KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2017/830

2017 m. gegužės 15 d.

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

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

kadangi:

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

(2) pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnio 3 dalį tam tikros valstybės narės ir Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – EASA) pateikė Komisijai informaciją, kuri yra aktuali atnaujinant tą sąrašą. Aktualios informacijos pateikė ir trečiosios šalys bei tarptautinės organizacijos. Remiantis šia informacija, sąrašą reikėtų atnaujinti;

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

(4) susijusiems oro vežėjams Komisija suteikė galimybę susipažinti su valstybių narių pateiktais dokumentais ir pateikti Komisijai ir komitetui, įsteigtam Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3922/1991 ([3]) (toliau – Skrydžių saugos komitetas), pastabas raštu bei informaciją žodžiu;

(5) Komisija Skrydžių saugos komitetui pateikė naujausią informaciją apie šiuo metu pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir Reglamentą (EB) Nr. 473/2006 ([4]) vykdomas bendras konsultacijas su Benino, Bolivijos, Indijos, Indonezijos, Libijos, Mozambiko, Nigerijos, Pakistano, Sent Vinsento ir Grenadinų, Tailando, Ukrainos ir Zimbabvės kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjais. Be to, Komisija Skrydžių saugos komitetui pateikė informaciją apie aviacijos saugos padėtį Afganistane, Angoloje, Pusiaujo Gvinėjoje, Gruzijoje, Kazachstane, Libane ir Nepale ir apie technines konsultacijas su Rusijos Federacija;

(6) EASA Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui pateikė Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą atlikto audito ataskaitų analizės rezultatus. Šiomis aplinkybėmis valstybės narės paragintos perone tikrinti visų pirma tų oro vežėjų orlaivius, kuriems licencijos išduotos valstybėse, kuriose ICAO nustatė reikšmingų saugos problemų arba kurių saugos priežiūros sistema, remiantis EASA išvadomis, turi didelių trūkumų. Prioritetiniai patikrinimai perone padės papildyti informaciją apie oro vežėjų, kuriems licencijos išduotos tose trečiosiose šalyse, saugos rodiklius, gaunamą Komisijai vykdant konsultacijas pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

([1]) OL L 344, 2005 12 27, p. 15.
([2]) 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 84, 2006 3 23, p. 14).
([3]) 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/1991 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4).
([4]) 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 473/2006, nustatantis oro vežėjų, kuriems galioja Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo taikymo taisykles (OL L 84, 2006 3 23, p. 8).

(7) EASA taip pat informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie patikrinimų perone, atliktų pagal užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo (toliau – SAFA) programą, vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ([1]), analizės rezultatus;

(8) EASA taip pat informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie techninės pagalbos projektus, įgyvendintus trečiosiose šalyse, kurių oro vežėjams taikomos Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 numatytos priemonės arba stebėsenos reikalavimai. EASA pranešė apie planus ir prašymus toliau teikti techninę pagalbą ir bendradarbiauti siekiant padidinti civilinės aviacijos administracijų administracinį ir techninį pajėgumą ir taip padėti spręsti taikytinų tarptautinių civilinės aviacijos standartų nesilaikymo problemas. Valstybės narės paragintos į tokius prašymus atsakyti dvišaliu pagrindu, atsakymą suderinus su Komisija ir EASA. Šiuo klausimu Komisija pakartojo, kad, siekiant padidinti tarptautinės aviacijos saugą, yra naudinga teikti tarptautinei aviacijos bendruomenei informaciją (ypač naudojant ICAO saugos srities bendradarbiavimo pagalbos tinklo duomenų bazę) apie Sąjungos ir valstybių narių teikiamą techninę pagalbą;

(9) Eurokontrolė pateikė Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui naujausią informaciją apie padėtį, susijusią su SAFA įspėjimo funkcija, ir naujausius statistinius duomenis apie įspėjimo pranešimus, susijusius su oro vežėjais, kuriems taikomas draudimas;

Sąjungos oro vežėjai

(10) remdamosi EASA atlikta informacijos, gautos atliekant Sąjungos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone arba EASA vykdant standartizacijos patikrinimus, taip pat nacionalinėms aviacijos administracijoms atliekant specialius patikrinimus ir auditą, analize, kelios valstybės narės ėmėsi tam tikrų priemonių reikalavimų vykdymui užtikrinti ir apie jas informavo Komisiją bei Skrydžių saugos komitetą. Jungtinė Karalystė informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą apie veiksmus, kurių ji ėmėsi oro vežėjo *Blu Halkin Ltd*. atžvilgiu;

(11) valstybės narės pakartojo, kad yra pasirengusios imtis reikiamų veiksmų, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad Sąjungos oro vežėjams nesilaikant atitinkamų saugos standartų kyla neišvengiama grėsmė saugai;

Benino oro vežėjai

(12) 2017 m. kovo 29–31 d. Benine vyko Sąjungos vertinimo vietoje vizitas. Jame dalyvavo Komisijos, EASA ir vienos valstybės narės ekspertai. Per tą vizitą Benino nacionalinė civilinės aviacijos agentūra (toliau – Benino ANAC) įrodė, kad pastaraisiais metais padarė didelę pažangą įgyvendindama ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką;

(13) Benino ANAC įsteigta 2013 m. priimtu Benino aviacijos įstatymu kaip finansinį ir funkcinį savarankiškumą turinti civilinės aviacijos administracija. Iš įrodymų matyti, kad Benino ANAC yra pajėgi taikyti patikimą reguliavimo sistemą ir užtikrinti, kad jos būtų laikomasi, ir atrodo, kad nacionalinė reglamentavimo sistema yra nuolat atnaujinama, jei priimami nauji ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos pakeitimai. Tačiau per tą vizitą nustatyta ir tam tikrų sričių, kurias reikia patobulinti, visų pirma susijusių su tuo, kiek trunka užbaigti nacionalinių reguliavimo priemonių pakeitimo procesą. Benino ANAC pateikė įrodymų, kad parengė patikimą savo darbuotojų samdos ir mokymo procedūrą. Kadangi šiuo metu reikiamą kvalifikaciją inspektorių yra daugiau nei jų reikia atsižvelgiant į esamą aviacijos veiklos mastą Benine, Benino ANAC vykdo savo inspektorių mainų programas su kaimyninėmis šalimis;

(14) per šį vizitą Benino ANAC pateikė įrodymų, kad oro vežėjams pažymėjimai išduodami laikantis IACO tvarkos ir kad visų rūšių veikla yra tinkamai pagrindžiama dokumentais. Nors iš įrodymų matyti, kad Benino ANAC turi pajėgumų vykdyti aviacijos veiklos priežiūrą Benine, ši priežiūros veikla galėtų būti vykdoma dar veiksmingiau, jei būtų labiau grindžiama patikimo saugos rizikos vertinimo rezultatais;

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

(15) 2017 m. balandžio 26 d. Benino ANAC Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui pristatė taisomuosius veiksmus, kurių imtasi atsižvelgiant į pastabas, pateiktas per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą. Be to, Benino ANAC pranešė apie įvairias priemones, kurių ji ėmėsi, kad dar labiau sustiprintų aviacijos saugą Benine. Minėtos priemonės apima svarbiausių saugos priežiūros elementų įgyvendinimo stiprinimą, taip pat įvairių darbo susitarimų sudarymą su kitų šalių institucijomis, numatant papildomų inspektorių suteikimą, jei to prireiktų išaugus veiklos mastui;

(16) remdamasi visa šiuo metu turima informacija, be kita ko, 2017 m. kovo mėn. vizito rezultatais, Komisija konstatuoja, kad nepertraukiamu laikotarpiu Benino ANAC padarė tvarią pažangą. Komisija taip pat pripažino, kad Benino ANAC noriai ir nuolat su ja bendradarbiavo. Iš turimos informacijos darytina išvada, kad Benino ANAC sugeba vykdyti jai tenkančias oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Benine, priežiūros funkcijas;

(17) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir visus oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Benine, išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;

(18) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Benine, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Bolivijos oro vežėjai

(20) pastaraisiais metais esminių saugos problemų, susijusių su Bolivijoje registruotais oro vežėjais, nenustatyta. Nepaisant to, 2016 m. lapkričio 29 d. įvykus oro vežėjo „LaMia“ avarijai, kurioje žuvo žmonių, kilo abejonių dėl metodų, kuriuos Bolivijos institucijos taiko vykdydamos oro vežėjų, už kuriuos yra atsakingos, saugos priežiūrą;

(21) 2017 m. kovo 23 d. įvyko Komisijos, EASA ir vienos valstybės narės atstovų ir Bolivijos civilinės aviacijos generalinio direktorato (toliau – DGAC) aukšto rango atstovų techninių konsultacijų posėdis. Per šį posėdį DGAC paaiškino su reorganizacija susijusius pokyčius ir savo planus įdiegti patikimą saugos kultūrą, sukurti bendrą ir įvairias sritis apimančią saugos sistemą, sukurti išsamią saugos duomenų bazę, kad būtų galima susitelkti į riziką, ir patobulinti priežiūros tvarką bei savo darbuotojų mokymą;

(22) DGAC paaiškino, kad prieš įvykstant oro vežėjo „LaMia“ avarijai, Bolivijos vyriausybė jau buvo priėmusi sprendimų dėl DGAC valdymo struktūros patobulinimo, siekdama labiau perorientuoti DGAC veiklą į civilinę aviaciją, atsisakant ankstesnio karinio aspekto. Be to, šiuo metu vyriausybė investuoja į saugos priežiūrai gerinti skirtus mechanizmus ir keičia nacionalinį teisinį pagrindą, kad DGAC turėtų daugiau galimybių prireikus imtis veiksmingų vykdymo užtikrinimo priemonių. Iš minėtų priemonių matyti, kad Bolivijos institucijos nori stiprinti savo saugos priežiūros pajėgumą, nors tų priemonių veiksmingumas priklausys nuo to, kaip jos bus įgyvendinamos, taip pat dar lieka daug erdvės Bolivijos institucijoms toliau stiprinti DGAC saugos priežiūros pajėgumą;

(23) Po techninių konsultacijų posėdžio, Komisijai paprašius, DGAC pateikė naudingos informacijos apie savo licencijavimo, pažymėjimų išdavimo ir priežiūros veiklą, už saugos priežiūrą atsakingų darbuotojų kvalifikaciją ir mokymą. Be to, DGAC pateikė informacijos apie 2016 ir 2017 m. įvykusias avarijas ir pavojingus incidentus;

(24) remiantis šiuo metu turima informacija, įskaitant informaciją, pateiktą per 2017 m. kovo 23 d. techninių konsultacijų posėdį ir po jo, laikoma, kad šiuo metu Bolivijos DGAC yra nusiteikusi ir pajėgi pašalinti visus saugos trūkumus;

(25) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į jį įrašyti Bolivijos oro vežėjus;

(26) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Bolivijoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Indijos oro vežėjai

(28) 2017 m. kovo 28 d. surengtas Komisijos, EASA, valstybių narių ir Indijos civilinės aviacijos generalinio direktorato (toliau – Indijos DGCA) atstovų techninių konsultacijų posėdis. Tas posėdis vyko atsižvelgiant į ankstesnį Indijos DGCA sutikimą reguliariai rengti technines konsultacijas su Komisija pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalį siekiant aptarti Indijos DGCA įsipareigojimus oro vežėjų, kuriems jis yra išdavęs pažymėjimus, sertifikavimo ir stebėjimo srityse;

(29) per tą posėdį Indijos DGCA pateikė informacijos apie savo atliktą oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indijoje, veiklos efektyvumo analizę pagal SAFA programą, įskaitant 2016 ir 2017 m. veiklos efektyvumo duomenų palyginimą ir konkrečią informaciją apie vykdomą oro vežėjo „Air India“, kuriam pažymėjimas išduotas Indijoje, priežiūrą. Be to, Indijos DGCA pateikė informacijos apie savo priežiūros pajėgumo pokyčius, įskaitant kuriamą patikrinimų perone duomenų bazę;

(30) per minėtą posėdį Komisija Indijos DGCA dar kartą nurodė nemažai su Indijos DGCA sertifikavimo ir stebėjimo įsipareigojimais susijusių elementų. Visų pirma Komisija, atsižvelgusi į tai, kad Indijos DGCA jai skaidriai pateikė su sauga susijusią informaciją, pabrėžė Indijos DGCA pažymėjimų išdavimo ir priežiūros bei techninių darbuotojų samdos ir mokymo pajėgumų plėtojimo svarbą, įskaitant poreikį kurti priemones, kuriomis naudojantis būtų galima sistemingai sekti ir stebėti saugos priežiūrą;

(31) remiantis šiuo metu turima informacija, įskaitant informaciją, kurią Indijos DGCA pateikė per 2017 m. kovo 28 d. techninių konsultacijų posėdį, laikoma, kad šiuo metu Indijos DGCA yra nusiteikusi ir pajėgi pašalinti saugos trūkumus;

(32) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į jį įrašyti Indijos oro vežėjus;

(33) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indijoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Indonezijos oro vežėjai

(35) toliau vyksta Komisijos konsultacijos su Indonezijos civilinės aviacijos generaliniu direktoratu (toliau – Indonezijos DGCA) siekiant stebėti, kokią pažangą daro Indonezijos DGCA, kad užtikrintų Indonezijos aviacijos saugos priežiūros sistemos atitiktį tarptautiniams saugos standartams. Šiuo klausimu 2017 m. kovo 16 d. raštu Indonezijos DGCA Komisijai pateikė papildomos informacijos ir naujausią informaciją apie Indonezijos aviacijos ir saugos priežiūros padėtį;

(36) Indonezijos DGCA pateikė 2016 m. lapkričio mėn. – 2017 m. kovo mėn. laikotarpio informaciją apie oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, apie minėtų vežėjų saugos priežiūrą, apie vykdymo užtikrinimo priemones, kurių ėmėsi Indonezijos DGCA, apie Indonezijos aviacijos reglamentavimo pasikeitimus, per tą patį laikotarpį įvykusių pavojingų incidentų sąrašą ir informaciją apie Indonezijos DGCA suteiktą techninę pagalbą;

(37) per 2016 m. lapkričio mėn. – 2017 m. kovo mėn. laikotarpį Indonezijos DGCA neišdavė pažymėjimų jokiems naujiems oro vežėjams, taip pat jokių oro vežėjo pažymėjimų neatšaukta. 2017 m. kovo 16 d. rašte Indonezijos DGCA nurodė, kad pagrindinis jos prioritetas yra pasirengimas 2017 m. spalio mėn. vyksiančiam ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizitui. Manoma, kad pagal šio koordinavimo ir patvirtinimo vizito rezultatus bus galima aiškiai nustatyti, kiek yra išplėtota Indonezijos saugos priežiūros sistema. Indonezijos DGCA nepateikė įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad užtikrinama tarptautinius saugos standartus atitinkanti oro vežėjų, kurie šiuo metu įrašyti į oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą, saugos priežiūra;

(38) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į jį įrašyti daugiau Indonezijos oro vežėjų arba kuriuos nors Indonezijos vežėjus išbraukti;

(39) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Libijos oro vežėjai

(40) 2017 m. kovo 6 d. įvyko Komisijos, EASA, vienos valstybės narės ir Libijos civilinės aviacijos administracijos (toliau – LYCAA) techninių konsultacijų posėdis;

(41) Per tą posėdį LYCAA pateikė informacijos apie savo stebėjimo veiklą, įskaitant savo planus, susijusius su techninių darbuotojų samda ir mokymu, taip pat savo techninės raidos strategiją siekiant stiprinti aviacijos saugos pajėgumus. LYCAA pakartojo, kad yra pasirengusi vykdyti su aviacijos sauga susijusius savo tarptautinius įsipareigojimus, kiek tai įmanoma dėl sudėtingų veiklos vykdymo sąlygų;

(42) Komisija palankiai vertina LYCAA vadovų dedamas pastangas ir tai, kad LYCAA yra pasirengusi bendradarbiauti su Komisija ir teikti jai naujausios informacijos apie savo stebėjimo įsipareigojimų vykdymo būklę;

(43) tačiau Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad veiklos aplinka Libijoje išlieka sudėtinga, ir į to pasekmes LYCAA galimybėms vykdyti savo saugos priežiūros įsipareigojimus. Todėl remdamasi visa turima informacija, Komisija mano, kad šiuo metu Libija savo tarptautinių įsipareigojimų, susijusių su aviacijos sauga, vykdyti negali;

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

Mozambiko oro vežėjai

(45) 2017 m. vasario 6–10 d. Mozambike vyko Sąjungos vertinimo vietoje vizitas. Jame dalyvavo Komisijos, EASA ir valstybių narių ekspertai. Per šį vizitą Mozambiko civilinės aviacijos institutas (toliau – IACM) parodė, kad pastaraisiais metais padarė didelę pažangą. IACM susitelkė į ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos įgyvendinimą. Nors IACM pamažu pradeda įgyvendinti šiuolaikinius aviacijos saugos valdymo metodus, įskaitant valstybinę saugos programą, jis laikosi tradicinio atitiktimi grįsto požiūrio į aviacijos saugą;

(46) nuo paskutinio Sąjungos vertinimo vizito 2015 m. balandžio mėn. Mozambike padaryta reikšminga pažanga įvedus naują aviacijos įstatymą ir naują IACM statutą. Priėmus naująjį aviacijos įstatymą ir siekiant užtikrinti atitiktį naujajam aviacijos įstatymui ir naujausiems tarptautinių saugos standartų pakeitimams, šiuo metu yra atnaujinama daug kitų reglamentų ir reikalavimų, taip pat vadovėliai ir procedūros. Pagerėjo IACM aprūpinimas personalu – yra daugiau reikiamą kvalifikaciją turinčių inspektorių, galinčių prižiūrėti aviacijos veiklą Mozambike. Rengiama daugiau inspektorių, o dabartinis personalo planas yra pritaikytas Mozambike vykdomos aviacijos veiklos mastui. Taip pat pagerinta IACM infrastruktūra. IACM įsteigta kaip administracinį, finansinį, valdžios ir funkcinį savarankiškumą turinti civilinės aviacijos administracija.

(47) Iš įrodymų matyti, kad IACM, siekdama pašalinti visus saugos trūkumus, yra pajėgi prižiūrėti aviacijos veiklą Mozambike ir taikyti patikimą reguliavimo sistemą ir kad IACM taiko galiojančias aviacijos taisykles ir užtikrina, kad jų būtų laikomasi. Mozambiko saugos priežiūros sistema yra stabili, tačiau ji tobulinama ir imamasi priemonių užtikrinti, kad būtų laikomasi naujausių tarptautinių saugos standartų pakeitimų;

(48) per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą iš reprezentatyviosios imties aplankyti trys oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Mozambike, – du didžiausi Mozambiko oro vežėjai ir vienas sraigtasparnių veiklą vykdantis oro vežėjas. Lankant minėtus tris oro vežėjus pastebėta, kad jie yra sukūrę kokybės ir saugos valdymo sistemas, kontroliuoja techninę priežiūrą ir nuolatinį tinkamumą skraidyti ir imasi veiksmų pagal taikytinas Mozambiko taisykles. Oro vežėjai įgyvendina tarptautinius saugos standartus ir yra pajėgūs bei parodė, kad yra nusiteikę pašalinti saugos trūkumus;

(49) 2017 m. kovo 17 d. surengtas Komisijos, EASA ir IACM techninių konsultacijų posėdis. IACM pateikė Komisijai naujausios informacijos apie pažangą, padarytą po Sąjungos vertinimo vietoje vizito, taip pat sutarta, kad IACM pateiks daugiau informacijos apie taisomuosius veiksmus, kurių imtasi dėl pastabų, pateiktų per tą vizitą. IACM paaiškino, kad į tas pastabas atsižvelgė, kad atitinkamiems oro vežėjams nurodytų trūkumus ir vežėjų paprašė imtis taikomųjų veiksmų;

(50) 2017 m. balandžio 21 d. IACM pateikė informacijos apie savo ir oro vežėjų, aplankytų per Sąjungos vertinimo vietoje vizitą, taisomųjų veiksmų planą, įskaitant IACM nurodytų trūkumų šalinimą. Taisomųjų veiksmų plane tinkamai atsižvelgiama į per vizitą pateiktas pastabas ir nustatyti realistiški sprendimų terminai. Pateikti patvirtinamieji įrodymai yra susiję su trūkumų šalinimu;

(51) IACM ir didžiausiam Mozambike registruotam oro vežėjui „Linhas Aéreas de Moçambique“ pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnį buvo suteikta galimybė būti išklausytiems 2017 m. balandžio 26 d. Komisijos ir Skrydžių saugos komiteto posėdyje;

(52) per tą posėdį Mozambiko vyriausybės atstovas išreiškė tvirtą vyriausybės ryžtą gerinti transporto saugą Mozambike apskritai, o visų pirma nuolat tobulinti tarptautinių aviacijos saugos standartų įgyvendinimą;

(53) per tą posėdį IACM pateikė informacijos apie aviacijos sektorių Mozambike ir apie IACM, kaip autonominės civilinės aviacijos administracijos, pajėgumus. Informuota apie jo organizacinę struktūrą, finansavimo mechanizmus, saugos priežiūros inspektorių skaičių, teisės aktų ir taisyklių naujienas ir tolesnį IACM planavimą;

(54) per tą posėdį oro vežėjas „Linhas Aéreas de Moçambique“ pateikė informacijos apie savo dabartinį orlaivių parką ir savo ateinančių metų tikslus. Jis paaiškino, kad daugiausia dėmesio skiria savo maršrutų plėtrai šalies ir regiono rinkoje. Be to, oro vežėjas „Linhas Aéreas de Moçambique“ pateikė informacijos apie savo saugos valdymo sistemą;

(55) remiantis visa turima informacija, įskaitant Sąjungos vertinimo vietoje vizito rezultatus, ir informacija, pateikta 2017 m. balandžio 26 d. posėdyje, manoma, kad IACM per nepertraukiamą laikotarpį padarė tvarią pažangą. Taip pat pripažįstama, kad IACM yra pasiryžęs nuolat bendradarbiauti su Komisija. Nustatyta, kad IACM sugeba vykdyti jam tenkančias oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Mozambike, priežiūros funkcijas. Posėdyje Mozambiko vyriausybė įsipareigojo su Komisija visapusiškai palaikyti dialogą saugos klausimais, be kita ko, rengiant papildomus posėdžius, jei ir kai, Komisijos manymu, tai būtina;

(56) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir visus oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Mozambike, išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;

(57) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Mozambike, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Nigerijos oro vežėjai

(59) 2015 m. lapkričio 25 d. oro vežėjas „Med-View Airline“, kuriam pažymėjimas išduotas Nigerijoje, EASA pateikė prašymą išduoti leidimą trečiosios šalies vežėjui (toliau – TCO leidimas). Remdamasi Komisijos reglamente (ES) Nr. 452/2014 išdėstytais reikalavimais EASA tą prašymą įvertino ir nurodė esant didelių problemų, susijusių su oro vežėjo „Med-View Airline“ negalėjimu įrodyti atitikties taikomiems reikalavimams, nustatytiems Reglamento (ES) Nr. 452/2014 3 straipsnyje. Taigi ji padarė išvadą, kad atlikus išsamesnį oro vežėjo „Med-View Airline“ vertinimą TCO leidimas jam išduotas nebūtų, nes jis neatitinka minėtų reikalavimų. Todėl 2016 m. lapkričio 17 d. EASA šį prašymą dėl saugos priežasčių atmetė;

(60) 2017 m. vasario 24 d. Komisija paprašė Nigerijos civilinės aviacijos administracijos (toliau – NCAA) pateikti informacijos apie priemones, kurių imtasi po to, kai buvo atmestas oro vežėjo „Med-View Airline“ prašymas išduoti TCO leidimą. Savo 2017 m. kovo 22 d. rašte Komisijai NCAA nepateikė informacijos, kuri būtina norint įsitikinti, kad veiksmai, kurių ėmėsi NCAA, buvo tinkami siekiant išspręsti problemas, kurias nurodė EASA vertindama oro vežėjo „Med-View Airline“ prašymą išduoti TCO leidimą;

(61) 2017 m. balandžio 10 ir 24 d. oro vežėjas „Med-View Airline“ Komisijai pateikė informacijos apie taisomuosius veiksmus, kurių imtasi siekiant išspręsti EASA nurodytas problemas;

(62) Tiek NCAA, tiek oro vežėjui „Med-View Airline“ pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnį buvo suteikta galimybė būti išklausytiems 2017 m. balandžio 25 d. Komisijos ir Skrydžių saugos komiteto posėdyje;

(63) per tą posėdį NCAA pateikė labai nedaug informacijos apie tokius elementus, kaip jos įsteigimo data, 2006 m. ir 2016 m. kovo mėn. atliktų ICAO auditų rezultatai, jos statusas pagal FAA Tarptautinės aviacijos saugos vertinimo programą, vykdytų skrydžių ir tinkamumo skraidyti inspektorių skaičius ir oro vežėjų, kuriems išduoti oro vežėjo pažymėjimai, skaičių Nigerijoje. Iš NCAA atsakymų į klausimus, susijusius su jos pajėgumu nustatyti ir stebėti saugos trūkumus, matyti, kad tas pajėgumas nėra pakankamas. Manoma, kad NCAA turės imtis priemonių, kad pagerintų reikiamą oro vežėjų, už kuriuos yra atsakinga, saugos priežiūros kokybę;

(64) per tą posėdį oro vežėjas „Med-View Airline“ išsamiau paaiškino anksčiau pateiktą informaciją ir Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui nurodė taisomuosius veiksmus, kurių imtasi siekiant išspręsti rimtas problemas, kurias EASA nurodė atlikdama trečiosios šalies oro vežėjo vertinimą, kaip antai vykdomi į patvirtinto oro vežėjo pažymėjimo aprėptį ir susijusias veiklos specifikacijas nepatenkantys skrydžiai, tinkamumo skraidyti ir techninės priežiūros kontrolė, tinkamumo skraidyti nurodymų įgyvendinimas ir stebėsena ir saugos ir kokybės valdymo sistema. Tačiau oro vežėjas „Med-View Airline“ akivaizdžiai nesupranta, kad EASA nurodytos saugos problemos yra rimtos. Be to, iš veiksmų, kurių ėmėsi oro vežėjas „Med-View Airline“, matyti, kad neatlikta tinkama pagrindinių priežasčių analizė ir neparengtas tinkamas taisomųjų veiksmų planas, siekiant išvengti pakartotinio tokių pačių ar panašių neatitikimų, sukėlusių minėtas problemas, atsiradimo;

(65) iš šiuo metu turimos informacijos, pagrįstos EASA atliktu trečiosios šalies oro vežėjo saugos vertinimu, taip pat NCAA ir oro vežėjo „Med-View Airline“ pateikta informacija, matyti, kad yra didelių oro vežėjo „Med-View Airline“ saugos trūkumų įrodymų. Iš šios informacijos taip pat matyti, kad oro vežėjas „Med-View Airline“ nepajėgus šių trūkumų pašalinti, kas, be kita ko, matyti iš netinkamo ir nepakankamo taisomųjų veiksmų plano, kurį jis pateikė reaguodamas į trūkumus, nustatytus per trečiosios šalies oro vežėjo saugos vertinimą;

(66) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėją „Med-View Airline“;

(67) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Nigerijoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Pakistano oro vežėjai

(69) 2017 m. sausio 23 d. raštu Komisija paprašė Pakistano civilinės aviacijos administracijos (toliau – PCAA) pateikti informacijos apie veiksmus, kurių ji imasi dėl 2016 m. gruodžio 7 d. įvykusios oro vežėjui „Pakistan International Airlines Corporation Ltd“, kuriam pažymėjimas išduotas Pakistane, priklausančio ATR tipo orlaivio avarijos. Be to, tame rašte Komisija priminė, kad 2016 m. sausio 13 d. EASA dėl saugos priežasčių atmetė krovinių vežėjo „AHS International (Pvt) Ltd“, kuriam pažymėjimas irgi išduotas Pakistane, prašymą išduoti TCO leidimą. Tame rašte Komisija taip pat nurodė, kad, laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalyje išdėstytų nuostatų, ketina pradėti oficialias konsultacijas su PCAA;

(70) 2017 m. balandžio 18 d. surengtas Komisijos, EASA, vienos valstybės narės ir PCAA atstovų techninių konsultacijų posėdis. Per tą posėdį PCAA pateikė informacijos, įskaitant savo sertifikavimo ir priežiūros įsipareigojimų apžvalgą ir 2011–2016 m. laikotarpio patikros duomenų santrauką. Minėtame posėdyje visų pirma aptarta PCAA atsakomybė, susijusi su oro vežėjo „Pakistan International Airlines Corporation Ltd“ saugos priežiūra;

(71) per posėdį Komisija nurodė PCAA nemažai dalykų, susijusių su PCAA sertifikavimo ir stebėjimo įsipareigojimais. Visų pirma, Komisija, atsižvelgusi į tai, kad PCAA jai skaidriai pateikė su sauga susijusią informaciją, pabrėžė, kad PCAA turi skirti pakankamai dėmesio nuolatiniam savo saugos sistemų tobulinimui. Be to, Komisija PCAA pranešė, kad ji turi puikiai išmanyti Komisijos reglamento (ES) Nr. 452/2014 reikalavimus ir atitinkamą jų poveikį oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Pakistane;

(72) remiantis šiuo metu turima informacija, įskaitant informaciją, kurią PCAA pateikė per 2017 m. balandžio 18 d. techninių konsultacijų posėdį, laikoma, kad šiuo metu PCAA yra nusiteikusi ir pajėgi pašalinti saugos trūkumus;

(73) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į jį įrašyti Pakistano oro vežėjus;

(74) valstybės narės turi tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Pakistane, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Rusijos oro vežėjai

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

(77) 2017 m. kovo 17 d. Komisijos, EASA ir vienos valstybės narės atstovai susitiko su Rusijos federalinės oro transporto agentūros (toliau – FATA) atstovais. Šio susitikimo tikslas buvo apžvelgti oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, saugos rodiklius, remiantis 2016 m. kovo 11 d. – 2017 m. kovo 10 d. atliktų patikrinimų perone ataskaitomis, ir nurodyti atvejus, kuriais FATA priežiūros veiklą reikia sustiprinti;

(78) per tą susitikimą Komisija išsamiau apžvelgė šešių oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, patikrinimų perone pagal programą SAFA rezultatus. Nors nenustatyta jokių saugos problemų, FATA informavo Komisiją, kad kai kurių oro vežėjų patikrinimų atlikta nedaug, todėl per kitą ketvirtį du iš šių oro vežėjų bus tikrinami papildomai;

(79) remiantis šiuo metu turima informacija, įskaitant informaciją, kurią FATA pateikė per 2017 m. kovo 17 d. techninių konsultacijų posėdį, laikoma, kad šiuo metu FATA yra nusiteikusi ir pajėgi pašalinti saugos trūkumus; tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad nebūtina kviesti Rusijos aviacijos administracijos ar kokių nors oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, atstovų dalyvauti Komisijos ir Skrydžių saugos komiteto posėdyje;

(80) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į jį įrašyti Rusijos oro vežėjus;

(81) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

(82) jei iš tų patikrinimų paaiškėtų, kad dėl reikiamų saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali tekti prieš Rusijos oro vežėjus imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Sent Vinsento ir Grenadinų oro vežėjai

(83) 2015 m. balandžio 16 d. oro vežėjas „Mustique Airways“, registruotas Sent Vinsente ir Grenadinuose, pateikė EASA prašymą išduoti TCO leidimą. Remdamasi Reglamente (ES) Nr. 452/2014 išdėstytais reikalavimais EASA tą prašymą įvertino ir nurodė esant didelių problemų, susijusių su oro vežėjo „Mustique Airways“ negalėjimu įrodyti atitikties taikomiems reikalavimams, nustatytiems Reglamento (ES) Nr. 452/2014 3 straipsnyje. Taigi ji padarė išvadą, kad atlikus išsamesnį oro vežėjo „Mustique Airways“ vertinimą TCO leidimas jam išduotas nebūtų, nes jis neatitinka minėtų reikalavimų. Todėl 2016 m. spalio 4 d. EASA šį prašymą dėl saugos priežasčių atmetė;

(84) 2017 m. sausio 30 d. Komisija paprašė Sent Vinsento ir Grenadinų kompetentingos institucijos, Rytų Karibų civilinės aviacijos administracijos (toliau – ECCAA), pateikti informacijos apie priemones, kurių imtasi po to, kai buvo atmestas oro vežėjo „Mustique Airways“ prašymas išduoti TCO leidimą. 2017 m. vasario 24 d. ECCAA informavo Komisiją, kad 2017 m. vasario 2 d. oro vežėjas „Mustique Airways“ vėl pateikė prašymą EASA išduoti TCO leidimą, remdamasis tuo, kad, anot oro vežėjo „Mustique Airways“, saugos problemos, dėl kurių EASA atmetė prašymą, bus patenkinamai išspręstos;

(85) kadangi nei oro vežėjas „Mustique Airways“, nei ECCAA nepateikė jokių įrodymų, kad per EASA atliktą trečiosios šalies oro vežėjo vertinimą nustatytos saugos problemos būtų buvę išties išspręstos, tiek ECCAA, tiek oro vežėjui „Mustique Airways“ pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnį buvo suteikta galimybė būti išklausytiems 2017 m. balandžio 26 d. Komisijos ir Skrydžių saugos komiteto posėdyje;

(86) institucija į kvietimą būti išklausytai neatsakė ir posėdyje nedalyvavo. Lygiai taip pat ECCAA nepateikė ir informacijos apie priemones, kurių imtasi dėl per trečiosios šalies oro vežėjo vertinimą nustatytų oro vežėjo „Mustique Airways“ trūkumų, ir apie savo vykdomą priežiūros veiklą;

(87) 2017 m. balandžio mėn. 24 d. EASA surengė techninį susitikimą su oro vežėju „Mustique Airways“, kurio tikslas buvo aptarti pakartotinį prašymo teikimą. Kadangi laiko tarpas tarp šio susitikimo ir posėdžio buvo trumpas, EASA negalėjo išsamiai įvertinti pakartotinai pateikto prašymo. Tačiau EASA galėjo Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui patvirtinti, kad pagrindinės priežastys, dėl kurių atsirado rimtų ir pasikartojančių saugos trūkumų, nustatytų per pirmąjį EASA atliktą trečiosios šalies oro vežėjo vertinimą, nepašalintos;

(88) per 2017 m. balandžio 26 d. posėdį oro vežėjas „Mustique Airways“ pateikė informacijos apie bendrovės verslą ir infrastruktūrą, tačiau pateikė nedaug informacijos apie aspektus, susijusius su sauga. Iš oro vežėjo „Mustique Airways“ pateiktos informacijos apie jo padarytą pažangą, susijusią su jo saugos ir kokybės valdymo sistemų plėtote, matyti, kad jos išvystytos nepakankamai. Nors oro vežėjo „Mustique Airways“ pasiryžimas veiksmingiau bendradarbiauti su EASA dėl šio oro vežėjo pakartotinai pateikto prašymo išduoti TCO leidimą yra sveikintinas, nustatyta, kad trūksta esminių saugos elementų, kaip antai bazinės saugos valdymo sistemos. Be to, oro vežėjas „Mustique Airways“ nesupranta, kad EASA nurodyti saugos trūkumai yra rimti. Galiausiai, paaiškėjo, kad šio oro vežėjo saugos kultūra yra labiau reaguojamojo nei iniciatyvinio pobūdžio;

(89) iš šiuo metu turimos informacijos, įskaitant EASA pateiktą informaciją, susijusią su atmestu oro vežėjo „Mustique Airways“ prašymu išduoti TCO leidimą ir su nebaigtu pakartotinai pateikto prašymo nagrinėjimu, taip pat visą oro vežėjo „Mustique Airways“ informaciją, matyti, kad yra didelių oro vežėjo „Mustique Airways“ trūkumų įrodymų. Oro vežėjas „Mustique Airways“ šiuo metu nėra pakankamai pajėgus šiuos trūkumus pašalinti. Iš tikrųjų dauguma saugos priemonių, kurias jis šiuo metu taiko, yra iki galo neišplėtotos, o taisomųjų veiksmų planas, kurį oro vežėjas „Mustique Airways“ pateikė kaip atsaką į trūkumus, nustatytus per trečiosios šalies oro vežėjo saugos vertinimą, nėra pakankamai patikimas, visų pirma todėl, kad neatlikta būtina pagrindinių priežasčių analizė;

(90) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėją „Mustique Airways“;

(91) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Sent Vinsente ir Grenadinuose, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Tailando oro vežėjai

(93) 2017 m. kovo 17 d. įvyko Komisijos, EASA ir Tailando civilinės aviacijos administracijos (toliau – CAAT) techninių konsultacijų posėdis. Per tą posėdį CAAT pateikė Komisijai naujausios informacijos apie nuo 2016 m. rugsėjo mėn. padarytą pažangą, visų pirma susijusią su Tailando oro transporto sistema, CAAT veiksmų gairėmis dėl atitikties ir dabartine jos taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimo būkle;

(94) pagrindiniai Tailando laimėjimai yra Tailando naujasis Civilinės aviacijos įstatymas, kurio įsigaliojimas numatytas 2017 m. paskutinį ketvirtį, CAAT reguliavimo priemonių pakeitimai, atnaujinta jos organizacinė struktūra, tvarūs finansavimo mechanizmai ir geresnė aprūpinimo darbuotojais ir jos inspektorių mokymo programa. Patobulinti CAAT patikrų procesai, vadovai ir priemonės, įskaitant IT sistemą, o jos saugos priežiūros programa atnaujinta siekiant užtikrinti išsamią ir nepertraukiamą oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Tailande, priežiūrą. Taip pat CAAT sukūrė kokybės laidavimo departamentą, kuriam pavesta stebėti, ar CAAT veikla atitinka tarptautinius ir nacionalinius aviacijos saugos standartus;

(95) taip pat CAAT pateikė informacijos apie savo valstybinės saugos programos rengimą ir apie padėtį, susijusią su trūkumais, nustatytais per 2015 m. sausio mėn. atliktą ICAO auditą, įskaitant remiantis tais trūkumais nustatytą reikšmingą saugos problemą, susijusią su leidimų oro vežėjams išdavimu. Be to, CAAT pateikė informacijos apie savo tvarumo plano pažangą ir apie CAAT vykdomą tarptautinį bendradarbiavimą;

(96) svarbus CAAT pateikto taisomųjų veiksmų plano elementas yra tai, kad Tailando oro vežėjams pažymėjimai išduodami iš naujo, laikantis aiškios struktūros ICAO penkių etapų pažymėjimų išdavimo oro vežėjams metodo. 2017 m. vasario mėn. iš naujo išduotas pažymėjimas pirmajam tarptautiniu mastu veiklą vykdančiam oro vežėjui, o iki 2017 m. birželio pabaigos CAAT planuoja iš naujo išduoti pažymėjimus dar 12 oro vežėjų, kurie vykdo tarptautinę oro transporto veiklą. Iš naujo išduodama pažymėjimus CAAT ėmėsi vykdymo užtikrinimo priemonių tam tikrų pareiškėjų iš naujo išduoti pažymėjimą atžvilgiu;

(97) Tailando vyriausybė ir CAAT demonstruoja aiškų įsipareigojimą gerinti saugos priežiūros sistemą Tailande. CAAT pateikė įrodymų, kad per pastarąjį pusmetį padaryta reikšminga pažanga. Remiantis šiuo metu turima saugos informacija apie oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Tailande, nėra pagrindo priimti sprendimą uždrausti jiems vykdyti veiklą arba nustatyti jų veiklos apribojimų. Siekiant įdėmiai stebėti padėtį, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalimi turi būti tęsiamos konsultacijos su Tailando institucijomis;

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

(99) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Tailande, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Ukrainos oro vežėjai

(101) 2014 m. rugpjūčio 29 d. oro vežėjas „International Joint-Stock Aviation Company URGA“, kuriam pažymėjimas išduotas Ukrainoje, pateikė EASA prašymą išduoti TCO leidimą. Remdamasi Reglamente (ES) Nr. 452/2014 išdėstytais reikalavimais EASA tą prašymą įvertino ir nurodė esant didelių problemų, susijusių su oro vežėjo „International Joint-Stock Aviation Company URGA“ negalėjimu įrodyti atitikties taikomiems reikalavimams, nustatytiems Reglamento (ES) Nr. 452/2014 3 straipsnyje. Taigi ji padarė išvadą, kad atlikus išsamesnį oro vežėjo „International Joint-Stock Aviation Company URGA“ vertinimą TCO leidimas jam išduotas nebūtų, nes jis neatitinka minėtų reikalavimų. Todėl 2016 m. rugsėjo 15 d. EASA šį prašymą dėl saugos priežasčių atmetė;

(102) 2016 m. vasario 15 d. Ukrainoje registruotas oro vežėjas „Air Company“ Black Sea Airlines „LLC“ pateikė EASA prašymą išduoti TCO leidimą. Remdamasi Reglamente (ES) Nr. 452/2014 išdėstytais reikalavimais EASA tą prašymą įvertino ir nurodė esant didelių problemų, susijusių su oro vežėjo „Air Company“ Black Sea Airlines „LLC“ negalėjimu įrodyti atitikties taikomiems reikalavimams, nustatytiems Reglamento (ES) Nr. 452/2014 3 straipsnyje. Taigi EASA padarė išvadą, kad atlikus išsamesnį oro vežėjo „Air Company“ Black Sea Airlines „LLC“ vertinimą TCO leidimas jam išduotas nebūtų, nes jis neatitinka minėtų reikalavimų. Todėl 2016 m. spalio 13 d. EASA šį prašymą dėl saugos priežasčių atmetė;

(103) 2017 m. kovo 6 d. Komisija paprašė Ukrainos valstybinės aviacijos administracijos (toliau – SAAU) pateikti informacijos apie priemones, kurių imtasi po to, kai EASA atmetė oro vežėjų „International Joint-Stock Aviation Company URGA“ ir „Air Company“ Black Sea Airlines „LLC“ prašymus išduoti TCO leidimus. Tuo raštu su SAAU pradėtos oficialios konsultacijos pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalies nuostatas. Kadangi per EASA atliktą trečiosios šalies oro vežėjo vertinimą nustatytos saugos problemos nebuvo išspręstos, tiek SAAU, tiek oro vežėjams „International Joint-Stock Aviation Company URGA“ ir „Air Company“ Black Sea Airlines „LLC“ pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnį buvo suteikta galimybė būti išklausytiems 2017 m. balandžio 25 d. Komisijos ir Skrydžių saugos komiteto posėdyje;

(104) 2017 m. balandžio 3 d. SAAU atšaukė oro vežėjo „Air Company“ Black Sea Airlines „LLC“ pažymėjimą. Šiuo sprendimu baigtos 2017 m. kovo 6 d. pradėtos oficialios konsultacijos dėl šio oro vežėjo;

(105) 2017 m. balandžio 25 d. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas išklausė SAAU ir oro vežėją „International Joint-Stock Aviation Company URGA“. Be kitų dalykų SAAU pranešė, kad, atsižvelgiant į SAFA rodiklius ir visą per TCO leidimų išdavimo procesą gautą informaciją, atlikta oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Ukrainoje, priežiūros veiklos pakeitimų. Taip pat SAAU pateikė informacijos apie numatytą galimų trumpojo laikotarpio veiksmų, pavyzdžiui, oro vežėjų pažymėjimų laikino galiojimo sustabdymo, apribojimo arba atšaukimo, galimybę tais atvejais, kai EASA atmeta prašymą išduoti TCO leidimą. Be to, SAAU pateikė informacijos apie ilgojo laikotarpio veiksmus, kuriais siekiama patobulinti jos vidaus procesus, susijusius su jos oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Ukrainoje, sertifikavimo ir priežiūros veikla;

(106) per tą posėdį oro vežėjas „International Joint-Stock Aviation Company URGA“ išsamiau paaiškino anksčiau pateiktą informaciją ir pateikė papildomos informacijos apie taisomuosius veiksmus, kurių ėmėsi siekdamas išspręsti rimtas problemas, kurias EASA nurodė atlikdama trečiosios šalies oro vežėjo vertinimą, kaip antai nepertraukiamo tinkamumo skraidyti valdymas ir techninės priežiūros veiklos vykdymas. Šis oro vežėjas taip pat pranešė apie 2017 m. kovo mėn. privataus subjekto atliktą papildomą auditą, kurio tikslas buvo nustatyti, kokia šiuo metu yra atitikties tarptautiniams aviacijos saugos standartams būklė. Per tą auditą patvirtinta, kad yra sisteminių oro vežėjo dokumentų sistemos trūkumų, kuriuos anksčiau buvo nurodžiusi EASA;

(107) taip pat per minėtą posėdį „International Joint-Stock Aviation Company URGA“ paaiškino, kad 2017 m. balandžio 19 d. pakartotinai pateikė prašymą išduoti TCO leidimą. Komisija ir Skrydžių saugos komitetas atsižvelgė į šią informaciją ir teigiamai įvertino tiek oro vežėjo, tiek EASA patvirtinimą, kad šis naujas prašymas išduoti TCO leidimą bus tinkamai išnagrinėtas, kaip numatyta Reglamente (ES) Nr. 452/2014;

(108) iš šiuo metu turimos informacijos, pagrįstos EASA atliktu trečiosios šalies oro vežėjo „International Joint-Stock Aviation Company URGA“ saugos vertinimu, taip pat SAAU ir oro vežėjo „International Joint-Stock Aviation Company URGA“ pateikta informacija, matyti, kad EASA nurodytoms saugos problemoms spręsti skirti taisomieji veiksmai dar nėra tinkamai užbaigti. Taip pat iš tos informacijos matyti, kad oro vežėjas šiuo metu nepajėgus pats nustatyti visų savo procesų ir veiklos neatitikimų reikalavimams;

(109) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėją „International Joint-Stock Aviation Company URGA“;

(110) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Ukrainoje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

Zimbabvės oro vežėjai

(112) 2016 m. balandžio 12 d. Zimbabvėje registruotas oro vežėjas „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ pateikė EASA prašymą išduoti TCO leidimą. Remdamasi Reglamente (ES) Nr. 452/2014 išdėstytais reikalavimais EASA tą prašymą įvertino ir nurodė esant didelių problemų, susijusių su oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ negalėjimu įrodyti atitikties taikomiems reikalavimams, nustatytiems Reglamento (ES) Nr. 452/2014 3 straipsnyje. Taigi ji padarė išvadą, kad atlikus išsamesnį oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ vertinimą TCO leidimas jam išduotas nebūtų, nes jis neatitinka minėtų reikalavimų. Todėl 2016 m. lapkričio 7 d. EASA šį prašymą dėl saugos priežasčių atmetė;

(113) 2017 m. kovo 3 d. Komisija paprašė Zimbabvės civilinės aviacijos administracijos (toliau – CAAZ) pateikti informacijos apie priemones, kurių imtasi po to, kai EASA atmetė oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ prašymą išduoti TCO leidimą. Tuo raštu su CAAZ pradėtos oficialios konsultacijos pagal Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalies nuostatas. Kadangi per EASA atliktą trečiosios šalies oro vežėjo vertinimą nustatytos oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ saugos problemos nebuvo išspręstos, tiek CAAZ, tiek oro vežėjui „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnį buvo suteikta galimybė būti išklausytiems 2017 m. balandžio 26 d. Komisijos ir Skrydžių saugos komiteto posėdyje;

(114) per tą posėdį CAAZ be kitų dalykų pateikė informacijos, susijusios su savo priežiūros funkcijomis oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ atžvilgiu. CAAZ pateikė veiksmų, kurių ėmėsi, kai EASA dėl saugos priežasčių atmetė oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ prašymą išduoti TCO leidimą, santrauką. EASA pateikė informacijos apie rimtas saugos problemas, kuriomis remdamasi ji priėmė neigiamą sprendimą dėl prašymo išduoti TCO leidimą;

(115) per tą posėdį oro vežėjas „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ pateikė informacijos apie šiuo metu vykdomus taisomuosius veiksmus, kurie inicijuoti po to, kai EASA atmetė šio oro vežėjo prašymą išduoti TCO leidimą. Tačiau oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ pateiktos informacijos, įskaitant informaciją apie nedidelę jos padarytą pažangą saugos ir kokybės valdymo sistemų plėtojimo srityje, nepakanka, kad būtų pašalintos nustatytos problemos;

(116) iš šiuo metu turimos informacijos, įskaitant informaciją, susijusią su EASA atliktu trečiosios šalies oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ saugos vertinimu, taip pat CAAZ ir oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ pateiktą informaciją, akivaizdu, kad oro vežėjo „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ veikla turi didelių saugos trūkumų. Manoma, kad oro vežėjas „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ šiuo metu nepajėgus šių trūkumų pašalinti. Iš tikrųjų dauguma saugos priemonių, kurias šiuo metu taiko oro vežėjas „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“, yra iki galo neišplėtotos, o taisomųjų veiksmų planas, kurį oro vežėjas „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“ pateikė kaip atsaką į trūkumus, nustatytus per trečiosios šalies oro vežėjo saugos vertinimą nėra patikimas, visų pirma todėl, kad neatlikta būtina pagrindinių priežasčių analizė;

(117) todėl remdamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, sąrašą ir į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą įtraukti oro vežėją „Air Zimbabwe (Pvt) Ltd“;

(118) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Zimbabvėje, orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

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

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

(121) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Skrydžių saugos komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

(1) A priedas pakeičiamas šio reglamento I priede išdėstytu tekstu;

(2) B priedas pakeičiamas šio reglamento II priede išdėstytu tekstu.

2 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2017 m. gegužės 15 d.

Komisijos vardu
Pirmininko pavedimu
Violeta BULC
Komisijos narė

A PRIEDAS

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinamas
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irano Islamo Respublika
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irakas
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigerija
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Sent Vinsentas ir Grenadinai
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY „URGA“	UK 012	URG	Ukraina
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabvė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Afganistano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Afganistano Islamo Respublika**
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Afganistano Islamo Respublika
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistano Islamo Respublika
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Afganistano Islamo Respublika
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistano Islamo Respublika
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistano Islamo Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytą oro vežėją „TAAG Angola Airlines“, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Angolos Respublika**
AEROJET	AO 008–01/11	TEJ	Angolos Respublika
AIR GICANGO	009	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolos Respublika

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AIR NAVE	017	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolos Respublika
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nežinomas	Angolos Respublika
DIEXIM	007	Nežinomas	Angolos Respublika
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nežinomas	Angolos Respublika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolos Respublika
HELIANG	010	Nežinomas	Angolos Respublika
HELIMALONGO	AO 005–01/11	Nežinomas	Angolos Respublika
MAVEWA	016	Nežinomas	Angolos Respublika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Kongo Respublika**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Respublika
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nežinomas	Kongo Respublika
EMERAUDE	RAC06-008	Nežinomas	Kongo Respublika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Respublika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Respublika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nežinomas	Kongo Respublika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nežinomas	Kongo Respublika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Demokratinės Respublikos (KDR) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Kongo Demokratinė Respublika (KDR)**
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Džibučio institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Džibutis**
DAALLO AIRLINES	Nežinomas	DAO	Džibutis
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Pusiaujo Gvinėja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Pusiaujo Gvinėja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
TANGO AIRWAYS	Nežinomas	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Eritrėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Eritrėja**
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritrėja
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritrėja
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytus oro vežėjus „Afrijet“ ir „SN2AG“, kuriems pažymėjimus išdavė Gabono Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Gabono Respublika**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabono Respublika
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabono Respublika
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabono Respublika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabono Respublika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabono Respublika
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nežinomas	Gabono Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, išskyrus oro vežėjus „Garuda Indonesia“, „Airfast Indonesia“, „Ekspres Transportasi Antarbenua“, „Indonesia Air Asia“, „Citilink“, „Lion Air“ ir „Batik Air“, kuriems pažymėjimus išdavė Indonezijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Indonezijos Respublika**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nežinomas	Indonezijos Respublika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Nežinomas	Indonezijos Respublika
AMA	135-054	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Indonezijos Respublika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonezijos Respublika
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonezijos Respublika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nežinomas	Indonezijos Respublika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezijos Respublika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonezijos Respublika
EASTINDO	135-038	ESD	Indonezijos Respublika
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nežinomas	Indonezijos Respublika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezijos Respublika
HEVILIFT AVIATION	135-042	Nežinomas	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nežinomas	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonezijos Respublika
INDO STAR AVIATION	135-057	Nežinomas	Indonezijos Respublika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nežinomas	Indonezijos Respublika
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonezijos Respublika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Indonezijos Respublika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezijos Respublika
KOMALA INDONESIA	135-051	Nežinomas	Indonezijos Respublika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonezijos Respublika
MARTA BUANA ABADI	135-049	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MIMIKA AIR	135-007	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MY INDO AIRLINES	121-042	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NAM AIR	121-058	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonezijos Respublika
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nežinomas	Indonezijos Respublika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezijos Respublika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nežinomas	Indonezijos Respublika
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nežinomas	Indonezijos Respublika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonezijos Respublika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SMAC	135-015	SMC	Indonezijos Respublika
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezijos Respublika
SURYA AIR	135-046	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonezijos Respublika
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonezijos Respublika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonezijos Respublika
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonezijos Respublika
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezijos Respublika
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
UNINDO	135-040	Nežinomas	Indonezijos Respublika
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Nežinomas	Indonezijos Respublika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonezijos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kirgizijos Respublikos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Kirgizijos Respublika**
AIR BISHKEK (buvęs EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizijos Respublika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizijos Respublika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizijos Respublika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizijos Respublika
HELI SKY	47	HAC	Kirgizijos Respublika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizijos Respublika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizijos Respublika
S GROUP INTERNATIONAL (buvęs S GROUP AVIATION)	45	IND	Kirgizijos Respublika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizijos Respublika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizijos Respublika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizijos Respublika
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizijos Respublika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizijos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Liberijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą.			**Liberija**
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Libijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Libija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libija
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Nepalo institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Nepalo Respublika**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nežinomas	Nepalo Respublika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalo Respublika
FISHTAIL AIR	017/2001	Nežinomas	Nepalo Respublika
GOMA AIR	064/2010	Nežinomas	Nepalo Respublika
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Nežinomas	Nepalo Respublika
MAKALU AIR	057A/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nežinomas	Nepalo Respublika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nežinomas	Nepalo Respublika
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalo Respublika
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nežinomas	Nepalo Respublika
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalo Respublika
SIMRIK AIR	034/2000	Nežinomas	Nepalo Respublika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalo Respublika
SITA AIR	033/2000	Nežinomas	Nepalo Respublika
TARA AIR	053/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalo Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos vykdyti oro susisiekimą numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė San Tomės ir Prinsipės institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**San Tomė ir Prinsipė**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	San Tomė ir Prinsipė
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	San Tomė ir Prinsipė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Siera Leonės valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Siera Leonė**
AIR RUM, LTD	NEŽINOMAS	RUM	Siera Leonė
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NEŽINOMAS	DTY	Siera Leonė
HEAVYLIFT CARGO	NEŽINOMAS	Nežinomas	Siera Leonė
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NEŽINOMAS	ORJ	Siera Leonė
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NEŽINOMAS	PRR	Siera Leonė
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NEŽINOMAS	SVT	Siera Leonė
TEEBAH AIRWAYS	NEŽINOMAS	Nežinomas	Siera Leonė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Sudano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			**Sudano Respublika**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudano Respublika
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudano Respublika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudano Respublika
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudano Respublika
GREEN FLAG AVIATION	17	Nežinomas	Sudano Respublika
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudano Respublika
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudano Respublika
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudano Respublika
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudano Respublika
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudano Respublika
SUN AIR	51	SNR	Sudano Respublika
TARCO AIR	56	TRQ	Sudano Respublika

B PRIEDAS

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo (OVP) numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio, kuriam taikomi apribojimai, serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolos Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus „Boeing B737-700“, „Boeing B777-200“, „Boeing B777-300“ ir „Boeing B777-300ER“ tipų orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus „Boeing B737-700“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; „Boeing B777-200“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; „Boeing B777-300“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP ir „Boeing B777-300ER“ tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP.	Angolos Respublika
AIR SERVICE COMORES	06–819/TA-15/DGACM	KMD	Komorai	Visi orlaiviai, išskyrus LET 410 UVP.	Visi orlaiviai, išskyrus D6-CAM (851336).	Komorai
AFRIJET BUSINESS SERVICE [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus: du „Falcon 50“ tipo orlaivius; du „Falcon 900“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabono Respublika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus vieną „Challenger CL-601“ tipo orlaivį ir vieną „HS-125-800“ tipo orlaivį.	Visi orlaiviai, išskyrus TR-AAG, ZS-AFG.	Gabono Respublika; Pietų Afrikos Respublika
IRAN AIR	FS100	IRA	Irano Islamo Respublika	Visi „Fokker F100“ ir „Boeing B747“ tipų orlaiviai	„Fokker F100“ tipo orlaiviai, kaip nurodyta OVP; „Boeing B747“ tipo orlaiviai, kaip nurodyta OVP.	Irano Islamo Respublika

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo (OVP) numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio, kuriam taikomi apribojimai, serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus du „TU-204“ tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus P-632, P-633.	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika

([1]) Šiuo metu Sąjungoje vykdomiems skrydžiams oro vežėjui „Afrijet“ leidžiama naudoti tik nurodytus orlaivius.