KOMISIJOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 298/2009

2009 m. balandžio 8 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

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 straipsnį,

kadangi:

(1) 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 474/2006 nustatytas oro vežėjų, kuriems taikomas Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašas ([2]).

(2) Vadovaudamosi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnio 3 dalimi, kai kurios valstybės narės pateikė Komisijai informacijos, kuri svarbi atnaujinant Bendrijos sąrašą. Susijusios informacijos pateikė ir trečiosios valstybės. Todėl Bendrijos sąrašas turėtų būti atnaujintas.

(3) Komisija tiesiogiai arba, jei tai buvo neįmanoma, per valdžios institucijas, atsakingas už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, visiems susijusiems oro vežėjams pranešė pagrindinius faktus ir priežastis, dėl kurių bus priimtas sprendimas jiems drausti vykdyti veiklą Bendrijoje arba į Bendrijos sąrašą įtrauktam oro vežėjui pakeisti nustatyto veiklos draudimo sąlygas.

(4) Komisija suinteresuotiems oro vežėjams suteikė galimybę susipažinti su valstybių narių pateiktais dokumentais, raštu pateikti pastabas ir per 10 darbo dienų pateikti informaciją žodžiu Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui, įsteigtam 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje ([3]).

(5) Komisija, o tam tikrais atvejais ir kai kurios valstybės narės, konsultavosi su valdžios institucijomis, atsakingomis už teisės aktais nustatytą susijusių oro vežėjų priežiūrą.

(6) Todėl Reglamentą (EB) Nr. 474/2006 reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti.

Bendrijos oro vežėjai

(7) Remdamosi informacija, gauta pagal SAFA programą (angl. *SAFEty Assessment of Foreign Aircraft*, Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimas) patikrinus kai kurių Bendrijos oro vežėjų orlaivius perone, ir nacionalinių aviacijos institucijų atliktų šios srities specialių patikrinimų ir audito rezultatais, kai kurios valstybės narės ėmėsi priemonių reikalavimų vykdymui užtikrinti. Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą jos informavo apie šias priemones: Švedijos kompetentingos institucijos atšaukė oro vežėjui „Nordic Regional“ išduotą oro vežėjo pažymėjimą (OVP) ir sustabdė oro vežėjams „Fly Excellent“ ir „Aero Syncro“ išduotų OVP galiojimą; Ispanijos kompetentingos institucijos atšaukė oro vežėjo „Bravo Airlines“ OVP ir jo oro susisiekimo licenciją; patikrinusios, ar oro vežėjas sėkmingai įgyvendino taisomuosius veiksmus, 2009 m. sausio 22 d. Portugalijos kompetentingos institucijos atšaukė sprendimą laikinai sustabdyti oro vežėjui „Luzair“ išduoto OVP galiojimą; patikrinusios, ar oro vežėjas sėkmingai įgyvendino taisomuosius veiksmus, 2008 m. gruodžio 18 d. Graikijos kompetentingos institucijos atšaukė sprendimą laikinai sustabdyti oro vežėjui „Hellenic Imperial Airways“ išduoto OVP galiojimą, o oro vežėjui „Euroair Ltd“ paprašius 2009 m. sausio 28 d. sustabdė šiam oro vežėjui išduoto OVP galiojimą, po to, kai buvo sustabdytas oro vežėjo nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančios organizacijos patvirtinimas.

Kazachstano Respublikos oro vežėjai

Starline KZ

(8) Yra įtikinamų įrodymų, kad vežėjo „Starline KZ“, kuriam oro vežėjo pažymėjimas išduotas Kazachstane, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė Bulgarija ir kitos Europos civilinės aviacijos konferencijos valstybės (angl. ECAC), pagal SAFA programą atlikusios patikrinimus perone ([4]). Tokie besikartojantys neatitikties reikalavimams atvejai reiškia, kad naudojimo ir techninės priežiūros srities saugos trūkumai sisteminiai.

([1]) OL L 344, 2005 12 27, p. 15.
([2]) OL L 84, 2006 3 23, p. 14.
([3]) OL L 373, 1991 12 31, p. 4.
([4]) DGCATR-2007–357, DGCATR-2007–359, DGCATR-2008–166, BUL-2008–8, BUL-2008–9.

(9) Oro vežėjas „Starline KZ“ tinkamai ir laiku neatsakė į Bulgarijos civilinės aviacijos administracijos paklausimą apie jo veiklos saugą; tai nepakankamo informavimo požymis, nes tinkamo atsakymo į šios valstybės narės siųstus raštus negauta. Paaiškėjo, kad „Starline KZ“ nepajėgia imtis priemonių dėl šių vis dar nepašalintų saugos trūkumų.

(10) Atsižvelgusi į pirmiau minėtus trūkumus, 2009 m. sausio 27 d. Komisija pradėjo konsultacijas su kompetentingomis Kazachstano institucijomis, pareiškė rimtai susirūpinusi dėl „Starline KZ“ vykdomų skrydžių saugos ir pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnį paprašė paaiškinti, kokių veiksmų kompetentingos institucijos ir oro vežėjas ėmėsi šiems trūkumams pašalinti.

(11) Komisijos paklaustos apie „Starline KZ“ saugos priežiūrą, šios kompetentingos institucijos tinkamai ir laiku neatsakė, nes iki nustatytos dienos Komisija negavo prašytos informacijos, visų pirma oro vežėjo OVP ir išsamių veiklos specifikacijų, prie to OVP pridėtų reikalavimų ir apribojimų.

(12) „Starline KZ“ atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komiteto svarstyme ir buvo išklausyti 2009 m. kovo 24 d. Tačiau svarstyme nepateikta pakankamų įrodymų, kad taisomieji veiksmai tinkamai įgyvendinti. Svarstyme kompetentingų Kazachstano institucijų atstovai Komisijai pranešė, kad 2009 m. vasario 4 d. nusprendė leisti „Starline KZ“ skrydžius vykdyti tik už Europos oro erdvės ribų.

(13) Atsižvelgiant į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad oro vežėjas „Starline KZ“ neatitinka susijusių saugos standartų, todėl turėtų būti įrašytas į A priedą.

East Wing

(14) Yra įtikinamų įrodymų, kad vežėjo „East Wing“, kuriam oro vežėjo pažymėjimas išduotas Kazachstane, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė Prancūzija ir Rumunija, pagal SAFA programą atlikusios patikrinimus perone ([1]). Tokie rezultatai tikrinant gauti pakartotinai, vadinasi, saugos trūkumai sisteminiai.

(15) Oro vežėjas „East Wing“ tinkamai ir laiku neatsakė į Prancūzijos civilinės aviacijos administracijos paklausimus apie jo veiklos saugą; tai nepakankamo informavimo požymis, nes tinkamo atsakymo į šios valstybės narės siųstus raštus negauta. Paaiškėjo, kad „East Wing“ nepajėgia imtis priemonių dėl šių vis dar nepašalintų saugos trūkumų.

(16) Atsižvelgusi į pirmiau minėtus trūkumus, Komisija pradėjo konsultacijas su kompetentingomis Kazachstano institucijomis, pareiškė rimtai susirūpinusi dėl „East Wing“ vykdomų skrydžių saugos ir paprašė paaiškinti, kokių veiksmų kompetentingos institucijos ir oro vežėjas ėmėsi šiems trūkumams pašalinti.

(17) Yra įrodymų, kad „East Wing“ perėmė skrydžius iš oro vežėjo „GST Aero“, kuris 2006 m. kovo 22 d. ([2]) įrašytas į A priedą ir iš ten išbrauktas, kai kompetentingos Kazachstano institucijos 2007 m. kovo mėn. ([3]) Komisijai pranešė, kad panaikino jo OVP.

(18) Kompetentingos Kazachstano institucijos pranešė, kad 2009 m. vasario 4 d. leido oro vežėjui „East Wing“ skrydžius vykdyti tik už Europos oro erdvės ribų. Tačiau Komisijos paklaustos apie „East Wing“ saugos priežiūrą šios kompetentingos institucijos tinkamai ir laiku neatsakė ir nepateikė tinkamų įrodymų, susijusių su oro vežėjo OVP ir išsamiomis veiklos specifikacijomis, prie to OVP pridėtais reikalavimais ir apribojimais.

(19) „East Wing“ atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komiteto svarstyme ir buvo išklausyti 2009 m. kovo 24 d. Tačiau svarstyme nepateikta pakankamų įrodymų, kad taisomieji veiksmai tinkamai įgyvendinti, ir paaiškėjo, kad apie jam nustatytus skrydžių į Europos oro erdvę apribojimus oro vežėjas nežino. Atsižvelgiant į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad oro vežėjas „East Wing“ neatitinka susijusių saugos standartų, todėl turėtų būti įrašytas į A priedą.

ATMA Airlines

(20) Yra įtikinamų įrodymų, kad oro vežėjo „ATMA Airlines“, kuriam oro vežėjo pažymėjimas išduotas Kazachstane, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė Vokietija, Norvegija ir Turkija, pagal SAFA programą atlikusios patikrinimus perone ([4]). Tokie rezultatai tikrinant gauti pakartotinai, vadinasi, saugos trūkumai sisteminiai.

(21) „ATMA Airlines“ tinkamai ir laiku neatsakė į Vokietijos ir Norvegijos civilinės aviacijos administracijų paklausimus apie jo veiklos saugą; tai nepakankamo informavimo požymis, nes tinkamo atsakymo į šių valstybių siųstus raštus negauta. Paaiškėjo, kad „ATMA Airlines“ nepajėgia imtis priemonių dėl šių vis dar nepašalintų saugos trūkumų.

([1]) DGAC/F-2007–2509, RCAARO-2008–36, RCAARO-2008–54.

([2]) 2006 m. kovo 22 d. Reglamento (EB) Nr. 474/2006 38–43 konstatuojamosios dalys. OL L 84, 2006 3 23, p. 14.

([3]) 2007 m. kovo 5 d. Reglamento (EB) Nr. 235/2007 17 konstatuojamoji dalis. OL L 66, 2007 3 6, p. 3.

([4]) LBA/D-2008–13, CAA-N-2007–137, DGCATR-2008–25.

(22) Atsižvelgusi į pirmiau minėtus trūkumus, Komisija pradėjo konsultacijas su kompetentingomis Kazachstano institucijomis, pareiškė rimtai susirūpinusi dėl „ATMA Airlines“ vykdomų skrydžių saugos ir paprašė paaiškinti, kokių veiksmų kompetentingos institucijos ir oro vežėjas ėmėsi šiems trūkumams pašalinti.

(23) Kompetentingos Kazachstano institucijos pranešė, kad 2009 m. vasario 4 d. leido oro vežėjui „ATMA Airlines“ skrydžius vykdyti tik už Europos oro erdvės ribų. Tačiau Komisijos paklaustos apie „ATMA Airlines“ saugos priežiūrą šios kompetentingos institucijos tinkamai ir laiku neatsakė ir nepateikė tinkamų įrodymų, susijusių su oro vežėjo OVP ir išsamiomis veiklos specifikacijomis, prie to OVP pridėtais reikalavimais ir apribojimais.

(24) „ATMA Airlines“ atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komiteto svarstyme ir buvo išklausyti 2009 m. kovo 24 d. Tačiau svarstyme nepateikta pakankamų įrodymų, kad taisomieji veiksmai tinkamai įgyvendinti.

(25) Atsižvelgiant į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad oro vežėjas „ATMA Airlines“ neatitinka susijusių saugos standartų, todėl turėtų būti įrašytas į A priedą.

Berkut Air

(26) Yra įtikinamų įrodymų, kad oro vežėjo „Berkut Air“, kuriam oro vežėjo pažymėjimas išduotas Kazachstane, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė Prancūzija ir Rumunija, pagal SAFA programą atlikusios patikrinimus perone [1]. Tokie rezultatai tikrinant gauti pakartotinai, vadinasi, saugos trūkumai sisteminiai.

(27) Oro vežėjas „Berkut Air“ tinkamai ir laiku neatsakė į Rumunijos civilinės aviacijos administracijos paklausimą apie jo veiklos saugą; tai nepakankamo informavimo požymis, nes tinkamo atsakymo į šios valstybės narės siųstus raštus negauta. Paaiškėjo, kad „Berkut Air“ nepajėgia imtis priemonių dėl šių vis dar nepašalintų saugos trūkumų.

(28) Atsižvelgusi į pirmiau minėtus trūkumus, Komisija pradėjo konsultacijas su kompetentingomis Kazachstano institucijomis, pareiškė rimtai susirūpinusi dėl „Berkut Air“ vykdomų skrydžių saugos ir paprašė paaiškinti, kokių veiksmų kompetentingos institucijos ėmėsi šiems trūkumams pašalinti.

(29) Kompetentingos Kazachstano institucijos informavo, kad 2009 m. vasario mėn. sustabdė OVP, išduoto oro vežėjui „BEK Air“ (pirmiau „Berkut Air“), galiojimą. Tačiau Komisijos paklaustos apie „Berkut Air“ saugos priežiūrą šios kompetentingos institucijos tinkamai ir laiku neatsakė, nes prašytų dokumentų nepateikė ir neperdavė rašytinių įrodymų, kad imtasi veiksmų reikalavimų laikymuisi užtikrinti.

(30) Atsižvelgiant į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad oro vežėjas „Berkut Air“ neatitinka susijusių saugos standartų, todėl turėtų būti įrašytas į A priedą.

Air Company Kokshetau

(31) Yra įtikinamų įrodymų, kad oro vežėjo „Air Company Kokshetau“, kuriam oro vežėjo pažymėjimas išduotas Kazachstane, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė Italija, pagal SAFA programą atlikusi patikrinimus perone [2]. Šie trūkumai susiję su IL-62 tipo orlaiviais, kuriuose neįrengta TAWS (E-GPWS), nėra saugos diržų, greitai uždedamų deguonies kaukių skrydžiams virš FL 250 ir neįrengta tinkama avarinio gelbėjimosi tako apšvietimo sistema.

(32) Oro vežėjas „Air Company Kokshetau“ tinkamai ir laiku neatsakė į Italijos civilinės aviacijos administracijos paklausimą apie jo veiklos saugą; tai nepakankamo informavimo požymis, nes tinkamo atsakymo į šios valstybės narės siųstus raštus negauta. Paaiškėjo, kad „Air Company Kokshetau“ nepajėgia imtis priemonių dėl šių vis dar nepašalintų saugos trūkumų.

(33) Atsižvelgusi į pirmiau minėtus trūkumus, Komisija pradėjo konsultacijas su kompetentingomis Kazachstano institucijomis, pareiškė rimtai susirūpinusi dėl „Air Company Kokshetau“ vykdomų skrydžių saugos ir paprašė paaiškinti, kokių veiksmų kompetentingos institucijos ėmėsi šiems trūkumams pašalinti.

(34) Kompetentingos Kazachstano institucijos pranešė Komisijai, kad 2009 m. vasario 13 d. nutarė iš „Air Company Kokshetau“ išduoto OVP išbraukti IL-62M tipo orlaivius, kurių serijos numeriai 1138234 ir 1748445, ir kad, be to, nuo kovo 24 d. ketina dėl oro vežėjo bankroto atšaukti jam išduotą OVP. Tačiau šios kompetentingos institucijos tinkamai neatsakė į Komisijos pateiktą užklausą dėl rašytinių įrodymų, kad OVP atšauktas.

[1] RCAARO-2008–35, RCAARO-2008–37, RCAARO-2008–75.

[2] ENAC-IT-2007–785.

(35) Atsižvelgiant į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad oro vežėjas „Air Company Kokshetau“ neatitinka susijusių saugos standartų, todėl turėtų būti įrašytas į A priedą.

Sayat Air

(36) Yra įtikinamų įrodymų, kad oro vežėjo „Sayat Air“, kuriam oro vežėjo pažymėjimas išduotas Kazachstane, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė viena Europos civilinės aviacijos konferencijos valstybė, pagal SAFA programą atlikusi patikrinimus perone ([1]). Šie trūkumai susiję su IL-62 tipo orlaiviais, kuriuose: a) neįrengta TAWS (E-GPWS), b) nėra greitai uždedamų deguonies kaukių įgulai, c) nėra plaukiojamųjų priemonių ir d) neįrengta avarinio gelbėjimosi tako apšvietimo sistema. Be to, orlaivis naudotas, nors jame nebuvo avarijos kontrolinių sąrašų, techninio aptarnavimo pažymėjimo, o NAV duomenų bazė neatnaujinta daugiau kaip dvejus metus.

(37) Paaiškėjo, kad „Sayat Air“ nepajėgia imtis priemonių dėl šių vis dar nepašalintų saugos trūkumų.

(38) Kazachstano kompetentingų institucijų Komisija paklausė apie „Sayat Air“ saugos priežiūrą, tačiau jos tinkamai ir laiku neatsakė; tai nepakankamo informavimo požymis, nes tinkamo atsakymo į Komisijos raštus, visų pirma dėl oro vežėjo OVP ir išsamių veiklos specifikacijų, prie OVP pridėtų reikalavimų ir apribojimų, negauta.

(39) Kompetentingos Kazachstano institucijos neįrodė, kad tinkamą šio oro vežėjo priežiūrą vykdė taip, kaip įsipareigojusios pagal Čikagos konvenciją.

(40) Atsižvelgiant į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad oro vežėjas „Sayat Air“ neatitinka susijusių saugos standartų, todėl turėtų būti įrašytas į A priedą.

Scat

(41) Yra įtikinamų įrodymų, kad oro vežėjo „Scat“, kuriam oro vežėjo pažymėjimas išduotas Kazachstane, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Svarbiausia, kad YAK-42 tipo orlaivyje, kurio registracijos ženklas UP-Y4205, neįrengta TAWS (E-GPWS), kaip reikalaujama TCAO (Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija) nuostatose. Šiuos trūkumus nustatė viena Europos civilinės aviacijos konferencijos valstybė, pagal SAFA programą atlikusi patikrinimus perone ([2]).

(42) Atsižvelgusi į pirmiau minėtus trūkumus, Komisija pradėjo konsultacijas su kompetentingomis Kazachstano institucijomis, pareiškė rimtai susirūpinusi dėl „Scat“ vykdomų skrydžių saugos ir paprašė paaiškinti, kokių veiksmų kompetentingos institucijos ėmėsi šiems trūkumams pašalinti.

(43) Kompetentingos Kazachstano institucijos pateikė įrodymus, kad jos iš registro išbraukė YAK-42 tipo orlaivį, kurio registracijos ženklas UP-Y4205.

(44) Oro vežėjo „Scat“ atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komitete ir 2009 m. kovo 24 d. to komiteto svarstyme patvirtino, kad šis orlaivis nebenaudojamas.

(45) Atsižvelgdama į tai Komisija mano, kad imtis tolesnių veiksmų dėl šio oro vežėjo nereikia.

Bendra Kazachstano Respublikos oro vežėjų saugos priežiūra

(46) Kaip Komisija nurodė kompetentingoms Kazachstano institucijoms, kelių Kazachstane išduotus leidimus turinčių oro vežėjų veiklos kontrolės, vykdomos atliekant patikrinimus perone, rezultatai kelia nerimą. Kompetentingos Kazachstano institucijos paragintos pateikti paaiškinimus ir prireikus imtis būtinų priemonių.

(47) Kompetentingos Kazachstano institucijos pranešė apie keletą priemonių reikalavimų laikymuisi užtikrinti, kurių jos ėmėsi dėl kelių Kazachstano oro vežėjų. Visų pirma šios institucijos pranešė, kad 2009 m. vasario 4 d. leido oro vežėjams „Investavia“, „Skybus“ ir „Aytirau Aye Zholy“ skrydžius vykdyti tik už Europos oro erdvės ribų. Komisija skubiai konsultuosis su kompetentingomis Kazachstano institucijomis ir dėl tų oro vežėjų pradės Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnyje numatytą procedūrą.

(48) Kompetentingų Kazachstano institucijų Komisija primygtinai prašo sutelkti daugiau pastangų civilinės aviacijos sistemai pertvarkyti ir stiprinti visų oro vežėjų, kuriems leidimai išduoti toje šalyje, saugos priežiūrą. Komisija tęs konsultacijas su šiomis institucijomis, kad apsvarstytų Kazachstano oro vežėjų situaciją, ir yra pasirengusi drauge su valstybėmis narėmis įvertinti visus su tuo susijusius laiku pateiktus įrodymus.

„Orient Thai Airlines“ ir „One Two Go Airlines“

(49) Po avarijos, patirtos Pukete 2007 m. rugsėjo 16 d., vykdant „One Two Go“ skrydį Nr. OG 269, kai sudužus MD-80 tipo orlaiviui žuvo 90 žmonių, įskaitant daug keleivių iš Europos, Komisija pradėjo konsultuotis su kompetentingomis Tailando institucijomis, atsakingomis už šio oro vežėjo saugos priežiūrą.

([1]) SDAT-2007–36.
([2]) GDCA-2008–10.

(50) 2009 m. kovo 5 d. šiems oro vežėjams Komisija išsiuntė raštą pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnį.

(51) Kompetentingos Tailando institucijos (Tailando civilinės aviacijos departamentas, toliau Tailando CAD) pranešė Komisijai, kad po avarijos atliktus tyrimą paaiškėjo, kad ir „Orient Thai“, ir jo kontroliuojamoji bendrovė „One Two Go“ pažeidė Oro navigacijos įstatymą, visų pirma falsifikavo šių oro vežėjų devynių lakūnų kvalifikacijos patikrinimus. Todėl Tailando CAD sustabdė oro vežėjų „One Two Go“ ir „Orient Thai“ veiklą, vykdomą MD-80 tipo orlaiviais, ir paprašė jų įgyvendinti kelis taisomuosius veiksmus.

(52) Tailando CAD taip pat pranešė Komisijai, kad 2008 m. lapkričio 25 d. nusprendė oro vežėjo „One Two Go“ OVP galiojimą atnaujinti. To oro vežėjo kontroliuojamajai bendrovei „Orient Thai“ jau anksčiau buvo leista nuo 2008 m. spalio 7 d. atnaujinti veiklą, vykdomą MD-80 tipo orlaiviais.

(53) 2009 m. kovo 10–13 d. Europos ekspertų grupė lankėsi Tailando Karalystėje ir rinko su skrydžių vykdymu ir skrydžio įgulų licencijomis susijusius faktus, kad patikrintų, kaip oro vežėjai įgyvendina taisomuosius veiksmus, siekdami pašalinti Tailando CAD pirmiau aptiktus saugos trūkumus. Ekspertų grupė nustatė, kad „One Two Go“ pati orlaivių nenaudoja. „One Two Go“ atsako už mažmeninį bilietų pardavimą skrydžiams, kuriuos iš tiesų vykdo „Orient Thai“ pagal orlaivių nuomos su įgula susitarimą, kuriame numatyta, kad „One Two Go“ yra nuomininkas, o „Orient Thai“ – nuomotojas. „Orient Thai“ suteikia bendrovei „One Two Go“ orlaivius, visą įgulą, techninę priežiūrą ir draudimą. Oro vežėjas „Orient Thai“ samdo visą personalą, susijusį su skrydžiais, kuriuos jis vykdo bendrovės „One Two Go“ vardu.

(54) Faktų rinkimo ataskaitoje taip pat nurodyta, kad, siekdami pašalinti anksčiau aptiktus saugos trūkumus, taisomųjų veiksmų ir priemonių jau ėmėsi atitinkamai ir oro vežėjas „Orient Thai“, ir Tailando CAD. Komisija įdėmiai stebės „Orient Thai“ saugos situaciją. Todėl Tailando CAD ne vėliau kaip per du mėnesius turėtų pateikti Komisijai visą būtiną informaciją apie pirmiau minėtų priemonių veiksmingumą.

(55) 2009 m. kovo 19 d. Tailando CAD pranešė Komisijai, kad oro vežėjas „One Two Go“ ketina nuo 2009 m. liepos mėn. skrydžius vykdyti pats. Tačiau ES ekspertų grupės ataskaitos duomenimis, oro vežėjo pažymėjimą oro vežėjui „One Two Go“ Tailando Civilinės aviacijos departamentas išdavė, nors negalėjo tinkamai įvertinti tos bendrovės pajėgumo orlaivius naudoti saugiai, nes ji niekada nepateikė išsamių įrodymų, kurių prašė TCAO standartus įgyvendinantis Tailando CAD. 2009 m. kovo 29 d. Tailando CAD taip pat paskelbė ketinantis atšaukti oro vežėjui „One Two Go“ išduotą OVP; tačiau turėdamas oro vežėjo licenciją oro vežėjas toliau užsakytų „Orient Thai“ reguliariuosius skrydžius.

(56) Atsižvelgiant į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad oro vežėjas „One Two Go“ neatitinka susijusių saugos standartų. Šiam oro vežėjui turėtų būti uždrausta vykdyti veiklą, todėl jis turėtų būti įrašytas į A priedą.

Benino Respublikos oro vežėjai

(57) Yra įtikinamų įrodymų, kad už oro vežėjų, kuriems oro vežėjo pažymėjimai išduoti Benine, priežiūrą atsakingos institucijos nepajėgia šalinti saugos trūkumų; tuo įsitikinta iš audito, kurį Benine 2007 m. kovo mėn. atliko TCAO pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą (angl. USOAP). Atlikus auditą pranešta apie daug didelių trūkumų, susijusių su Benino civilinės aviacijos institucijų pajėgumu vykdyti skrydžių saugos priežiūros pareigas. Tuo metu, kai TCAO auditas buvo baigiamas, 80,22 % TCAO standartų buvo neįgyvendinta. Veiksmingai neįgyvendinti 98 % TCAO standartų, susijusių ypatingos svarbos dalykais, pavyzdžiui, kvalifikuoto personalo įdarbinimu. Šalinant saugos trūkumus veiksmingai neįgyvendinta daugiau kaip 93 % TCAO standartų.

(58) Yra įrodymų, kad kompetentingos Benino institucijos nepakankamai pajėgios veiksmingai pašalinti TCAO aptiktus pažeidimus; tuo įsitikinta iš 2007 m. gruodžio mėn. galutinės TCAO ataskaitos, kurioje teigiama, kad daugelis taisomųjų veiksmų, kuriuos pasiūlė arba įgyvendino šios institucijos, iš tiesų netinkami pastebėtiems trūkumams pašalinti. Visiškai TCAO tinkamais nepripažinti 50 % Benino institucijų pasiūlytų veiksmų, visų pirma orlaivių naudojimo srityje.

(59) Atsižvelgusi į galutinę TCAO ataskaitą, Komisija pradėjo konsultacijas su kompetentingomis Benino institucijomis, pareiškė rimtai susirūpinusi dėl oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti toje šalyje, vykdomų skrydžių saugos ir paprašė paaiškinti, kokių veiksmų kompetentingos Benino institucijos ėmėsi dėl TCAO konstatuotų dalykų ir pastabų dėl taisomųjų veiksmų priimtinumo.

(60) 2009 m. kovo 25 d. Skrydžių saugos komiteto svarstyme kompetentingos Benino institucijos pranešė, kad 2008 m. planuoti įgyvendinti taisomieji veiksmai iš tiesų atidėti iki 2009 m. rugpjūčio–gruodžio mėn.

(61) Iš kompetentingų Benino institucijų pateiktų dokumentų aiškėja, kad oro vežėjams Benine išduoti OVP neatitinka TCAO tarptautinių skrydžių standartų; tai leidžia teigti, kad TCAO aptikti trūkumai veiksmingai dar nepašalinti. Svarstant situaciją, susijusią su oro vežėjų „Aero Benin“, „Africa Airways“, „Benin Golf Air“, „Benin Littoral Airways“, „Cotair“, „Royal Air“ ir „Trans Air Benin“ pažymėjimais ir prie jų pridėtomis veiklos specifikacijomis, išsiaiškinta rimtai susirūpinti verčiančių dalykų. „Africa Airways“ OVP nepateiktas. Kituose oro vežėjo pažymėjimuose nenurodyta, remiantis kokiais galiojančiais teisės aktų reikalavimais išduoti leidimai ir leista skrydžius vykdyti visame pasaulyje, nors kompetentingos Benino institucijos tvirtina, kad skrydžiai vykdomi tik Benine ir (arba) subregione. Be to, „Aero Benin“, „Benin Golf Air“, „Benin Littoral Airways“, „Cotair“ ir „Trans Air Benin“ skrydžius vykdo tik pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, tačiau to nepakanka saugiems skrydžiams Europoje; nė vienas iš tų vežėjų neturi būtinų specialių RVSM (sumažinto vertikaliojo orlaivių skirstymo minimumo), RNAV (radiolokacinės navigacijos) ir RNP (reikalaujamų navigacijos charakteristikų) leidimų, kaip reikalaujama navigacijai į Europos oro erdvę. Kompetentingos Benino institucijos pranešė, kad jos sutrumpino OVP galiojimą iki 6 mėnesių ir ketina kuo skubiau paaiškinti situaciją. Komisija mano, kad kol šiems oro vežėjams nauji leidimai neišduoti visiškai laikantis TCAO standartų, remiantis bendraisiais kriterijais jiems turėtų būti nustatytas draudimas vykdyti veiklą, todėl jie turėtų būti įrašyti į A priedą.

(62) Oro vežėjo „Alafia JET“ atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komitete, todėl jiems suteikta galimybė 2009 m. kovo 24 d. Skrydžių saugos komitetui pateikti informaciją žodžiu; jie perdavė rašytinius dokumentus, susijusius su to oro vežėjo veikla. Pranešime žodžiu oro vežėjo atstovai tvirtino, kad oro vežėjas į Europos Sąjungą vykdo skrydžius, susijusius su skubios medicininės pagalbos iškvietimais, ir pateikė informaciją, kokių veiksmų jis ėmėsi, kad pašalintų trūkumus, nustatytus Prancūzijoje pagal SAFA programą atlikus patikrinimus perone [1]. Tačiau tikrinant perone orlaivius, kuriais vykdomi skrydžiai į Bendriją, dideli saugos trūkumai nustatyti pakartotinai, vadinasi, yra sisteminių saugos trūkumų, turinčių poveikio oro vežėjo veiklai. Veiksmais, kurių bendrovė ėmėsi iki šiol, šie trūkumai nepašalinti.

(63) Atsižvelgusi į tai, kad saugos trūkumų yra daug, kad tikrinant „Alafia JET“ naudojamus orlaivius perone tie trūkumai aptinkami pakartotinai ir kad kompetentingos Benino institucijos nėra pakankamai pajėgios tinkamai prižiūrėti oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Benine, Komisija mano, kad oro vežėjui „Alafia JET“ turėtų būti neleista toliau vykdyti skrydžių į Bendriją. Todėl remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad oro vežėjas „Alafia JET“ turėtų būti įrašytas į A priedą.

(64) Komisija visiškai remia kompetentingų Benino institucijų pastangas gerinti oro vežėjų, už kuriuos jos atsako, saugos priežiūrą ir mano, kad Benino Respublikai skirta svari finansinė parama, apie kurią paskelbė Pasaulio bankas, padės padaryti didelę pažangą siekiant atitikties TCAO standartams.

Gabono Respublikos oro vežėjai

Gabon Airlines

(65) „Gabon Airlines“ leista nuo 2008 m. liepos mėn. skrydžius į ES vykdyti tik Boeing 767–200 tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas TR-LHP, Reglamento (EB) Nr. 715/2008 [2] 15 konstatuojamojoje dalyje pateiktomis sąlygomis.

(66) Po to atsirado įtikinamų įrodymų, kad oro vežėjo „Gabon Airlines“, kuriam pažymėjimas išduotas Gabone, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė Prancūzija, pagal SAFA programą atlikusi patikrinimus perone [3].

(67) Tačiau „Gabon Airlines“ tinkamai ir laiku atsakė į Prancūzijos civilinės aviacijos administracijos paklausimus apie jo veiklos saugą.

(68) „Gabon Airlines“ atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komitete ir buvo išklausyti 2009 m. kovo 25 d. Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad kompetentingos Gabono institucijos 2009 m. vasario mėn. atliko „Gabon Airlines“ pakartotinio pažymėjimų išdavimo auditą ir nustatė tam tikrus pažeidimus, tačiau svarstyme tinkamai neįrodyta, kad tie pažeidimai ištaisyti. Kompetentingos Gabono institucijos nurodė, kad skrydžiai tuo orlaiviu šiuo metu nevykdomi, nes atliekami bazinės techninės priežiūros darbai, ir teigė, kad ketina patikrinti, ar tie pažeidimai bus tinkamai ištaisyti prieš pradedant naudoti orlaivį su registracijos ženklu TR-LHP.

(69) Atsižvelgus į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad „Gabon Airlines“ turėtų likti B priede ir kad tas priedas turėtų būti iš dalies pakeistas, kad jame būtų užfiksuota padėtis, susijusi su orlaiviu, kurio registracijos numeris TR-LHP, ir būtų užtikrinta, kad bus išlaikytas dabartinis skrydžių į Bendriją lygis.

Afrijet

(70) Gabone išduotus pažymėjimus turinčiam „Afrijet“ leista nuo 2008 m. liepos mėn. skrydžius į ES vykdyti tik keliais Falcon 50 orlaiviais, kurių registracijos ženklai TR-LGV ir TR-LGY, ir Falcon 900 tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas TR-AFJ, Reglamento (EB) Nr. 715/2008 [4] 15 konstatuojamojoje dalyje pateiktomis sąlygomis.

[1] DGAC/F-2008–2143, DGAC/F-2009–368, DGAC/F-2009–434, DGAC/F-2009–582.

[2] 2008 m. liepos 24 d. Reglamentas (EB) Nr. 715/2008, OL L 197, 2008 7 25, p. 36.

[3] DGAC/F-2008–1757, DGAC/F-2008–2126, DGAC/F-2008–2127, DGAC/F-2008–2451, DGAC/F-2009–140, DGAC/F-2009–161.

[4] 2008 m. liepos 24 d. Reglamentas (EB) Nr. 715/2008, OL L 197, 2008 7 25, p. 36.

(71) Po to atsirado įtikinamų įrodymų, kad oro vežėjo „Afrijet“ veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė Prancūzija, pagal SAFA programą atlikusi patikrinimus perone ([1]).

(72) Tačiau „Afrijet“ tinkamai ir laiku atsakė į Prancūzijos civilinės aviacijos administracijos paklausimus apie jo veiklos saugą.

(73) Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad kompetentingos Gabono institucijos 2009 m. sausio mėn. atliko „Afrijet“ pakartotinio pažymėjimų išdavimo auditą. Patikrinus, ar atliekant auditą aptikti pažeidimai ištaisyti, 2009 m. vasario mėn. oro vežėjui išduotas naujas OVP, į kurį įrašytas dar vienas Falcon 900 tipo orlaivis, kurio registracijos ženklas TR-AFR.

(74) Atsižvelgus į pirmiau minėtus dalykus ir remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad „Afrijet“ turėtų likti B priede ir kad tas priedas turėtų būti iš dalies pakeistas, kad jame būtų užfiksuotas OVP pakeitimas ir būtų užtikrinta, kad bus išlaikytas dabartinis skrydžių į Bendriją lygis.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) SN2AG atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komitete ir buvo išklausyti 2009 m. kovo 25 d. Komisija atsižvelgė į tai, kad šis oro vežėjas ėmėsi tolesnės pertvarkos ir taisomųjų veiksmų, kad užtikrintų geresnį tarptautinių standartų laikymąsi. Komisija taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad kompetentingos Gabono institucijos 2009 m. vasario mėn. atliko pakartotinio pažymėjimų išdavimo oro vežėjui SN2AG auditą. Patikrinus, ar atliekant auditą aptikti pažeidimai ištaisyti, 2009 m. vasario mėn. oro vežėjui išduotas naujas OVP.

(76) Yra įtikinamų įrodymų, kad tam tikrų TCAO reikalavimų nesilaikyta. Pavyzdžiui, svarstymo dieną oro vežėjas dar nebuvo veiksmingai įdiegęs būtinos Fokker 28–0100 (Fokker 100) tipo orlaivių skrydžių duomenų analizės.

(77) Yra įtikinamų įrodymų, kad į Komisijos paklausimus oro vežėjas SN2AG laiku ir pakankamai aiškiai neatsako. SN2AG teigė, kad pagal SAFA programą patikrinus jo orlaivius perone, apie rimtus trūkumus nepranešta, nors keli trūkumai iš tiesų nustatyti Prancūzijoje pagal SAFA programą atlikus patikrinimus perone ([2]).

(78) Todėl remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad oro vežėjas SN2AG turėtų likti A priede.

(79) Tačiau jei bus kokių nors naujienų, iš kurių galima pakankamai įsitikinti, kad saugos trūkumai pašalinti, Komisija pasirengusi iš naujo nagrinėti šio oro vežėjo aplinkybes.

Bendra Gabono oro vežėjų saugos priežiūra

(80) Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad 2008 m. liepos mėn. Gabono Respublikos įsteigta naujoji kompetentinga institucija (pranc. *Agence Nationale de l'Aviation Civile*, toliau – ANAC) faktiškai veiklą pradėjo 2009 m. sausio 23 d. ANAC tik pradedama formuoti, šiuo metu jai ieškoma finansinių išteklių ir įdarbinamas pakankamai kvalifikuotas techninis personalas, kad būtų efektyviai vykdomi agentūros įsipareigojimai Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai.

(81) Kaip Komisija nurodė kompetentingoms Gabono institucijoms, nepaisant to, kad šios institucijos vykdo griežtesnę priežiūrą, Gabone išduotus leidimus turinčių oro vežėjų veiklos kontrolės, vykdomos atliekant patikrinimus perone, rezultatai kelia nerimą. Kompetentingos Gabono institucijos paragintos pateikti paaiškinimus ir prireikus imtis būtinų priemonių.

(82) Komisija remia kompetentingų Gabono institucijų pastangas pertvarkyti civilinės aviacijos sistemą, visų pirma pakartotinį visų oro vežėjų atestavimą, kad būtų užtikrintas visiškas TCAO standartų laikymasis. Komisija pasirengusi tinkamu laiku svarstyti galimybes apsilankyti vietoje ir patikrinti faktiškai padarytą pažangą.

Ukrainos oro vežėjai

Motor Sich JSC Airlines

(83) Yra įtikinamų įrodymų, kad vežėjo „Motor Sich“, kuriam pažymėjimas išduotas Ukrainoje, veikloje esama didelių saugos trūkumų. Šiuos trūkumus nustatė Prancūzija ir ECAC valstybė (Turkija), pagal SAFA programą atlikusios patikrinimus perone ([3]). Šie rezultatai tikrinant gauti pakartotinai, vadinasi, saugos trūkumai sisteminiai.

(84) 2008 m. lapkričio 27 d. kompetentingos Turkijos institucijos nutarė nedelsiant uždrausti šio oro vežėjo veiklą.

(85) Atsakyme į Turkijos civilinės aviacijos administracijos paklausimą „Motor Sich“ pranešė, kad nusprendė nutraukti skrydžius į tą valstybę AN-24 tipo orlaiviu, ir sprendimą įvykdė.

([1]) DGAC/F-2008–564, DGATR-2008–572.
([2]) DGAC/F-2007–1325, DGAC/F-2008–174.
([3]) DGAC/F-2008–564, DGCATR-2008–512.

(86) „Motor Sich“ laiku atsakė į Prancūzijos civilinės aviacijos administracijos paklausimus ir pranešė, kokių taisomųjų veiksmų bendrovė ėmėsi po 2008 m. kovo 12 d. Prancūzijoje atlikto patikrinimo perone. Tačiau atsakymas netinkamas, nes oro vežėjas nepateikė jokių patvirtinamųjų įrodymų.

(87) Komisija gavo kompetentingų Turkijos institucijų informaciją, kad neplanuotai patikrinus oro vežėją Ukrainos kompetentingos institucijos nusprendė atšaukti šiam oro vežėjui išduotą OVP. Vėliau šios institucijos nusprendė leisti „Motor Sich“ tęsti skrydžius tik toje valstybėje, nustačiusios tam tikrus skrydžių AN-24 tipo orlaiviais apribojimus.

(88) 2009 m. kovo 16 d. Ukrainos kompetentingos institucijos atsakė į Komisijos paklausimą dėl „Motor Sich“ saugos priežiūros ir teigė, kad oro vežėjo OVP atšauktas sausio 22 d. ir kad oro vežėjas įgyvendino taisomuosius veiksmus, todėl Valstybinė aviacijos administracija leido tęsti skrydžius, išskyrus skrydžius jo turimais AN-24 tipo orlaiviais. Nepranešta nei diena, nuo kurios nustatyti tokie OVP apribojimai, nei įrodymai, kad atliktas bendrovės patikrinimas, siekiant užtikrinti, kad susijusių saugos reikalavimų laikomasi visame laivyne. Galiausiai sprendžiant iš pirmiau minėto Valstybinės aviacijos administracijos rašto, šios institucijos atliko patikrinimus ir gavo teigiamus rezultatus, įrodančius, kad oro vežėjas pašalino šio orlaivio trūkumus, todėl jos atnaujino OVP ir leido oro vežėjui naudoti AN-24 tipo orlaivį.

(89) Nelaikoma, kad šiame rašte pateikta informacija yra tinkamas atsakymas, nes tuo raštu perduota informacija neatitinka informacijos, kurią 2009 m. vasario 2 d. perdavė Ukrainos kompetentingos institucijos, iš kurios aiškėja, kad iki 2010 m. lapkričio 8 d. galiosiantis OVP oro vežėjui „Motor Sich“ išduotas 2008 m. lapkričio 8 d., o veiklos specifikacijos, galiosiančios iki 2010 m. lapkričio 8 d., išduotos 2008 m. gruodžio 23 d.

(90) „Motor Sich“ atstovai paprašė leidimo pateikti informaciją žodžiu Komisijai ir buvo išklausyti Skrydžių saugos komitete 2009 m. kovo 24 d. Iš pranešimo žodžiu Skrydžių saugos komitetui įsitikinta, kad oro vežėjas „Motor Sich“ nepakankamai pajėgus šalinti aptiktus saugos trūkumus, nes apie savo vykdomus skrydžius į Bendriją neinformavo aiškiai ir tinkamai.

(91) Atsižvelgusi į pirmiau minėtus dalykus, Komisija mano, kad Ukrainos kompetentingos institucijos nepakankamai pajėgios prižiūrėti šio oro vežėjo veiklą, kaip įsipareigojo pagal Čikagos konvenciją.

(92) Remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad „Motor Sich“ neįrodė galįs imtis visų būtinų priemonių, kad atitiktų reikiamus saugos standartus, todėl šis oro vežėjas turėtų būti įrašytas į A priedą.

Ukraine Cargo Airways

(93) Oro vežėjo „Ukraine Cargo Airways“ (UCA) atstovai paprašė leidimo pateikti informaciją žodžiu Komisijai ir buvo išklausyti Skrydžių saugos komitete 2009 m. kovo 24 d.

(94) Iš bendrovės Komisijai 2009 m. kovo 16 d. pateiktų dokumentų aiškėja, kad bendrovė ėmėsi priemonių, siekdama ištaisyti jos orlaiviuose, naudojamuose skrydžiams Bendrijoje, anksčiau aptiktus trūkumus. Bendrovės pateiktais duomenimis, 2008 m. lapkričio mėn. Ukrainos valstybinė aviacijos administracija atliko UCA auditą. Po audito oro vežėjo OVP atnaujintas dvejiems metams iki 2010 m. lapkričio mėn. Tačiau iš kompetentingų Ukrainos institucijų Komisija negavo jokios informacijos apie auditą, kurį jos atliko prieš atnaujindamos oro vežėjo OVP, ir to audito rezultatų.

(95) Be to, pranešime žodžiu Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui oro vežėjo atstovai teigė, kad oro vežėjas gavo kelių valstybių narių rašytinius patvirtinimus, kad UCA jau tinkamai pašalino saugos trūkumus, kuriuos buvo nustatę tų valstybių narių tikrinančiosios institucijos. Tačiau UCA atstovų teiginių nepatvirtino susijusios valstybės narės, išskyrus vieną valstybę narę, kurioje naudotas vienas AN-12 tipo orlaivis iš OVP išbrauktas.

(96) Komisija mano, kad būtina atlikti patikrinimą vietoje siekiant visapusiškai įvertinti oro vežėjo pajėgumą sudaryti ir veiksmingai įgyvendinti tinkamą taisomųjų veiksmų planą. Tačiau toks vizitas neįvyko iki Skrydžių saugos komiteto posėdžio 2009 m. kovo 24 d., nes Ukrainos kompetentingos institucijos bendradarbiavo nepakankamai. 2009 m. kovo 24 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje Ukrainos valstybinė aviacijos administracija pareiškė, kad yra pasirengusi tokiam Komisijos ir valstybių narių atstovų vizitui. Remdamasi įrodymais, kurie bus surinkti surengus vizitą, Komisija nuspręs, kaip pakeisti oro vežėjui nustatytą veiklos draudimą.

(97) Remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu oro vežėjo išbraukti iš A priedo negalima.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Oro vežėjo „Ukrainian Mediterranean Airlines“ (UMAir) atstovai paprašė leidimo pateikti informaciją žodžiu Komisijai ir buvo išklausyti Skrydžių saugos komitete 2009 m. kovo 24 d.

(99) Iš bendrovės Komisijai 2009 m. spalio 16 d. pateiktų dokumentų aiškėja, kad bendrovė ėmėsi priemonių, siekdama ištaisyti jos orlaiviuose, naudojamuose skrydžiams Bendrijoje, anksčiau aptiktus trūkumus.

(100) 2008 m. lapkričio 5 d. Ukrainos kompetentingų institucijų Komisijai atsiųstame rašte pranešama, kad oro vežėjui išduoto OVP galiojimas pratęstas iki 2008 m. gruodžio 15 d., kol vykdoma OVP galiojimo pratęsimo procedūra, kurią baigus OVP galiojimas nuo tos dienos bus pratęstas dvejiems metams, iki 2010 m. gruodžio 15 d. Su tuo raštu jos atsiuntė dokumentą, prie kurio pridėtas leidimų išdavimo oro vežėjui „UMAir“ aktas, išduotas 2008 m. spalio 31 d. atlikus auditą. Tačiau nei bendrovė, nei Ukrainos kompetentingos institucijos nepateikė audito ataskaitos, kuria remiantis oro vežėjui išduotas OVP.

(101) Be to, žodiniame pranešime Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui oro vežėjas teigė, kad įgyvendino būtinas priemones, siekdamas pašalinti visus saugos trūkumus, dėl kurių 2007 m. rugsėjo mėn. jam nustatytas draudimas vykdyti veiklą.

(102) Komisija mano, kad būtina atlikti patikrinimą vietoje siekiant visapusiškai įvertinti oro vežėjo pajėgumą sudaryti ir veiksmingai įgyvendinti tinkamą taisomųjų veiksmų planą. Tačiau toks vizitas iki Skrydžių saugos komiteto posėdžio 2009 m. kovo 24 d. neįvyko, nes Ukrainos kompetentingos institucijos bendradarbiavo nepakankamai. 2009 m. kovo 24 d. Skrydžių saugos komiteto posėdyje Ukrainos valstybinė aviacijos administracija pareiškė, kad yra pasirengusi tokiam Komisijos ir valstybių narių atstovų vizitui. Remdamasi įrodymais, kurie bus surinkti surengus vizitą, Komisija nuspręs, kaip pakeisti oro vežėjui nustatytą veiklos draudimą.

(103) Remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu oro vežėjo išbraukti iš A priedo negalima.

Bendra Ukrainos oro vežėjų saugos priežiūra

(104) Kaip Komisija nurodė kompetentingoms Ukrainos institucijoms, nepaisant to, kad šios institucijos vykdo griežtesnę priežiūrą, Ukrainoje išduotus leidimus turinčių oro vežėjų veiklos kontrolės, vykdomos atliekant patikrinimus perone, rezultatai kelia nerimą. 2008 m. lapkričio mėn. Skrydžių saugos komiteto posėdyje Ukrainos kompetentingos institucijos pragintos pateikti paaiškinimus ir imtis būtinų priemonių; be to, šios institucijos sutiko, kad Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, organizuotų jų saugos įvertinimą. Tačiau Ukrainos valstybinė aviacijos administracija Komisijai nepateikė pažangos ataskaitos, kaip įgyvendinamas taisomųjų veiksmų planas, sudarytas siekiant pagerinti ir sugriežtinti saugos priežiūrą Ukrainoje, nors pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2008 [1] tokios ataskaitos turi būti teikiamos kas tris mėnesius.

(105) Be to, rengiant vertinimo vizitą kompetentingos institucijos bendradarbiavo nepakankamai, nes nepateikė būtinų orlaivių tinkamumo skraidyti dokumentų ir nepritarė Komisijos pasiūlytai vizito programai. Todėl Komisija turėjo atšaukti 2009 m. vasario 9–13 d. numatytą saugos vertinimo vizitą.

(106) Komisija atsižvelgė į kompetentingų Ukrainos institucijų pareiškimus, kad jos sutinka priimti bendrą Komisijos, valstybių narių ir EASA atstovų vizitą, ir pakartotinį patvirtinimą, kad jos pasirengusios bendradarbiauti siekdamos sėkmingai organizuoti tokį saugos vertinimą tam, kad įrodytų savo pajėgumą vykdyti Ukrainoje išduotus pažymėjimus turinčių oro vežėjų priežiūrą, visiškai laikydamosi galiojančių TCAO reikalavimų.

Bangkok Airways

(107) 2009 m. kovo 10–13 d. Europos ekspertų grupė lankėsi Tailando Karalystėje, siekdama gauti konkrečios informacijos apie oro vežėjo „Bangkok Airways“ veiklos standartų dabartinį saugos lygį ir apie oro vežėjo saugos priežiūrą, kurią vykdo Tailando civilinės aviacijos departamentas (CAD). Visų pirma, siekta išsiaiškinti, ar to oro vežėjo orlaivius naudoja oro vežėjas „Siem Reap Airways International“, kuriam leidimus išdavė Kambodžos Karalystės kompetentingos institucijos ir kuris įrašytas į Bendrijos sąrašo A priedą, remiantis 2008 m. lapkričio 14 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1131/2008 [2].

(108) Ataskaitoje rašoma, kad šiuo metu oro vežėjas faktiškai kontroliuoja savo veiklą ir kad visi personalo nariai turi kompetentingų Tailando institucijų tinkamai išduotus leidimus. Be to, ten pat nurodyta, kad Tailando CAD tinkamai prižiūri oro vežėjo veiklą. Todėl remdamasi bendraisiais kriterijais Komisija mano, kad šiuo metu daugiau priemonių imtis nereikia.

Kambodžos oro vežėjai

(109) Kambodžos kompetentingos institucijos Komisijai pranešė, kad jos toliau įgyvendina veiksmų planą, pagal kurį šalinami saugos trūkumai, nurodyti naujausioje TCAO USOAP ataskaitoje, ir skiria dėmesį visų pirma su skrydžių vykdymu susijusiems trūkumams siekdamos užtikrinti, kad oro vežėjų saugos priežiūra Kambodžoje atitiktų TCAO standartus.

[1] OL L 197, 2008 7 25, p. 36.
[2] OL L 306, 2008 11 15, p. 47.

(110) Kambodžos kompetentingos institucijos Komisijai pranešė, kad jos sustabdė šių oro vežėjų OVP galiojimą: „Siem Reap Airways International“ (2008 m. gruodžio mėn.) ir „Cambodia Angkor Airways“ (2009 m. vasario mėn.). Jos taip pat patvirtino, kad visi išduoti OVP, išskyrus „Helicopter Cambodia“ ir „Sokha Airlines“ OVP, arba atšaukti, arba sustabdytas jų galiojimas.

(111) Oro vežėjas „Siem Reap Airways International“ paprašė, kad jo OVP, kurio galiojimas sustabdytas, vėl būtų laikomas galiojančiu. Tačiau kompetentingoms Kambodžos institucijoms paskelbus, kad jos dar nebaigė atitikties galiojantiems reikalavimams vertinimo, oro vežėjas turėtų likti A priede.

Kongo Demokratinės Respublikos oro vežėjai

(112) 2009 m. kovo 4 d. raštu Kongo Demokratinės Respublikos civilinės aviacijos generalinis direktorius pranešė Komisijai, kad kai kurie į Komisijos reglamento (EB) Nr. 1131/2008 A priedą įrašyti oro vežėjai veiklos nebevykdo ir kad OVP išduoti šiems oro vežėjams: „Air Katanga“, „Busy Bee Congo“, „Entreprise World Airways“ (EWA), „Gilembe Air Soutenance“ (Gisair), „Kin Avia“, „Swala Aviation“. Bus atliktas skrydžius vykdančių oro vežėjų vertinimas, ketinant atnaujinti jiems išduotus OVP.

(113) Todėl Bendrijos sąrašo A priedas turėtų būti atnaujintas, kad jame būtų įrašyti tie oro vežėjai, kuriems Kongo Demokratinės Respublikos kompetentingos institucijos išdavė OVP. Tačiau įrodymų, kad veiklą nutraukusių oro vežėjų OVP atšaukti, panaikinti arba grąžinti, nėra, todėl nė vienas iš tų oro vežėjų negali būti išbrauktas iš Bendrijos sąrašo.

(114) Be to, savo rašte Kongo Demokratinės Respublikos civilinės aviacijos generalinis direktorius taip pat paprašė Komisijos iš A priedo į B priedą perkelti oro vežėją „Hewa Bora“, kad šiam būtų leista atnaujinti Boeing 767 tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas 9Q-CJD, vykdomus skrydžius maršrutu Kinšasa–Briuselis. Kadangi neįrodyta, kad oro vežėjas ir už teisės aktuose nustatytą ir saugos priežiūrą atsakingos kompetentingos institucijos laikosi atitinkamų saugos standartų, šiuo metu nepriimtas joks sprendimas, todėl „Hewa Bora Airways“ turėtų likti A priede.

Angolos Respublikos oro vežėjai

(115) Angolos kompetentingos institucijos paprašė leidimo Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui pateikti pažangos ataskaitą, kaip įgyvendinamas taisomųjų veiksmų planas, kurį tos institucijos sudarė siekdamos pašalinti saugos trūkumus, kuriuos aptiko TCAO vykdydama Visuotinės saugos priežiūros audito programą. 2009 m. kovo 26 d. darydami pranešimą žodžiu Angolos kompetentingų institucijų atstovai papasakojo, visų pirma apie pirminių teisės aktų ir aviacijos teisės aktų pakeitimus, kompetentingos institucijos sandarą, struktūrą, personalą ir standartų, susijusių su oro vežėjų personalo leidimais ir mokymu, orlaivių naudojimu ir tinkamumu skraidyti, nustatymą. Dėl šių priežasčių kompetentingos institucijos jau pradėjo pakartotinio pažymėjimų išdavimo Angoloje įsteigtiems oro vežėjams procedūrą. Be to, šios institucijos informavo apie jų teisės aktų pakeitimus, susijusius su avarijų ir incidentų tyrimu.

(116) Angolos kompetentingos institucijos taip pat tvirtino, kad toliau vykdoma esminė įvairių lygių oro vežėjo TAAG pertvarka šiose srityse: veikla, valdymas, kokybė ir sąnaudų optimizavimas.

(117) Komisija atsižvelgė į Angolos kompetentingų institucijų pateiktą pažangos ataskaitą ir kitame Skrydžių saugos komiteto posėdyje nagrinės oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Angoloje, situaciją.

Indonezijos Respublikos oro vežėjai

(118) 2009 m. sausio 12 d priėmus naująjį Aviacijos įstatymą, Indonezijos kompetentingos institucijos Komisijai perdavė galiojančias Civilinės aviacijos saugos taisykles, aiškinamąją medžiagą ir išsamią atnaujintą pažangos ataskaitą, kaip įgyvendinamas taisomųjų veiksmų planas, kuriuo siekiama pašalinti trūkumus, kuriuos aptiko TCAO vykdydama Visuotinės saugos priežiūros audito programą.

(119) Indonezijos civilinės aviacijos generalinio direktorato (CAGD) paprašyta Europos ekspertų grupė 2009 m. vasario 23–27 d. lankėsi Indonezijoje ir rinko faktus. Buvo aplankyti keturi oro vežėjai („Garuda Indonesia“, „Mandala Airlines“, „Airfast Indonesia“ ir „Ekspres Transportasi Antarbenua“) ir patikrintas Indonezijos CAGD pajėgumas jų priežiūrą užtikrinti pagal susijusius standartus.

(120) Vizito ataskaitoje rašoma, kad CAGD struktūra ir personalo darbas sutvarkytas geriau, todėl tikėtina, kad CAGD gali tinkamai vykdytitas teisinio reguliavimo ir priežiūros užduotis. Tačiau iš atskaitos taip pat aiškėja, kad, nepaisant šių teigiamų dalykų, šiuo metu vykdoma ne visa reikiama priežiūros veikla. Dabartinėje saugos priežiūros sistemoje nėra galimybių imtis tolesnių veiksmų dėl trūkumų, kuriuos tikrindamas Indonezijos oro vežėjus aptinka CAGD. Akivaizdu, kad šiuo metu CAGD negali kontroliuoti terminų, iki kurių trūkumai turi būti pašalinti arba kada tie trūkumai iš tiesų pašalinti, ir negali sekti, ar pratęstas trūkumų pašalinimo terminas. Todėl manoma, kad dabartinis CAGD vykdomos Indonezijos oro vežėjų kontrolės efektyvumo lygis nepakankamas ir turi būti gerinamas.

(121) Komisija atsižvelgė į neatitikimus, palyginti su Čikagos konvencijos 6 priedu, apie kuriuos 2009 m. vasario 20 d. Indonezija pranešė TCAO. Šie neatitikimai – tai neįgyvendinti TCAO reikalavimai, susiję su 6 priedu, kurie tam tikrais atvejais turi tiesioginį poveikį Indonezijos oro vežėjų veiklos saugai. Tačiau Komisija atsižvelgė ir į tai, kad Europos ekspertų aplankyti oro vežėjai (yra kelios išimtys, susijusios su konkrečiais orlaiviais) savanoriškai pasirūpino įranga pagal TCAO reikalavimus.

(122) Remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu CAGD vykdoma priežiūra nepakankamai veiksminga, kad būtų galima užtikrinti, jog Indonezijoje išduotus pažymėjimus turintys oro vežėjai įgyvendintų saugos standartus ir jų laikytųsi. Todėl šiuo metu nė vienas Indonezijos oro vežėjas iš Bendrijos sąrašo negali būti išbrauktas. Komisija ir Indonezijos kompetentingos institucijos glaudžiai bendradarbiaus, kad kitame Skrydžių saugos komiteto posėdyje priežiūros veiklos efektyvumas būtų įvertintas iš naujo.

(123) Indonezijos kompetentingos institucijos taip pat pateikė Komisijai atnaujintą OVP turinčių oro vežėjų sąrašą. Šiuo metu Indonezijos išduotus pažymėjimus turi šie oro vežėjai: „Garuda Indonesia“, „Merpati Nusantara“, „Kartika Airlines“, „Mandala Airlines“, „Trigana Air Service“, „Metro Batavia“, „Pelita Air Service“, „Indonesia Air Asia“, „Lion Mentari Airlines“, „Wing Adabi Nusantara“, „Riau Airlines“, „Transwisata Prima Aviation“, „Tri MG Airlines“, „Ekspress Transportasi Antar Benua“, „Manunggal Air Service“, „Megantara Airlines“, „Linus Airways“, „Indonesia Air Transport“, „Sriwijaya Air“, „Cardig Air“, „Travel Ekspress Aviation Service“, „Republic Expres Airlines“, „KAL Star“, „Airfast Indonesia“, „Sayap Garuda Indah“, „Survei Udara Penas“, „Nusantara Buana Air“, „Nyaman Air“, „Travira Utama“, „Derazona Air Service“, „National Utility Helicopter“, „Deraya Air Taxi“, „Dirgantara Air Service“, SMAC, „Kura-Kura Aviation“, „Gatari Air Service“, „Intan Angkasa Air Service“, „Air Pacific Utama“, „Transwisata Prima Aviation“, „Asco Nusa Air“, „Atlas Delta Satya“, „Pura Wisata Baruna“, „Penerbangan Angkasa Semesta“, „ASI Pudjiastuti“, „Aviastar Mandiri“, „Dabi Air“, „Balai Kalibrasi Penerbangan“, „Sampoerna Air Nusantara“, „Mimika Air“, „ALFA Trans Dirgantara“ ir „Eastindo“. Bendrijos sąrašas turėtų būti atitinkamai atnaujintas, o šie oro vežėjai turėtų būti įrašyti į A priedą.

Bendrosios pastabos apie oro vežėjus, įtrauktus į A ir B priedus

(124) Kiti į 2008 m. lapkričio 14 d. atnaujintą Bendrijos sąrašą įrašyti oro vežėjai ir už šių oro vežėjų teisės aktais nustatytą priežiūrą atsakingos kompetentingos institucijos iki šiol nepateikė Komisijai įrodymų, kad atliko visus reikiamus taisomuosius veiksmus, nors Komisija ir pateikė atitinkamus prašymus. Todėl, remiantis bendraisiais kriterijais, nustatyta, kad šiems oro vežėjams ir toliau turėtų būti draudžiama vykdyti veiklą (A priedas) arba, atsižvelgiant į konkretų atvejį, taikomi veiklos apribojimai (B priedas).

(125) Šiame reglamente numatytos 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 A priedu.

2. B priedas pakeičiamas šio reglamento B priedu.

2 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 2009 m. balandžio 8 d.

Komisijos vardu
Antonio TAJANI
Komisijos narys

A PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, KURIEMS DRAUDŽIAMA VYKDYTI VEIKLĄ BENDRIJOJE, SĄRAŠAS [1]

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazachstano Respublika
Air Koryo	Nežinomas	KOR	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika (KLDR)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Sudano Respublika
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Afganistano Islamo Respublika
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazachstano Respublika
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Kazachstano Respublika
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazachstano Respublika
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Tailando Karalystė
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kazachstano Respublika
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodžos Karalystė
Silverback Cargo Freighters	Nežinomas	VRB	Ruandos Respublika
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kazachstano Respublika
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Angolos Respublika
AEROJET	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR26	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR GEMINI	02/2008	Nežinomas	Angolos Respublika
Air Gicango	Nežinomas	Nežinomas	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 nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AIR JET	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR NAVE	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
ALADA	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
ANGOLA AIR SERVICES	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
Diexim	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
GIRA GLOBO	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
HELIANG	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
HELIMALONGO	11/2008	Nežinomas	Angolos Respublika
MAVEWA	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
RUI & CONCEICAO	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
SAL	Nežinomas	Nežinomas	Angolos Respublika
SONAIR	14/2008	Nežinomas	Angolos Respublika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Benino valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą vežėjų priežiūrą, įskaitant			Benino Respublika
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Nežinomas	Benino Respublika
AFRICA AIRWAYS	Nežinomas	Nežinomas	Benino Respublika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Benino Respublika
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Nežinomas	Benino Respublika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Benino Respublika
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Nežinomas	Benino Respublika
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Nežinomas	Benino Respublika
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benino Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Demokratinės Respublikos (KDR) valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerijos atstovo parašas (potvarkis Nr. 78/205)	LCG	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Pusiaujo Gvinėja
Cronos AIRLINES	Nežinomas	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
CEIBA INTERCONTINENTAL	Nežinomas	CEL	Pusiaujo Gvinėja
EGAMS	Nežinomas	EGM	Pusiaujo Gvinėja
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Pusiaujo Gvinėja
General work aviacion	002/ANAC	n/a	Pusiaujo Gvinėja
GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Pusiaujo Gvinėja
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Pusiaujo Gvinėja
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Nežinomas	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
UTAGE – Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Pusiaujo Gvinėja
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Indonezijos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Indonezijos Respublika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nežinomas	Indonezijos Respublika
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonezijos Respublika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nežinomas	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ATLAS DELTA SATYA	135-023	Nežinomas	Indonezijos Respublika
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Nežinomas	Indonezijos Respublika
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Nežinomas	Indonezijos Respublika
CARDIG AIR	121-013	Nežinomas	Indonezijos Respublika
DABI AIR	135-030	Nežinomas	Indonezijos Respublika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezijos Respublika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Nežinomas	Indonezijos Respublika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonezijos Respublika
EASTINDO	135-038	Nežinomas	Indonezijos Respublika
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Nežinomas	Indonezijos Respublika
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonezijos Respublika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonezijos Respublika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nežinomas	Indonezijos Respublika
KAL STAR	121-037	Nežinomas	Indonezijos Respublika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezijos Respublika
KURA-KURA AVIATION	135-016	Nežinomas	Indonezijos Respublika
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonezijos Respublika
LINUS AIRWAYS	121-029	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonezijos Respublika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonezijos Respublika
MIMIKA AIR	135-007	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NYAMAN AIR	135-042	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
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Indonezijos Respublika
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonezijos Respublika
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SMAC	135-015	SMC	Indonezijos Respublika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezijos Respublika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonezijos Respublika
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezijos Respublika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezijos Respublika
WING ABADI NUSANTARA	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 MANAS	17	MBB	Kirgizijos Respublika
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgizijos Respublika
AEROSTAN (buvęs Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgizijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Click Airways	11	CGK	Kirgizijos Respublika
DAMES	20	DAM	Kirgizijos Respublika
EASTOK AVIA	15	Nežinomas	Kirgizijos Respublika
Golden Rule Airlines	22	GRS	Kirgizijos Respublika
ITEK Air	04	IKA	Kirgizijos Respublika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizijos Respublika
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgizijos Respublika
MAX Avia	33	MAI	Kirgizijos Respublika
S GROUP AVIATION	6	Nežinomas	Kirgizijos Respublika
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Kirgizijos Respublika
Sky Way air	21	SAB	Kirgizijos Respublika
Tenir Airlines	26	TEB	Kirgizijos Respublika
Trast Aero	05	TSJ	Kirgizijos Respublika
VALOR AIR	07	Nežinomas	Kirgizijos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Liberijos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą			Liberija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Gabono Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, išskyrus „Gabon Airlines“ ir įskaitant			Gabono Respublika
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Nežinomas	Gabono Respublika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gabono Respublika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Gabono Respublika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabono Respublika
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Nežinomas	Gabono Respublika
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gabono Respublika
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Nežinomas	Gabono Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Siera Leonės 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 Svazilando valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Svazilandas
AERO AFRICA (PTY) LTD	Nežinomas	RFC	Svazilandas
JET Africa Swaziland	Nežinomas	OSW	Svazilandas
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Nežinomas	RSN	Svazilandas
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Nežinomas	Nežinomas	Svazilandas
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Nežinomas	SWX	Svazilandas
SWAZILAND AIRLINK	Nežinomas	SZL	Svazilandas

B PRIEDAS

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodyto juridinio asmens pavadinimas (ir įmonės pavadinimas, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių tipai	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas, orlaivio serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gabono Respublika	Visas laivynas, išskyrus: 2 Falcon 50 tipo orlaivius; 1 Falcon 900 tipo orlaivį	Visas laivynas, išskyrus: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabono Respublika
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladešas	B747-269B	S2-ADT	Bangladešas
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorai	Visas laivynas, išskyrus: LET 410 UVP	Visas laivynas, išskyrus: D6-CAM (851336)	Komorai
GABON AIRLINES [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Gabono Respublika	Visas laivynas, išskyrus: vieną Boeing B-767–200 tipo orlaivį	Visas laivynas, išskyrus: TR-LHP	Gabono Respublika

[1] Skrydžius Europos bendrijoje oro vežėjui „Afrijet“ leidžiama vykdyti tik pirmiau nurodytais orlaiviais.
[2] Skrydžius Europos bendrijoje oro vežėjui „Gabon Airlines“ leidžiama vykdyti tik pirmiau nurodytais orlaiviais.

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