(136) Komisija ir pārbaudījusi, vai ir lietderīgi atjaunināt Savienības sarakstu attiecībā uz citiem šobrīd sarakstā iekļautajiem gaisa pārvadātājiem, un secinājusi, ka tas nav vajadzīgs. Tāpēc saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā noteiktajiem kopējiem kritērijiem ir secināts, ka patlaban nav pamatojuma grozīt darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju Savienības sarakstu attiecībā uz minētajiem gaisa pārvadātājiem.

(137) Regulas (EK) Nr. 2111/2005 8. panta 2. punktā ir atzīts, ka lēmumi jāpieņem bez kavēšanās un vajadzības gadījumā pat steidzami atkarībā no tā, kā tie ietekmē drošību. Tāpēc sensitīvas informācijas aizsardzībai un komerciālās ietekmes mazināšanai ir svarīgi, lai Komisijas lēmumi, kas saistīti ar to gaisa pārvadātāju saraksta atjaunināšanu, kuriem Savienībā piemērots darbības aizliegums vai ierobežojumi, tiktu publicēti *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un stātos spēkā nākamajā dienā pēc to publicēšanas.

(138) Tāpēc Regula (EK) Nr. 474/2006 būtu attiecīgi jāgroza.

(139) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Aviācijas drošības komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza šādi:

(1) Regulas A pielikumu aizstāj ar šīs regulas A pielikuma tekstu;

(2) Regulas B pielikumu aizstāj ar šīs regulas B pielikuma tekstu.

*2. pants*

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

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

Briselē, 2015. gada 25. jūnijā

*Komisijas*
*un tās priekšsēdētāja vārdā –*
*Komisijas locekle*
Violeta BULC

*A PIELIKUMS*

**GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURU DARBĪBA SAVIENĪBĀ IR AIZLIEGTA, AR IZŅĒMUMIEM** [1]

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *BLUE WING AIRLINES* | SRBWA-01/2002 | BWI | Surinama |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Afganistānā, tostarp šādi:** | | | **Afganistānas Islāma Republika** |
| *ARIANA AFGHAN AIRLINES* | AOC 009 | AFG | Afganistānas Islāma Republika |
| *KAM AIR* | AOC 001 | KMF | Afganistānas Islāma Republika |
| *PAMIR AIRLINES* | Nav zināms | PIR | Afganistānas Islāma Republika |
| *SAFI AIRWAYS* | AOC 181 | SFW | Afganistānas Islāma Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Angolā, izņemot pārvadātāju *TAAG Angola Airlines*, kas iekļauts B pielikumā, bet ieskaitot turpmākos:** | | | **Angolas Republika** |
| *AEROJET* | AO 008-01/11 | TEJ | Angolas Republika |
| *AIR GICANGO* | 009 | Nav zināms | Angolas Republika |
| *AIR JET* | AO 006-01/11-MBC | MBC | Angolas Republika |
| *AIR NAVE* | 017 | Nav zināms | Angolas Republika |
| *AIR26* | AO 003-01/11-DCD | DCD | Angolas Republika |
| *ANGOLA AIR SERVICES* | 006 | Nav zināms | Angolas Republika |
| *DIEXIM* | 007 | Nav zināms | Angolas Republika |
| *FLY540* | AO 004-01 FLYA | Nav zināms | Angolas Republika |
| *GIRA GLOBO* | 008 | GGL | Angolas Republika |

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

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *HELIANG* | 010 | Nav zināms | Angolas Republika |
| *HELIMALONGO* | AO 005-01/11 | Nav zināms | Angolas Republika |
| *MAVEWA* | 016 | Nav zināms | Angolas Republika |
| *SONAIR* | AO 002-01/10-SOR | SOR | Angolas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Beninā, tostarp šādi:** | | | **Beninas Republika** |
| *AERO BENIN* | PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | AEB | Beninas Republika |
| *AFRICA AIRWAYS* | Nav zināms | AFF | Beninas Republika |
| *ALAFIA JET* | PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS | Nav zināms | Beninas Republika |
| *BENIN GOLF AIR* | PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS | BGL | Beninas Republika |
| *BENIN LITTORAL AIRWAYS* | PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | LTL | Beninas Republika |
| *COTAIR* | PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | COB | Beninas Republika |
| *ROYAL AIR* | PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS | BNR | Beninas Republika |
| *TRANS AIR BENIN* | PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | TNB | Beninas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Republikā, tostarp šādi:** | | | **Kongo Republika** |
| *AERO SERVICE* | RAC06-002 | RSR | Kongo Republika |
| *CANADIAN AIRWAYS CONGO* | RAC06-012 | Nav zināms | Kongo Republika |
| *EMERAUDE* | RAC06-008 | Nav zināms | Kongo Republika |
| *EQUAFLIGHT SERVICES* | RAC 06-003 | EKA | Kongo Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *EQUAJET* | RAC06-007 | EKJ | Kongo Republika |
| *EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.* | RAC 06-014 | Nav zināms | Kongo Republika |
| *MISTRAL AVIATION* | RAC06-011 | Nav zināms | Kongo Republika |
| *TRANS AIR CONGO* | RAC 06-001 | TSG | Kongo Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kongo Demokrātiskajā Republikā (KDR), tostarp šādi:** | | | **Kongo Demokrātiskā Republika (KDR)** |
| *AIR FAST CONGO* | 409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *AIR KASAI* | 409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *AIR KATANGA* | 409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *AIR TROPIQUES* | 409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *BLUE AIRLINES* | 106/CAB/MIN/TVC/2012 | BUL | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *BLUE SKY* | 409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *BUSY BEE CONGO* | 409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | 409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *CONGO AIRWAYS* | 019/CAB/MIN/TVC/2015 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *DAKOTA SPRL* | 409/CAB/MIN/ TVC/071/2011 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *DOREN AIR CONGO* | 102/CAB/MIN/TVC/2012 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *GOMAIR* | 409/CAB/MIN/TVC/011/2010 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *KIN AVIA* | 409/CAB/MIN/TVC/0059/2010 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *KORONGO AIRLINES* | 409/CAB/MIN/TVC/001/2011 | KGO | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *MALU AVIATION* | 098/CAB/MIN/TVC/2012 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *MANGO AIRLINES* | 409/CAB/MIN/TVC/009/2011 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *SERVE AIR* | 004/CAB/MIN/TVC/2015 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *SERVICES AIR* | 103/CAB/MIN/TVC/2012 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *SWALA AVIATION* | 409/CAB/MIN/TVC/0084/2010 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *TRANSAIR CARGO SERVICES* | 409/CAB/MIN/TVC/073/2011 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| *WILL AIRLIFT* | 409/CAB/MIN/TVC/0247/2011 | Nav zināms | Kongo Demokrātiskā Republika (KDR) |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Džibutijā, tostarp šāds:** | | | **Džibutija** |
| *DAALLO AIRLINES* | Nav zināms | DAO | Džibutija |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Ekvatoriālajā Gvinejā, tostarp šādi:** | | | **Ekvatoriālā Gvineja** |
| *CEIBA INTERCONTINENTAL* | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Ekvatoriālā Gvineja |
| *CRONOS AIRLINES* | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Nav zināms | Ekvatoriālā Gvineja |
| *PUNTO AZUL* | 2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS | Nav zināms | Ekvatoriālā Gvineja |
| *TANGO AIRWAYS* | Nav zināms | Nav zināms | Ekvatoriālā Gvineja |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Eritrejā, tostarp šādi:** | | | **Eritreja** |
| *ERITREAN AIRLINES* | AOC Nr. 004 | ERT | Eritreja |
| *NASAIR ERITREA* | AOC Nr. 005 | NAS | Eritreja |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Gabonas Republikā, izņemot pārvadātājus *Afrijet* un *SN2AG*, kas iekļauti B pielikumā, bet ieskaitot turpmākos:** | | | **Gabonas Republika** |
| *AFRIC AVIATION* | 010/MTAC/ANAC-G/DSA | EKG | Gabonas Republika |
| *ALLEGIANCE AIR TOURIST* | 007/MTAC/ANAC-G/DSA | LGE | Gabonas Republika |
| *NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)* | 008/MTAC/ANAC-G/DSA | NRG | Gabonas Republika |
| *SKY GABON* | 009/MTAC/ANAC-G/DSA | SKG | Gabonas Republika |
| *SOLENTA AVIATION GABON* | 006/MTAC/ANAC-G/DSA | SVG | Gabonas Republika |
| *TROPICAL AIR-GABON* | 011/MTAC/ANAC-G/DSA | Nav zināms | Gabonas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Indonēzijā, izņemot pārvadātājus *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* un *Indonesia Air Asia*, bet ieskaitot turpmākos:** | | | **Indonēzijas Republika** |
| *AIR BORN INDONESIA* | 135-055 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *AIR PACIFIC UTAMA* | 135-020 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *ALFA TRANS DIRGANTATA* | 135-012 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *ANGKASA SUPER SERVICES* | 135-050 | LBZ | Indonēzijas Republika |
| *ASCO NUSA AIR* | 135-022 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *ASI PUDJIASTUTI* | 135-028 | SQS | Indonēzijas Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *AVIASTAR MANDIRI* | 121-043 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *AVIASTAR MANDIRI* | 135-029 | VIT | Indonēzijas Republika |
| *BATIK AIR* | 121-050 | BTK | Indonēzijas Republika |
| *CITILINK INDONESIA* | 121-046 | CTV | Indonēzijas Republika |
| *DABI AIR NUSANTARA* | 135-030 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *DERAYA AIR TAXI* | 135-013 | DRY | Indonēzijas Republika |
| *DERAZONA AIR SERVICE* | 135-010 | DRZ | Indonēzijas Republika |
| *DIRGANTARA AIR SERVICE* | 135-014 | DIR | Indonēzijas Republika |
| *EASTINDO* | 135-038 | ESD | Indonēzijas Republika |
| *ELANG LINTAS INDONESIA* | 135-052 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *ELANG NUSANTARA AIR* | 135-053 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *ENGGANG AIR SERVICE* | 135-045 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *ERSA EASTERN AVIATION* | 135-047 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *GATARI AIR SERVICE* | 135-018 | GHS | Indonēzijas Republika |
| *HEAVY LIFT* | 135-042 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *INDONESIA AIR ASIA EXTRA* | 121-054 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *INDONESIA AIR TRANSPORT* | 121-034 | IDA | Indonēzijas Republika |
| *INTAN ANGKASA AIR SERVICE* | 135-019 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *JAYAWIJAYA DIRGANTARA* | 121-044 | JWD | Indonēzijas Republika |
| *JOHNLIN AIR TRANSPORT* | 135-043 | JLB | Indonēzijas Republika |
| *KAL STAR* | 121-037 | KLS | Indonēzijas Republika |
| *KARTIKA AIRLINES* | 121-003 | KAE | Indonēzijas Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *KOMALA INDONESIA* | 135-051 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *KURA-KURA AVIATION* | 135-016 | KUR | Indonēzijas Republika |
| *LION MENTARI AIRLINES* | 121-010 | LNI | Indonēzijas Republika |
| *MANUNGGAL AIR SERVICE* | 121-020 | MNS | Indonēzijas Republika |
| *MARTABUANA ABADION* | 135-049 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *MATTHEW AIR NUSANTARA* | 135-048 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *MIMIKA AIR* | 135-007 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *MY INDO AIRLINES* | 121-042 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *NAM AIR* | 121-058 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *NATIONAL UTILITY HELICOPTER* | 135-011 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *NUSANTARA AIR CHARTER* | 121-022 | SJK | Indonēzijas Republika |
| *NUSANTARA BUANA AIR* | 135-041 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *PACIFIC ROYALE AIRWAYS* | 121-045 | PRQ | Indonēzijas Republika |
| *PEGASUS AIR SERVICES* | 135-036 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *PELITA AIR SERVICE* | 121-008 | PAS | Indonēzijas Republika |
| *PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA* | 135-026 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *PURA WISATA BARUNA* | 135-025 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *RIAU AIRLINES* | 121-016 | RIU | Indonēzijas Republika |
| *SAYAP GARUDA INDAH* | 135-004 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *SMAC* | 135-015 | SMC | Indonēzijas Republika |
| *SRIWIJAYA AIR* | 121-035 | SJY | Indonēzijas Republika |
| *SURVEI UDARA PENAS* | 135-006 | PNS | Indonēzijas Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *SURYA AIR* | 135-046 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *TRANSNUSA AVIATION MANDIRI* | 121-048 | TNU | Indonēzijas Republika |
| *TRANSWISATA PRIMA AVIATION* | 135-021 | TWT | Indonēzijas Republika |
| *TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE* | 121-038 | XAR | Indonēzijas Republika |
| *TRAVIRA UTAMA* | 135-009 | TVV | Indonēzijas Republika |
| *TRI MG INTRA ASIA AIRLINES* | 121-018 | TMG | Indonēzijas Republika |
| *TRIGANA AIR SERVICE* | 121-006 | TGN | Indonēzijas Republika |
| *UNINDO* | 135-040 | Nav zināms | Indonēzijas Republika |
| *WING ABADI AIRLINES* | 121-012 | WON | Indonēzijas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kazahstānā, izņemot pārvadātāju *Air Astana*, kas iekļauts B pielikumā, bet ieskaitot turpmākos:** | | | **Kazahstānas Republika** |
| *AIR ALMATY* | AK-0483-13 | LMY | Kazahstānas Republika |
| *ATMA AIRLINES* | AK-0469-12 | AMA | Kazahstānas Republika |
| *AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR* | AK-0467-12 | SAP | Kazahstānas Republika |
| *BEK AIR* | AK-0463-12 | BEK | Kazahstānas Republika |
| *BEYBARS AIRCOMPANY* | AK-0473-13 | BBS | Kazahstānas Republika |
| *BURUNDAYAVIA AIRLINES* | KZ-01/001 | BRY | Kazahstānas Republika |
| *COMLUX-KZ* | KZ-01/002 | KAZ | Kazahstānas Republika |
| *EAST WING* | KZ-01/007 | EWZ | Kazahstānas Republika |
| *EURO-ASIA AIR* | AK-0472-13 | EAK | Kazahstānas Republika |
| *FLY JET KZ* | AK-0477-13 | FJK | Kazahstānas Republika |
| *INVESTAVIA* | AK-0479-13 | TLG | Kazahstānas Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *IRTYSH AIR* | AK-0468-13 | MZA | Kazahstānas Republika |
| *JET AIRLINES* | KZ-01/003 | SOZ | Kazahstānas Republika |
| *KAZAIR JET* | AK-0474-13 | KEJ | Kazahstānas Republika |
| *KAZAIRTRANS AIRLINE* | AK-0466-12 | KUY | Kazahstānas Republika |
| *KAZAVIASPAS* | AK-0484-13 | KZS | Kazahstānas Republika |
| *PRIME AVIATION* | AK-0478-13 | PKZ | Kazahstānas Republika |
| *SCAT* | KZ-01/004 | VSV | Kazahstānas Republika |
| *ZHETYSU AIRCOMPANY* | AK-0470-12 | JTU | Kazahstānas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Kirgizstānas Republikā, tostarp šādi:** | | | **Kirgizstānas Republika** |
| *AIR BISHKEK (iepriekš EASTOK AVIA)* | 15 | EAA | Kirgizstānas Republika |
| *AIR MANAS* | 17 | MBB | Kirgizstānas Republika |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Kirgizstānas Republika |
| *CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)* | 13 | CBK | Kirgizstānas Republika |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Kirgizstānas Republika |
| *AIR KYRGYZSTAN* | 03 | LYN | Kirgizstānas Republika |
| *MANAS AIRWAYS* | 42 | BAM | Kirgizstānas Republika |
| *S GROUP INTERNATIONAL (iepriekš S GROUP AVIATION)* | 45 | IND | Kirgizstānas Republika |
| *SKY BISHKEK* | 43 | BIS | Kirgizstānas Republika |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Kirgizstānas Republika |
| *SKY WAY AIR* | 39 | SAB | Kirgizstānas Republika |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Kirgizstānas Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *VALOR AIR* | 07 | VAC | Kirgizstānas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Libērijā** | | | **Libērija** |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Lībijā, tostarp šādi:** | | | **Lībija** |
| *AFRIQIYAH AIRWAYS* | 007/01 | AAW | Lībija |
| *AIR LIBYA* | 004/01 | TLR | Lībija |
| *BURAQ AIR* | 002/01 | BRQ | Lībija |
| *GHADAMES AIR TRANSPORT* | 012/05 | GHT | Lībija |
| *GLOBAL AVIATION AND SERVICES* | 008/05 | GAK | Lībija |
| *LIBYAN AIRLINES* | 001/01 | LAA | Lībija |
| *PETRO AIR* | 025/08 | PEO | Lībija |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Mozambikas Republikā, tostarp šādi:** | | | **Mozambikas Republika** |
| *AERO-SERVIÇOS SARL* | MOZ-08 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA* | MOZ-07 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *COA – COASTAL AVIATION* | MOZ-15 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *CPY – CROPSPRAYERS* | MOZ-06 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *CRA – CR AVIATION LDA* | MOZ-14 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *EMÍLIO AIR CHARTER LDA* | MOZ-05 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA* | MOZ-04 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA* | MOZ-11 | Nav zināms | Mozambikas Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *KAY – KAYA AIRLINES, LDA* | MOZ-09 | KYY | Mozambikas Republika |
| *LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.* | MOZ-01 | LAM | Mozambikas Republika |
| *MAKOND, LDA* | MOZ-20 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX* | MOZ-02 | MXE | Mozambikas Republika |
| *OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA* | MOZ-17 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *SAF – SAFARI AIR LDA* | MOZ-12 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA* | MOZ-10 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| *TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA* | MOZ-16 | TTA | Mozambikas Republika |
| *UNIQUE AIR CHARTER LDA* | MOZ-13 | Nav zināms | Mozambikas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Nepālā, tostarp šādi:** | | | **Nepālas Republika** |
| *AIR DYNASTY HELI. S.* | 035/2001 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *AIR KASTHAMANDAP* | 051/2009 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *BUDDHA AIR* | 014/1996 | BHA | Nepālas Republika |
| *FISHTAIL AIR* | 017/2001 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *GOMA AIR* | 064/2010 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *MAKALU AIR* | 057A/2009 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *MANANG AIR PVT LTD* | 082/2014 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *MOUNTAIN HELICOPTERS* | 055/2009 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *MUKTINATH AIRLINES* | 081/2013 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *NEPAL AIRLINES CORPORATION* | 003/2000 | RNA | Nepālas Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *SHREE AIRLINES* | 030/2002 | SHA | Nepālas Republika |
| *SIMRIK AIR* | 034/2000 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *SIMRIK AIRLINES* | 052/2009 | RMK | Nepālas Republika |
| *SITA AIR* | 033/2000 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *TARA AIR* | 053/2009 | Nav zināms | Nepālas Republika |
| *YETI AIRLINES DOMESTIC* | 037/2004 | NYT | Nepālas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Santomē un Prinsipi, tostarp šādi:** | | | **Santome un Prinsipi** |
| *AFRICA'S CONNECTION* | 10/AOC/2008 | ACH | Santome un Prinsipi |
| *STP AIRWAYS* | 03/AOC/2006 | STP | Santome un Prinsipi |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sjerraleonē, tostarp šādi:** | | | **Sjerraleone** |
| *AIR RUM, LTD* | NAV ZINĀMS | RUM | Sjerraleone |
| *DESTINY AIR SERVICES, LTD* | NAV ZINĀMS | DTY | Sjerraleone |
| *HEAVYLIFT CARGO* | NAV ZINĀMS | Nav zināms | Sjerraleone |
| *ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD* | NAV ZINĀMS | ORJ | Sjerraleone |
| *PARAMOUNT AIRLINES, LTD* | NAV ZINĀMS | PRR | Sjerraleone |
| *SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD* | NAV ZINĀMS | SVT | Sjerraleone |
| *TEEBAH AIRWAYS* | NAV ZINĀMS | Nav zināms | Sjerraleone |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Sudānā, tostarp šādi:** | | | **Sudānas Republika** |
| *ALFA AIRLINES* | 54 | AAJ | Sudānas Republika |
| *ALMAJAL AVIATION SERVICE* | 15 | MGG | Sudānas Republika |

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs vai darbības licences numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts |
|---|---|---|---|
| *BADER AIRLINES* | 35 | BDR | Sudānas Republika |
| *BENTIU AIR TRANSPORT* | 29 | BNT | Sudānas Republika |
| *BLUE BIRD AVIATION* | 11 | BLB | Sudānas Republika |
| *DOVE AIRLINES* | 52 | DOV | Sudānas Republika |
| *ELIDINER AVIATION* | 8 | DND | Sudānas Republika |
| *FOURTY EIGHT AVIATION* | 53 | WHB | Sudānas Republika |
| *GREEN FLAG AVIATION* | 17 | Nav zināms | Sudānas Republika |
| *HELEJETIC AIR* | 57 | HJT | Sudānas Republika |
| *KATA AIR TRANSPORT* | 9 | KTV | Sudānas Republika |
| *KUSH AVIATION* | 60 | KUH | Sudānas Republika |
| *MARSLAND COMPANY* | 40 | MSL | Sudānas Republika |
| *MID AIRLINES* | 25 | NYL | Sudānas Republika |
| *NOVA AIRLINES* | 46 | NOV | Sudānas Republika |
| *SUDAN AIRWAYS* | 1 | SUD | Sudānas Republika |
| *SUN AIR COMPANY* | 51 | SNR | Sudānas Republika |
| *TARCO AIRLINES* | 56 | TRQ | Sudānas Republika |
| **Visi gaisa pārvadātāji, ko sertificējušas iestādes, kuras atbild par regulatīvo uzraudzību Zambijā, tostarp šāds:** | | | **Zambija** |
| *ZAMBEZI AIRLINES* | Z/AOC/001/2009 | ZMA | Zambija |

*B PIELIKUMS*

**GAISA PĀRVADĀTĀJI, KURIEM PIEMĒRO DARBĪBAS IEROBEŽOJUMUS SAVIENĪBĀ** [1]

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts | Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecas ierobežojumi | Gaisa kuģa, uz kuru attiecas ierobežojumi, reģistrācijas zīme (-es) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i) | Reģistrācijas valsts |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *TAAG ANGOLA AIRLINES* | 001 | DTA | Angolas Republika | Visa flote, izņemot sešus *Boeing B777* tipa gaisa kuģus un četrus *Boeing B737-700* tipa gaisa kuģus. | Visa flote, izņemot D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ | Angolas Republika |
| *AIR ASTANA* [1] | AK-0475-13 | KZR | Kazahstāna | Visa flote, izņemot *Boeing B767* tipa gaisa kuģus, *Boeing B757* tipa gaisa kuģus, *Airbus A319/320/321* tipa gaisa kuģus. | Visa flote, izņemot *Boeing B767* flotes gaisa kuģus, kā norādīts *AOC*; *Boeing B757* flotes gaisa kuģus, kā norādīts *AOC*; *Airbus A319/320/321* flotes gaisa kuģus, kā norādīts *AOC*. | Aruba (Nīderlandes Karaliste) |
| *AIR SERVICE COMORES* | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Komoru Salas | Visa flote, izņemot LET 410 UVP. | Visa flote, izņemot D6-CAM (851336). | Komoru Salas |
| *AFRIJET BUSINESS SERVICE* [2] | 002/MTAC/ANAC-G/DSA | ABS | Gabonas Republika | Visa flote, izņemot divus *Falcon 50* tipa gaisa kuģus, divus *Falcon 900* tipa gaisa kuģus. | Visa flote, izņemot TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR. | Gabonas Republika |
| *NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)* | 003/MTAC/ANAC-G/DSA | NVS | Gabonas Republika | Visa flote, izņemot vienu *Challenger CL-601* tipa gaisa kuģi, vienu *HS-125-800* tipa gaisa kuģi. | Visa flote, izņemot TR-AAG, ZS-AFG. | Gabonas Republika; Dienvidāfrikas Republika |
| *IRAN AIR* [3] | FS100 | IRA | Irānas Islāma Republika | Visa flote, izņemot 14 *Airbus A300* tipa gaisa kuģus, astoņus *Airbus A310* tipa gaisa kuģus, vienu *Boeing B737* tipa gaisa kuģi. | Visa flote, izņemot EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA. | Irānas Islāma Republika |

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

| Gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā (*AOC*) norādītais gaisa pārvadātāja kā tiesību subjekta nosaukums (un komercnosaukums, ja tas ir citāds) | Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numurs | Aviosabiedrības identifikācijas *ICAO* kods | Ekspluatanta valsts | Gaisa kuģa tips, uz kuru attiecas ierobežojumi | Gaisa kuģa, uz kuru attiecas ierobežojumi, reģistrācijas zīme (-es) un (ja zināms) konstrukcijas sērijas numurs(-i) | Reģistrācijas valsts |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *AIR KORYO* | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | Korejas Tautas Demokrātiskā Republika | Visa flote, izņemot divus *TU- 204* tipa gaisa kuģus. | Visa flote, izņemot P-632, P-633. | Korejas Tautas Demokrātiskā Republika |
| *AIR MADAGASCAR* | 5R-M01/2009 | MDG | Madagaskara | Visa flote, izņemot *Boeing B737* tipa gaisa kuģus, *ATR 72/42* tipa gaisa kuģus un trīs *DHC 6-300* tipa gaisa kuģus. | Visa flote, izņemot *Boeing B737* flotē esošos gaisa kuģus, kā norādīts *AOC*, *ATR 72/42* flotē esošos gaisa kuģus, kā norādīts *AOC*; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF. | Madagaskaras Republika |

([1]) *Air Astana* ir atļauts izmantot tikai minētos konkrētu tipu gaisa kuģus, ar nosacījumu, ka tie ir reģistrēti Arubā un ka visas *AOC* izmaiņas ir laikus iesniegtas Komisijai un Eirokontrolei.

([2]) *Afrijet* ir atļauts izmantot tikai konkrētus gaisa kuģus, kas norādīti attiecībā uz tā pašreizējo darbības līmeni Savienībā.

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