KOMISIJOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 619/2009

2009 m. liepos 13 d.

iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 474/2006, sudarantį 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 sudarytas oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 [2] II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašas.

(2) Pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnio 3 dalį 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 visiems susijusiems oro vežėjams tiesiogiai arba, jei tai buvo neįmanoma, per valdžios institucijas, atsakingas už teisės aktais nustatytą jų priežiūrą, pranešė pagrindinius faktus ir motyvus, kuriais remiantis bus priimtas sprendimas uždrausti jiems vykdyti veiklą Bendrijoje arba pakeisti į Bendrijos sąrašą įtrauktam oro vežėjui nustatyto veiklos draudimo sąlygas.

(4) Susijusiems oro vežėjams Komisija suteikė galimybę susipažinti su valstybių narių pateiktais dokumentais, raštu pateikti pastabas ir per 10 darbo dienų žodžiu pateikti informaciją 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 (angl. *Safety Assessment of Foreign Aircraft* – Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimas) programą patikrinus tam tikrų Bendrijos oro vežėjų orlaivius perone, ir nacionalinių aviacijos institucijų atliktų šios srities specialių patikrinimų ir audito rezultatais, kai kurios valstybės narės ėmėsi tam tikrų priemonių reikalavimų vykdymui užtikrinti. Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą jos informavo apie šias priemones: Graikijos kompetentingos institucijos pranešė, kad 2009 m. gegužės 8 d. panaikintas vežėjo „EuroAir Ltd“ oro vežėjo pažymėjimas (OVP); Švedijos kompetentingos institucijos pranešė, kad 2009 m. sausio 23 d. panaikino vežėjo „Nordic Airways AB“ (regioninis) OVP, o 2009 m. kovo 31 d. – vežėjo „Fly Excellence AB“ OVP.

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

„One Two Go Airlines“

(8) 2009 m. balandžio 8 d. Tailando kompetentingos institucijos (Tailando civilinės aviacijos departamentas, toliau – Tailando CAD) pranešė Komisijai, kad panaikino vežėjo „One Two Go“ OVP. Dėl įsakymo panaikinti pažymėjimą „One Two Go“ pateikė apeliacinį skundą, tačiau 2009 m. gegužės 4 d. Tailando CAD minėtąjį įsakymą patvirtino.

(9) Taigi, atsižvelgiant į tai, kad oro vežėjas neteko OVP ir todėl jo licencija oro susisiekimui vykdyti negali būti laikoma galiojančia, remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad „One Two Go“ jau nėra „oro vežėjas“ pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 2 straipsnyje pateiktą apibrėžtį, todėl turėtų būti išbrauktas iš A priedo.

[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.

„Orient Thai Airlines“

(10) Pagal 2009 m. balandžio 8 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 298/2009, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą ([1]), nuostatas Tailando CAD pateikė Komisijai informacijos apie taisomųjų priemonių, kurių ėmėsi vežėjas „Orient Thai“, taip pat priemonių, kurių ėmėsi Tailando CAD anksčiau nustatytiems saugos trūkumams pašalinti ir dėl kurių oro vežėjui 75 dienas iki 2008 m. spalio 7 d. neleista vykdyti skrydžių MD-80 tipo orlaiviais, veiksmingumą.

(11) Remdamasi šia informacija, Komisija mano, kad imtis tolesnių veiksmų nereikia.

Ukrainos oro vežėjai

Bendra Ukrainos oro vežėjų saugos priežiūra

(12) Po to, kai buvo priimtas Reglamentas (EB) Nr. 298/2009, Europos ekspertų grupė 2009 m. gegužės 25–29 d. lankėsi Ukrainoje ir tikrino, kaip įgyvendinamas Ukrainos kompetentingų institucijų pateiktas veiksmų planas, kuriuo siekiama sustiprinti dviejų vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Bendrijoje – „Ukraine Cargo Airways“ ir „Ukrainian Mediterranean Airlines“, priežiūrą ir saugą. Siekdama patikrinti, kaip Ukrainos valstybinė aviacijos administracija vykdo priežiūrą, EB ekspertų grupė taip pat susitiko su kitais dviem vežėjais – „South Airlines“ ir „Khors Air Company“, kurie vykdo veiklą Bendrijoje ir kurių orlaiviai tikrinti perone Bendrijoje ir kitose ECAC (angl. *European Civil Aviation Conference* – Europos civilinės aviacijos konferencija) valstybėse.

(13) Įgyvendindama savo veiksmų planą Valstybinė aviacijos administracija padarė nedidelę pažangą. Kol kas neįgyvendinta nė viena (iš 12) 2008 m. gegužės 31 d. Valstybinės aviacijos administracijos pateiktame veiksmų plane nustatytų priežiūros stiprinimo priemonių. Pažymėjimų pagal Valstybinės aviacijos administracijos paskelbtus reikalavimus neišduota, atitinkami teisės aktai nepriimti ir taisomosios priemonės bus iki galo įgyvendintos anksčiausiai 2011 m. liepos mėn., o kai kurios iš jų bus įgyvendinamos tik 2015 m.

(14) Veiksmų plano įgyvendinimas tiesiogiai susijęs su sudėtinga Ukrainos teisine sistema, dėl kurios neįmanoma aiškiai nustatyti orlaivių ir oro vežėjų patvirtinimo standartų ir to, ar jie iš tikrųjų atitinka Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (TCAO) konvencijos priedus. Tai buvo patvirtinta per susitikimus su keturiais oro vežėjais.

(15) Vizito ataskaitoje taip pat nurodoma, kad Ukrainos kompetentingoms institucijoms trūksta kvalifikuotų darbuotojų 74 OVP turėtojų priežiūrai vykdyti (tinkamumo skraidyti ir veiklos). Galutinai neįrodyta, kad nuolatinė priežiūra įgyvendinta ir šie klausimai Ukrainos kompetentingų institucijų po apsilankymo pateiktose pastabose liko neišaiškinti. Išsamiai išnagrinėjus Ukrainos kompetentingų institucijų taikomą OVP sistemą, taip pat nustatyta, kad pagal šią sistemą negalima aiškiai nustatyti pažymėjimo išdavimo taisyklių ir (arba) standartų ir tiksliai žinoti, kokiais konkrečiais orlaiviais leidžiama vykdyti veiklą ir kokie turimi konkretūs leidimai.

(16) Ukrainos kompetentingų institucijų pateiktų pastabų nepakako, kad per apsilankymą padarytos išvados būtų atšauktos. Įvairios taisomosios priemonės, apie kurias pranešė šios institucijos, turės būti atidžiai stebimos ir reguliariai vertinamos, atsižvelgiant ir į 2008 m. birželio mėn. pagal TCAO USOAP (angl. *Universal Safety Oversight Audit Programme* – Visuotinės saugos priežiūros audito programa) surengto apsilankymo rezultatus. Be to, po apsilankymo Ukrainos kompetentingos institucijos pateikė naują taisomųjų priemonių planą, kurio įgyvendinimas priklauso nuo to, kada Ukrainoje bus priimtas naujas aviacijos įstatymas – jį numatoma priimti 2010 m. Taigi su orlaivių naudojimu susijusios įvairios įgyvendinimo taisyklės bus priimtos ne anksčiau kaip 2011 m. antroje pusėje, su orlaivio įgulos licencijavimu – 2012 m. pabaigoje, o su nuolatiniu tinkamumu skraidyti – 2015 m. pabaigoje.

(17) Atsižvelgdama į apsilankymo rezultatus ir pasisakymus 2009 m. liepos 1 d. vykusiame Skrydžių saugos komiteto posėdyje, Komisija toliau atidžiai stebės, kaip įgyvendinamos šios priemonės, ir bendradarbiaus su Ukrainos kompetentingomis institucijomis, kad padėtų joms sustiprinti priežiūrą ir spręsti bet kokių neatitikčių klausimus. Be to, valstybės narės nuosekliai tikrins, kaip iš tikrųjų laikomasi atitinkamų saugos standartų; visų pirma pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 351/2008 ([2]) peronuose bus tikrinami vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Ukrainoje, orlaiviai.

„Motor Sich JSC Airlines“

(18) Po to, kai buvo priimtas Reglamentas (EB) Nr. 298/2009, vežėjas paragintas pateikti bet kokią susijusią informaciją, įskaitant informaciją apie taisomąsias priemones anksčiau nustatytiems saugos trūkumams pašalinti. Ukrainos kompetentingos institucijos pateikė informacijos, kuria paaiškino su vežėjo OVP susijusius savo veiksmus. 2009 m. birželio 4 d. „Motor Sich“ pateikė dokumentus, kuriais įrodoma, kad bendrovė išnagrinėjo pagrindines

([1]) OL L 95, 2009 4 9, p. 16.

([2]) OL L 109, 2008 4 19, p. 7.

priežastis ir nustatė taisomąsias priemones bet kokiems saugos trūkumams pašalinti. Šią analizę ir taisomąsias priemones patvirtino Ukrainos kompetentingos institucijos. Birželio 15 d. bendrovė taip pat nusiuntė raštą, kuriame nurodė taisomąsias priemones, Prancūzijos kompetentingoms institucijoms, kurios atliko orlaivio AN-12 (UR-11819) patikrinimą ([1]). Taisomųjų priemonių plane nurodyta, kad bendrovės naudojami vadovai ir dokumentai (skrydžių vykdymo vadovas ir pilotavimo taisyklės) pakeisti, kad atitiktų TCAO standartus ir pagal juos būtų galima tinkamai pasirengti skrydžiui.

(19) Tačiau piloto ir įgulos mokymo, kuriuo siekiama užtikrinti, kad pataisyti vadovai ir procedūros būtų veiksmingai taikomi, nepakanka daugybei įvairių pakeitimų aprėpti. Be to, Komisija iš Ukrainos kompetentingų institucijų negavo jokios informacijos apie šių priemonių įgyvendinimo patikrinimą ir apie sėkmingą jų įgyvendinimą siekiant darniai pašalinti nustatytus saugos trūkumus.

(20) Atsižvelgdama į šiuos nustatytus dalykus ir remdamasi bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad vežėjas „Motor Sich“ šiuo metu neatitinka susijusių saugos standartų, todėl jis turėtų likti įtrauktas į A priedą.

„Ukraine Cargo Airways“

(21) Po to, kai buvo priimtas Reglamentas (EB) Nr. 298/2009, 2009 m. gegužės 27 d. pas vežėją lankėsi EB ekspertų grupė. Vizito ataskaitoje nurodyta, kad „Ukraine Cargo Airways“ (UCA) orlaivių skaičius per metus gerokai sumažėjo: nuo 20 orlaivių 2008 m. pradžioje (dešimt IL-76, trys AN-12, trys AN-26, trys malūnsparniai MIL-8 ir vienas „Tupolev Tu-134“) iki 4 orlaivių apsilankymo metu (du IL-76, vienas AN-12 ir vienas AN-26). Iš 4 orlaivių, kuriems taikomas OVP, tik vienas orlaivis, būtent IL-76 (UR-UCC), tinkamas skraidyti, o kitų trijų orlaivių, kuriems taikomas OVP, tinkamumo skraidyti pažymėjimų galiojimas pasibaigęs. Vežėjas pareiškė, kad visi kiti orlaiviai jau netinkami skraidyti ir nenaudojami.

(22) Remiantis ataskaitos duomenimis, įgyvendindama 2008 m. balandžio 1 d. Komisijai pateiktą savo taisomųjų priemonių planą UCA padarė nemažą pažangą. Nurodyta, kad iš 22 suplanuotų priemonių 19 visiškai įgyvendinta. Peržiūrėta ir patobulinta saugos politika ir dokumentai. Įkurtas vidinio saugos tikrinimo skyrius. Pagerinta techninė orlaivių būklė. Peržiūrėtos ir patobulintos įgulos mokymo procedūros. Tačiau 3 iš šiame taisomųjų priemonių plane pasiūlytų priemonių dar neįgyvendintos, o daugiausia problemų kelia tai, kad orlaiviuose IL-76, AN-12 ir AN-26 nėra greitai užmaunamų kaukių, kaip reikalauja TCAO, jei skrendama aukščiau tam tikro aukščio.

(23) Ataskaitoje taip pat nurodyta didelių saugos trūkumų skrydžių vykdymo, mokymo ir tikrinimo, nuolatinio tinkamumo skraidyti ir techninės priežiūros srityse. Be to, trūkumų turi ir kokybės valdymo sistema, nes neužtikrinama, kad atlikus vidinį auditą nustatyti arba Ukrainos kompetentingų institucijų nurodyti trūkumai prieš baigiant procedūrą būtų ištaisomi ir patikrinami, taip pat neužtikrinama sisteminga trūkumų analizė. Atsižvelgiant į šias išvadas, kyla abejonių dėl taisomųjų priemonių, kurių bendrovė ėmėsi, kai jai buvo uždrausta vykdyti veiklą, darnumo.

(24) Bendrovė paraginta pateikti pastabas. Birželio 10 d. UCA pateikė dokumentus, susijusius su lankantis nustatytais dalykais. Išnagrinėjus bendrovės pateiktus dokumentus, iš tikrųjų buvo galima baigti svarstyti vieną iš 16 naujų per apsilankymą nustatytų dalykų. Dėl 2 nustatytų dalykų, susijusių su skrydžių vykdymo vadovu ir OVP, bendrovė nurodė, kad yra pateikusi skrydžių vykdymo vadovo pakeitimus Ukrainos kompetentingoms institucijoms patvirtinti ir yra paprašiusi jos OVP nustatyti orlaiviams AN-12 (UR-UCN) ir AN-26 (UR-UDM) taikomą skrydžio lygio ribojimą.

(25) Komisija negavo jokios informacijos apie pakeitimų (ribojimo) patvirtinimą, kurio prašė bendrovė. Vežėjas taip pat paprašė leisti pasisakyti ir liepos 1 d. kreipęsis į Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą nurodė, kad iki 2009 m. rugpjūčio pabaigos dar reikia įgyvendinti 15 taisomųjų priemonių iš 51, o tada Ukrainos kompetentingos institucijos atliks patikrinimą. Komisija pasilieka teisę tikrinti, kaip šis vežėjas įgyvendina taisomąsias priemones.

(26) Atsižvelgdama į šiuos nustatytus dalykus ir remdamasi bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad bendrovė šiuo metu neatitinka susijusių saugos standartų, todėl ji turėtų likti įtraukta į A priedą.

„Ukrainian Mediterranean Airlines“

(27) Po to, kai buvo priimtas Reglamentas (EB) Nr. 298/2009, 2009 m. gegužės 28 d. pas vežėją lankėsi EB ekspertų grupė. Vizito ataskaitoje nurodyta, kad UMAir peržiūrėjo visą dokumentacijos sistemą ir gerokai ją patobulino. Įkurtas saugos skyrius ir paskirtas pagrindinis SAFA patikrinimų punktas. Taip pat peržiūrėtos ir patobulintos mokymo procedūros. Vis dėlto nors UMAir tvirtina, kad iki galo įgyvendino Ukrainos kompetentingų institucijų patvirtintą savo taisomųjų priemonių planą, įvertinus grupės atrinktas taisomąsias priemones paaiškėjo, kad trūkumų vis dar yra: atrodo, kad su masės ir centruotės dokumentu ir (arba) sausosios skrydžio masės rodikliu susijusios taisomosios priemonės, kurių ėmėsi UMAir, veiksmingai taikomos ne visų tipų orlaiviams, kuriems taikomas OVP. Kai kurios taisomosios priemonės, skirtos per SAFA patikrinimą nurodytiems trūkumams šalinti, nėra sistemingai tikslinamos, taip pat neatsižvelgiama į pagrindinę tų trūkumų priežastį (tepalų nuotėkis variklyje, trūkstami sraigtai, minimalios įrangos veikimo trūkumai, etc.).

([1]) DGAC/F-2008-564.

(28) Be to, reikšmingų saugos trūkumų nustatyta veiklos ir nuolatinio tinkamumo skraidyti, techninės priežiūros ir aviacijos inžinerijos srityje: nenustatyta aiški procedūra, kurią UMAir orlaivio įgula turėtų taikyti, jei skrendant sugestų variklis (deviacija), o skrydžių vykdymo vadove nenurodyta avarinės padėties paskelbimo procedūra, jei skrendant būtų numatyta ir (arba) apskaičiuota, kad leidžiantis degalų bus likę mažiau nei minimalus kiekis. Taip pat nepateikta įrodymų, kad laikomasi orlaiviui (URCFF) ir jo varikliui taikomų tinkamumo skraidyti direktyvų reikalavimų, aptikta įvairių DC-9 ir MD 83 tipo orlaivių trūkumų ir nustatyta, kad nesilaikoma apsaugos nuo korozijos ir jos kontrolės programos taisyklių (apsaugos nuo korozijos ir jos kontrolės, korozijos lygio nustatymo ir atskaitomybės taisyklių). Įvertinusi vežėjo kokybės sistemą, EB ekspertų grupė ataskaitoje nurodė, jog ši organizacija nesugebėjo įrodyti, kad visų techninės priežiūros ir skrydžių vykdymo procesų aspektų auditas atliekamas reguliariai; įgyvendinant priemones ne visada atsižvelgiama į pagrindinę priežastį, taip pat nėra bendros viešų išvadų (vidaus ir išorės audito, įskaitant Ukrainos valstybinės aviacijos administracijos pateiktas išvadas) valdymo sistemos.

(29) Bendrovė paraginta pateikti pastabas. 2009 m. liepos 1 d. vykusiame Skrydžių saugos komiteto posėdyje UMAir pateikė Ukrainos kompetentingų institucijų patvirtintą taisomųjų priemonių planą. Taisomųjų priemonių planas parengtas siekiant pašalinti per apsilankymą nustatytus saugos trūkumus. Tačiau remiantis vežėjo pateikta informacija per apsilankymą nustatytų dalykų, ypač nuolatinio tinkamumo skraidyti srityje, negalima laikyti išspręstais. Komisija pasilieka teisę tikrinti, kaip šis vežėjas įgyvendina taisomąsias priemones.

(30) Atsižvelgdama į šiuos nustatytus dalykus ir remdamasi bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad bendrovė šiuo metu neatitinka susijusių saugos standartų, todėl ji turėtų likti įtraukta į A priedą.

Kazachstano Respublikos oro vežėjai

(31) Kaip rodo pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą (USOAP) TCAO atlikto audito rezultatai, yra pagrįstų įrodymų, kad institucija, atsakinga už oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, saugos priežiūrą, nepajėgi įgyvendinti atitinkamų saugos standartų ir užtikrinti jų taikymo.

(32) Po to, kai 2009 m. balandžio mėn. Kazachstane atliktas USOAP auditas, TCAO pranešė visoms Čikagos konvenciją pasirašiusioms valstybėms, kad nustatytos dvi su veikla [1] ir tinkamumu skraidyti [2] susijusios reikšmingos saugos problemos, kurios turi įtakos Kazachstane įregistruotų vežėjų ir orlaivių saugos priežiūrai ir dėl kurių Kazachstane galiojanti oro vežėjo pažymėjimo (OVP) išdavimo tvarka neatitinka visų taikytinų TCAO konvencijos 6 priedo nuostatų. Daugelis galiojančių OVP išduoti nedalyvaujant kvalifikuotam tinkamumo skraidyti inspektoriui. Išduodant oro vežėjo pažymėjimą nepaisoma šių dalykų: nepateikiamos techninės priežiūros programos, neperžiūrimi minimalios įrangos sąrašai (MĮS), išduodant specialiuosius skrydžių patvirtinimo dokumentus, pavyzdžiui, ETOPS arba III kat., nesilaikoma nuolatinio tinkamumo skraidyti reikalavimų. Be to, dauguma tinkamumo skraidyti pažymėjimų išduoti neatlikus techninio orlaivio patikrinimo, ir Kazachstano kompetentingos institucijos netikrino orlaivių periodiškai. TCAO nusprendė, kad šių institucijų pasiūlyti taisomųjų priemonių planai netinkami, nes juose nenurodytos tikslios skubių taisomųjų priemonių šioms reikšmingoms saugos problemos spręsti įgyvendinimo datos.

(33) Atsižvelgdama į dvi reikšmingas saugos problemas, apie kurias paskelbta netrukus po TCAO apsilankymo ir SAFA ataskaitos, Komisija su Kazachstano kompetentingomis institucijomis pradėjo konsultacijas, per kurias išreiškė didelį susirūpinimą dėl oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti šioje valstybėje, vykdomų skrydžių saugos ir paprašė paaiškinti, kokių veiksmų kompetentingos institucijos ėmėsi dėl TCAO nustatytų ir SAFA ataskaitoje nurodytų dalykų.

(34) Birželio 5–29 d. Kazachstano kompetentingos institucijos pateikė dokumentus, o 2009 m. birželio 30 d. pasisakė Skrydžių saugos komitete. 2009 m. birželio 30 d. Kazachstano kompetentingos institucijos Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui pranešė, kad parengtas taisomųjų priemonių planas TCAO nurodytiems trūkumams šalinti ir kad imtasi pirmųjų jo įgyvendinimo veiksmų, todėl visų TCAO saugos reikalavimų tikriausiai bus laikomasi nuo 2010 m. birželio mėn. Dvi reikšmingas saugos problemas, apie kurias pranešė TCAO, išspręsti numatoma ne anksčiau kaip 2009 m. gruodžio mėn. Kazachstano kompetentingos institucijos taip pat informavo Komisiją ir Skrydžių saugos komitetą, kad kas ketvirtį teiks TCAO pasiūlytų taisomųjų priemonių įgyvendinimo ataskaitas.

(35) Be to, Kazachstano kompetentingos institucijos paaiškino, kad iš viso išduoti 69 OVP ir kad 2009 m. balandžio 1 d. jos ėmėsi veiksmų, kad sustabdytų arba panaikintų 11 pažymėjimų galiojimą. Tačiau vis vien yra neaiškumų, susijusių su reikalavimų vykdymo užtikrinimo priemonėmis, įgyvendinamomis siekiant išspręsti TCAO nurodytas reikšmingas saugos problemas, nes pažymėjimų galiojimas sustabdytas arba panaikintas, kaip

[1] TCAO išvada OPS/01.
[2] TCAO išvada AIR/01.

pranešė Kazachstano kompetentingos institucijos, prieš TCAO USOAP auditą, nepateikta jokių įrodymų, kad OVP iš tikrųjų panaikinti, ir 2009 m. birželio 1 d. nurodyta, kad kai kurie OVP, kurie 2009 m. balandžio 1 d. buvo nurodyti kaip panaikinti, yra galiojantys. Kazachstano kompetentingos institucijos taip pat pripažino, kad pagal galiojančius Kazachstano įstatymus orlaivį vienu metu gali naudoti keli oro vežėjai, todėl aiškiai nenurodomas už to orlaivio tinkamumą skraidyti ir veikimą atsakingas subjektas.

(36) Vežėjo „Berkut State Airline“, kuriam pažymėjimas išduotas Kazachstane, atstovai paprašė leidimo pateikti informaciją žodžiu Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui ir buvo išklausyti 2009 m. birželio 30 d. Tada vežėjas nepateikė išsamaus veiksmų plano, skirto užtikrinti, kad būtų laikomasi saugos standartų ir kad šis vežėjas nebūtų painiojamas su vežėju „BEK Air“, kuris anksčiau vadinosi „Berkut Air“ ir nuo 2009 m. balandžio mėn. yra įtrauktas į A priedą. Be to, „Berkut State Airline“ pareiškė, kad ketina nebevykdyti komercinių skrydžių ir nenaudoti senų orlaivių.

(37) Kazachstano kompetentingos institucijos nepateikė informacijos apie vežėjo „BEK Air“, kuris anksčiau vadinosi „Berkut Air“, turimus pažymėjimus ir apie taisomąsias priemones saugos trūkumams, dėl kurių šis vežėjas 2009 m. balandžio mėn. buvo įtrauktas į A priedą, pašalinti; jos taip pat nepateikė įrodymų, kad šiam oro vežėjui taikomos kokios nors priemonės reikalavimų vykdymui užtikrinti.

(38) Kazachstano kompetentingos institucijos pranešė Skrydžių saugos komitetui, kad yra ir trečias vežėjas „Berkut KZ“, tačiau nepateikė informacijos apie šio vežėjo turimus pažymėjimus.

(39) Vežėjo SCAT, kuriam pažymėjimas išduotas Kazachstane, atstovai pavėluotai paprašė leidimo pateikti informaciją žodžiu Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui ir buvo išklausyti 2009 m. birželio 30 d. Tada vežėjas pripažino, kad kai kuriuos orlaivius, pavyzdžiui, „Yak 42“, kurio registracijos ženklas UP-Y4210, naudoja ir kiti vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, todėl aiškiai nenustatytas už minėtojo orlaivio tinkamumą skraidyti ir veikimą atsakingas subjektas. Be to, vežėjas ir Kazachstano kompetentingos institucijos nepateikė įrodymų, kad Lietuvoje registruotų „Boeing B-737-522“ ir B-757-204 tipo orlaivių (registracijos ženklai LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB ir LY-FLG) tinkamumas skraidyti palaikomas ir techninė priežiūra atliekama pagal Europoje taikomas taisykles.

(40) Komisija pripažįsta, kad dedama pastangų pertvarkyti Kazachstano civilinės aviacijos sistemą ir imtasi pirmųjų veiksmų saugos trūkumams, apie kuriuos pranešė TCAO, pašalinti. Tačiau remiantis bendraisiais kriterijais ir atsižvelgiant į tai, kad dar neįgyvendintos tinkamos taisomosios priemonės, kuriomis būtų sprendžiamos TCAO nurodytos reikšmingos saugos problemos, nustatyta, kad Kazachstano kompetentingos institucijos kol kas nepajėgios įgyvendinti atitinkamų saugos standartų ir jų taikyti visiems oro vežėjams, kuriuos jos kontroliuoja teisės aktais nustatyta tvarka. Todėl visiems oro vežėjams, kuriems pažymėjimas išduotas Kazachstane, išskyrus oro vežėją „Air Astana“, turėtų būti uždrausta vykdyti veiklą ir jie turėtų būti įtraukti į A priedą.

„Air Astana“

(41) Vežėjo „Air Astana“, kuriam pažymėjimas išduotas Kazachstane, atstovai paprašė leidimo pateikti informaciją žodžiu Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui ir buvo išklausyti 2009 m. birželio 30 d. Tada vežėjas pateikė išsamų taisomųjų priemonių rinkinį ir pagrindinių priežasčių analizę, kuriais turi būti šalinama nemažai nuo oro vežėjo priklausančių saugos trūkumų, kuriuos pagal SAFA programą atlikusios orlaivių patikrinimą perone nustatė Vokietija ([1]), Nyderlandai ([2]), Jungtinė Karalystė ([3]) ir kitos ECAC valstybės ([4]). Vertinant šio vežėjo orlaivių saugą, nustatyta, kad visi orlaiviai, kuriems taikomas vežėjo OVP, registruoti ne Kazachstane (Aruboje). Pagal Čikagos konvencijos 1 ir 8 priedų nuostatas, taip pat 6 priedo nuostatas dėl nuolatinio tinkamumo skraidyti aspektų už „Air Astana“ orlaivių priežiūrą atsakinga Arubos kompetentinga institucija.

(42) Todėl manoma, kad vežėjas „Air Astana“ į A priedą neturi būti įtrauktas. Tačiau atsižvelgdama į Bendrijos oro uostuose pagal SAFA programą neseniai atliktų orlaivių patikrinimų perone rezultatus ([5]), taip pat į valstybių narių įsipareigojimą dar dažniau perone tikrinti orlaivius, kuriais „Air Astana“ vykdo skrydžius į Bendriją, Komisija mano, kad tikslinga nustatyti griežtą specialią „Air Astana“ vykdomų skrydžių į Bendriją priežiūrą, kad šiam vežėjui būtų leidžiama vykdyti tik tiek skrydžių ir tik tokiais orlaiviais, kaip dabar. Todėl, remiantis bendraisiais kriterijais, šiomis sąlygomis šis vežėjas turėtų būti įtrauktas į B priedą.

([1]) LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.
([2]) CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.
([3]) CAA-UK-2008-187.
([4]) DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.
([5]) LBA/D-2009-332.

Zambijos oro vežėjai

(43) 2009 m. sausio mėn. Zambijos vežėjo „Zambian Airways“ veikla buvo sustabdyta, 2009 m. vasario mėn., apsilankiusi ir atlikusi orlaivių naudojimo, pažymėjimų išdavimo ir Zambijos civilinės aviacijos tarnybos vykdomos priežiūros USOAP auditą, TCAO paskelbė, kad esama reikšmingų saugos problemų, o 2009 m. balandžio mėn. Komisija paprašė šių institucijų pateikti informacijos, kad galėtų patikrinti, kaip įgyvendinamos taisomosios priemonės šiai problemai išspręsti. Reikšminga saugos problema susijusi su tuo, kad Zambijos civilinės aviacijos departamentas (CAD) komercines paslaugas teikiantiems oro vežėjams išdavė dvidešimt vieną leidimą teikti oro susisiekimo paslaugas, o kai kuriems iš jų – ir leidimą vykdyti tarptautinius skrydžius. Šie leidimai teikti oro susisiekimo paslaugas susiję labiau su ekonominiais nei su saugos klausimais. Šiuos leidimus teikti oro susisiekimo paslaugas turinčios bendrovės vykdo tarptautinius skrydžius, nors neatliktas jų veiklos ir tinkamumo skraidyti patikrinimas, būtinas tam, kad būtų išduotas OVP. Be to, CAD atliekamo periodinio patikrinimo ataskaitose nurodyta saugos trūkumų, bet nepateikta jokios informacijos apie jų šalinimą.

(44) Remiantis 2009 m. gegužės mėn. Zambijos institucijų pateikta informacija, nėra jokių įrodymų, kad imtasi reikiamų skubių taisomųjų priemonių TCAO nurodytoms reikšmingoms saugos problemoms spręsti. Nenurodytas nei pažymėjimų išdavimo planas ir procedūros, nei taisyklės ir nuostatai, kuriais būtų įgyvendinami Čikagos konvencijos 6 priede nustatyti TCAO pažymėjimų išdavimo reikalavimai. Be to, nėra jokių įrodymų, kad Zambijos išduotiems leidimams teikti oro susisiekimo paslaugas taikomi kokie nors ribojimai, ir nepateikta jokių dokumentų, kuriais grindžiama pagal TCAO konvencijos 6 priedą reikalaujama pažymėjimo išdavimo procedūra.

(45) 2009 m. birželio 1 d. Zambijos kompetentingų institucijų pateiktuose papildomuose dokumentuose neįrodyta, kad bendrovei „Zambezi Airlines“ 2009 m. gegužės 29 d. Zambijoje išduotas OVP (Z/AOC/001/2009) atitinka TCAO reikalavimus ir kad saugos problema sprendžiama. Kol kas TCAO nurodyta saugos problema neišspręsta.

(46) Atsižvelgdama į šiuos nustatytus dalykus ir į galimą pavojų, kuris dėl tokios padėties gali kilti oro vežėjų, kuriems pažymėjimas išduotas Zambijoje ir kuriems leidžiama vykdyti tarptautinius skrydžius, vykdomų skrydžių saugai, Komisija mano, kad, remiantis bendraisiais kriterijais, visi vežėjai, kuriems pažymėjimas išduotas Zambijoje, turėtų būti įtraukti į A priedą.

Indonezijos Respublikos oro vežėjai

(47) Indonezijos civilinės aviacijos generalinis direktoratas (CAGD) pateikė Komisijai įrodymų, kad 2009 m. birželio 10 d. nauji OVP oro vežėjams „Garuda Indonesia“, „Airfast Indonesia“, „Mandala Airlines“ ir „Ekspres Transportasi Antarbenua“ (komercinę veiklą vykdo kaip „Premiair“) išduoti pagal naujas Indonezijos civilinės aviacijos saugos taisykles. Oro vežėjams „Garuda“ ir „Airfast“ dvejus metus galiojantis naujas OVP išduotas atlikus išsamų auditą ir pakartotinio pažymėjimo išdavimo procedūrą. „Mandala“ ir „Premi Air“ auditas susijęs tik su naujosiose civilinės aviacijos saugos taisyklėse nustatytais naujais reikalavimais.

(48) Indonezijos CAGD prašymu 2009 m. birželio 15–18 d. EB ekspertų grupė lankėsi Indonezijoje ir rinko duomenis, kad patikrintų, ar bendrovės šiuo metu visiškai prižiūrimos ir ar priežiūros sistema patobulinta, kad būtų galima tinkamai toliau stebėti, kaip sprendžiami CAGD nustatyti su Indonezijos vežėjais susiję klausimai. Taip pat aplankyti du oro vežėjai („Mandala Airlines“ ir „Premi Air“) ir patikrinta, ar Indonezijos CAGD gali užtikrinti, kad šių vežėjų saugos priežiūra būtų vykdoma laikantis atitinkamų standartų (naujųjų civilinės aviacijos saugos taisyklių).

(49) Apsilankius nustatyta, kad dabartinis CAGD vykdomos minėtųjų keturių vežėjų priežiūros veiksmingumo lygis, taip pat pakartotinio pažymėjimų išdavimo tvarka leidžia užtikrinti, kad naujųjų reikalavimų būtų laikomasi, todėl laikoma, kad to pakanka. Priežiūros sistema patobulinta, kad būtų galima tinkamai toliau stebėti, kaip sprendžiami CAGD nustatyti su Indonezijos vežėjais susiję klausimai. CAGD sukūrė sistemą, pagal kurią galima veiksmingai valdyti vykdant priežiūrą gaunamą informaciją ir taip nustatyti planinę ir faktinę klausimo išsprendimo, taip pat bet kokio CAGD suteikto pratęsimo datą.

(50) Be to, 2009 m. kovo 25 d. atšaukti Čikagos konvencijos 6 priedo neatitinkantys dalykai, apie kuriuos 2009 m. vasario 20 d. CAGD pranešė TCAO ir kurie gali turėti neigiamos įtakos Indonezijos vežėjų vykdomų skrydžių saugai. Po to, kai CAGD atliko techninę apžiūrą, 2009 m. gegužės 28 d. TCAO išsiųstas naujas pranešimas, kuriame nurodyta mažiau neatitikimų. TCAO standartai Indonezijos vežėjams bus taikomi nuo 2009 m. lapkričio 29 d., tačiau vežėjams „Garuda“, „Mandala“, „Premiair“ ir „Airfast“ šie nauji standartai taikomi jau nuo 2009 m. birželio 10 d. – nuo tada, kai jiems išduotas naujas OVP.

(51) CAGD atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komitete ir buvo išklausyti 2009 m. birželio 30 d. CAGD pranešė Komisijai, kad „Premi Air“ naudojamame „Embraer EMB-120“ tipo orlaivyje, kurio registracijos ženklai PK-RJC, neįdiegta apsaugos nuo susidūrimo sistema (angl. TCAS), kurią reikalaujama įdiegti pagal naująsias civilinės aviacijos saugos taisykles, ir kad ši sistema turėtų būti įdiegta iki 2009 m. lapkričio 30 d. Kaip pažymėta ES ekspertų grupės ataskaitoje, ši informacija aiškiai nurodyta vežėjo OVP.

(52) Remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu CAGD vykdoma priežiūra pakankamai veiksminga, kad būtų galima užtikrinti, jog keturi vežėjai, kuriems pažymėjimas išduotas pakartotinai – būtent „Garuda Indonesia“, „Airfast Indonesia“, „Mandala Airlines“ ir „Ekspres Transportasi Antarbenua“ (komercinę veiklą vykdo kaip „Premiair“) – tinkamai taikytų atitinkamus saugos standartus ir jų laikytųsi. Todėl šiuos keturis oro vežėjus iš A priedo reikėtų išbraukti. Visi kiti Indonezijos vežėjai kol kas turėtų likti įtraukti į A priedą. Kai nauji pažymėjimai bus išduoti kitiems Indonezijos vežėjams, Komisija palaikys glaudų ryšį su Indonezijos kompetentingomis institucijomis.

(53) Indonezijos kompetentingos institucijos taip pat pateikė Komisijai atnaujintą OVP turinčių oro vežėjų sąrašą. Be keturių minėtųjų vežėjų, dabar oro vežėjai, kuriems pažymėjimas išduotas Indonezijoje, yra šie: „Merpati Nusantara“, „Kartika Airlines“, „Trigana Air Service“, „Metro Batavia“, „Pelita Air Service“, „Indonesia Air Asia“, „Lion Mentari Airlines“, „Wing Adabi Airlines“, „Cardig Air“, „Riau Airlines“, „Transwisata Prima Aviation“, „Tri MG Inter Asia Airlines“, „Manunggal Air Service“, „Megantara“, „Indonesia Air Transport“, „Sriwijaya Air“, „Travel Express Aviation Service“, „Republic Express Airlines“, „KAL Star“, „Sayap Garuda Indah“, „Survei Udara Penas“, „Nusantara Air Charter“, „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“, „Asco Nusa Air“, „Pura Wisata Baruna“, „Penerbangan Angkasa Semesta“, „ASI Pudjiastuti“, „Aviastar Mandiri“, „Dabi Air Nusantara“, „Sampoerna Air Nusantara“, „Mimika Air“, „Alfa Trans Dirgantara“, „Unindo“, „Sky Aviation“, „Johnlin Air Transport“ ir „Eastindo“. Bendrijos sąrašas turėtų būti atitinkamai atnaujintas, o šie oro vežėjai turėtų būti įtraukti į A priedą.

Angolos Respublikos oro vežėjai

„TAAG Angola Airlines“

(54) Angolos kompetentingos institucijos (INAVIC) pranešė Komisijai, kad 2009 m. gegužės 28 d., atlikus visą pakartotinio pažymėjimo išdavimo procedūrą, pagal Angolos aviacijos saugos taisykles oro vežėjui „TAAG Angola Airlines“ išduotas naujas OVP.

(55) Angolos kompetentingų institucijų (INAVIC) ir vežėjo „TAAG Angola Airlines“ prašymu 2009 m. birželio 8–11 d. Europos ekspertų grupė lankėsi Angoloje ir rinko duomenis. Apsilankius patvirtinta, kad siekiant atitikti TCAO standartus padaryta didelė pažanga. INAVIC išsprendė 66 %, o TAAG 75 % per ankstesnį ES ekspertų apsilankymą 2008 m. vasario mėn. nustatytų klausimų. Pirmiausia Angola priėmė TCAO standartus atitinkančias naujas aviacijos saugos taisykles, o jos vežėjui TAAG pažymėjimas pakartotinai išduotas pagal naująją teisinę sistemą.

(56) TAAG atstovai paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komitete ir 2009 m. liepos 1 d. jie, padedami INAVIC, buvo išklausyti. Vežėjas taip pat informavo komitetą, kad 2009 m. gegužės mėn. buvo atliktas jo IOSA auditas ir nustatyta nedaug klausimų; iki 2009 m. birželio 29 d. visi jie išspręsti.

(57) Vežėjas Skrydžių saugos komitetui pateikė įtikinamų įrodymų, kad po apsilankymo imtasi tolesnių priemonių ir padaryta labai didelė pažanga sprendžiant likusius klausimus, taip pat nurodė išsamias priemones ir pabrėžė, kad daugiau kaip 90 % klausimų išspręsta, o likusieji sprendžiami. Tačiau vežėjas neįrodė, kad B-747 ir B-737-200 tipo orlaiviais vykdomų skrydžių duomenys stebimi, kaip reikalaujama.

(58) Portugalijos institucijos pranešė Skrydžių saugos komitetui, jog sutiko padėti Angolos kompetentingoms institucijoms sustiprinti TAAG saugos priežiūrą, kad šis vežėjas galėtų vykdyti skrydžius į Portugaliją. Pirmiausia jos informavo Skrydžių saugos komitetą, kad, atlikusios patikrinimą Angoloje prieš skrydį ir atskridusio orlaivio patikrinimą perone, leis tam tikrais orlaiviais vykdyti skrydžius į šalį. Angolos kompetentingos institucijos patvirtino sutinkančios, kad, Portugalijos institucijoms prižiūrint, Luandoje prieš skrydį būtų atliekamas bet kurio orlaivio, kuriuo TAAG vykdo skrydžius į Lisaboną, patikrinimas perone. Portugalijos kompetentingos institucijos atliks kiekvieno orlaivio, kuriuo TAAG vykdo skrydžius, patikrinimą perone pagal SAFA programą.

(59) Todėl remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad vežėjas TAAG pirmiausia turėtų būti išbrauktas iš A priedo ir įtrauktas į B priedą su sąlyga, kad jis vykdys ne daugiau kaip dešimt skrydžių per savaitę iš Luandos į Lisaboną „Boeing B-777“ tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklai – D2-TED, D2-TEE ir D2-TEF. Šie skrydžiai gali būti vykdomi tik tada, kai Angolos institucijos kiekvieną kartą prieš skrydį iš Angolos atliks orlaivio, kuriuo turi būti vykdomas skrydis, patikrinimą perone, o Portugalijos institucijos – kiekvieno į Portugaliją atskridusio orlaivio patikrinimą perone. Ši priemonė laikina ir Komisija persvarstys padėtį remdamasi visa turima informacija, ypač Portugalijos kompetentingų institucijų vertinimu.

Bendra Angolos oro vežėjų saugos priežiūra

(60) 2009 m. birželio 8–11 d. apsilankę Angoloje, ekspertai taip pat nustatė, kad vežėjams PHA ir SERVISAIR oro vežėjo pažymėjimai išduoti neįvykdžius tinkamos pažymėjimo išdavimo procedūros. Nors INAVIC laikinai sustabdė šių dviejų OVP galiojimą, remdamasi bendraisiais kriterijais, Komisija mano, kad atitinkami vežėjai turėtų būti įtraukti į A priedą.

(61) Komisija atkreipė dėmesį į INAVIC vykdomą pakartotinį pažymėjimų išdavimą 18 vežėjų, kurį ketinama baigti 2010 m. pabaigoje, ir ragina INAVIC ryžtingai tęsti šią veiklą ir deramai atsižvelgti į šiomis aplinkybėmis nustatytas galimas saugos problemas. Atsižvelgdama į tai, Komisija pripažįsta, kad INAVIC kai kurių OVP turėtojų atžvilgiu ėmėsi reikalavimų laikymosi užtikrinimo priemonių – laikinai sustabdytas 6 iš 19 OVP galiojimas.

(62) Komisija mano, kad kol INAVIC, laikydamasi visų naujų Angolos aviacijos saugos taisyklių, pakartotinai neišdavė pažymėjimų visiems oro vežėjams, remiantis bendraisiais kriterijais, šie vežėjai turėtų likti įtraukti į A priedą.

„Société Nouvelle Air Affaires Gabon“ (SN2AG)

(63) Oro vežėjo SN2AG, kuriam pažymėjimas išduotas Gabone, atstovai paprašė pasisakyti Skrydžių saugos komitete, kad įrodytų, jog „Challenger CL601“ tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas TR-AAG, ir HS-125-800 tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas ZS-AFG, vykdomi skrydžiai atitinka susijusius standartus, ir buvo išklausyti 2009 m. liepos 1 d. Komisija atsižvelgė į tai, kad šis vežėjas toliau vykdo pertvarką ir padarė didelę pažangą įgyvendindamas taisomųjų priemonių planą, kad šis labiau atitiktų tarptautinius standartus. Komisija taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad 2009 m. vasario mėn. Gabono kompetentingos institucijos pagal pakartotinio pažymėjimo išdavimo procedūrą atliko SN2AG auditą ir tą patį mėnesį šiam vežėjui išduotas naujas OVP.

(64) 2009 m. liepos 1 d. Gabono kompetentingos institucijos (ANAC) Skrydžių saugos komitetui taip pat nurodė, kad padaryta pažanga stiprinant jų struktūrą ir didinant darbuotojų skaičių ir pareiškė, kad joms jau pakanka kvalifikuotų darbuotojų užtikrinti, kad šio vežėjo veiklos ir palaikymo priežiūra atitiktų TCAO nuostatas. Tai patvirtino TCAO ekspertai, kurie iki 2010 m. kovo mėn. padeda Gabonui vykdyti priežiūrą.

(65) Todėl remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad susijusius saugos standartus atitinka tik „Challenger CL601“ tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas TR-AAG, ir HS-125-800 tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas ZS-AFGSN2AG, vykdomi SN2AG skrydžiai. Taigi SN2AG turėtų būti taikomi su kitais šio vežėjo orlaiviais susiję ribojimai, todėl jis turėtų būti išbrauktas iš A priedo ir įtrauktas į B priedą.

„Egypt Air“

(66) Yra įrodymų, kad vežėjo „Egypt Air“, kuriam pažymėjimas išduotas Egipte, veikloje esama daug saugos trūkumų. Šie trūkumai nustatyti per 75 orlaivių patikrinimus perone, kuriuos pagal SAFA programą nuo 2008 m. sausio mėn. atliko daugiausia Austrija, Prancūzija, Vokietija, Italija, Nyderlandai ir Ispanija, taip pat kitos ECAC valstybės. Nustatyti dalykai kartojasi (iš viso nustatyta 240 trūkumų, iš kurių 91 – 2 kategorijos ir 69 – 3 kategorijos), todėl kyla susirūpinimas, kad šie saugos trūkumai sisteminiai.

(67) Atsižvelgdama į SAFA ataskaitas, Komisija 2009 m. gegužės 25 d. su Egipto kompetentingomis institucijomis (ECAA) pradėjo oficialias konsultacijas, per kurias išreiškė didelį susirūpinimą dėl šio vežėjo vykdomų skrydžių saugos ir, laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnio, paragino vežėją ir tas kompetentingas institucijas imtis priemonių nustatytiems saugos trūkumams tinkamai pašalinti.

(68) 2009 m. birželio 10, 16, 17, 19 ir 26 d. vežėjas pateikė daug dokumentų. Pateiktuose dokumentuose nurodytos taisomosios priemonės, kurių imtasi arba numatoma imtis atlikus orlaivių patikrinimą perone, taip pat pateikta pagrindinių priežasčių analizė, kurioje numatyti ilgalaikiai sprendimai. Vežėjas paprašė leidimo pasisakyti Skrydžių saugos komitete ir buvo išklausytas 2009 m. birželio 30 d.

(69) Kadangi rimtų problemų nuolatinio tinkamumo skraidyti, techninės priežiūros, veiklos, taip pat skraidinamų krovinių saugumo srityje kyla nuolat, Komisija prašo Egipto kompetentingų institucijų kas mėnesį siųsti taisomųjų priemonių plano įgyvendinimo tikrinimo ataskaitas ir visas kitas „Egypt Air“ audito, kurį atliks šios institucijos, ataskaitas. Komisijai turėtų būti pateikta ir galutinio audito, kurį Egipto kompetentingos institucijos turi atlikti šio laikotarpio pabaigoje, ataskaita; Komisijai turi būti pateikti audito rezultatai ir šios institucijos rekomendacijos.

(70) Vežėjas ir Egipto kompetentingos institucijos sutiko, kad EB ekspertai apsilankytų ir patikrintų, kaip įgyvendinamas taisomųjų priemonių planas. Komisija paragino vežėją nedelsiant darniai spręsti įvairius nustatytus klausimus; jei tai nebus padaryta, bus imamasi reikiamų priemonių. Tuo remiantis nustatyta, kad šis vežėjas į A priedą šiuo metu neturėtų būti įtrauktas.

(71) Valstybės narės užtikrina, kad „Egypt Air“ orlaiviai būtų tikrinami dažniau, kad būtų sukaupta duomenų ir šį klausimą būtų galima persvarstyti kitame Skrydžių saugos komiteto posėdyje 2009 m. lapkričio mėn.

Rusijos Federacijos oro vežėjai

(72) 2009 m. birželio 11 d. Rusijos Federacijos kompetentingos institucijos pranešė Komisijai, kad pakeitė 2008 m. balandžio 25 d. priimtą savo sprendimą, kuriuo buvo uždraudusios vykdyti skrydžius į Bendriją 13 Rusijos vežėjų orlaivių, kuriems taikomas OVP ir kurie tuo metu pagal TCAO standartus nebuvo parengti tarptautiniams skrydžiams, nes, visų pirma, juose nebuvo būtinos TAWS/E-GPWS įrangos. Tam tikri orlaiviai, kuriais 2008 m. balandžio 25 d. sprendimu uždrausta vykdyti skrydžius, nuo to laiko buvo tinkamai parengti tarptautiniams skrydžiams. Be to, kad būtų atsižvelgta į šiuos pakeitimus, pakeisti tų vežėjų OVP ir veiklos specifikacijos.

(73) Pagal naująjį sprendimą skrydžius į Bendriją, Bendrijoje ir iš Bendrijos draudžiama vykdyti šiais orlaiviais:

a) „Aircompany Yakutia“: „Tupolev TU-154“: RA-85007 ir RA-85790; „Antonov AN-140“ – RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26 – RA-26660;

b) „Atlant Soyuz“: „Tupolev TU-154M“ – RA-85672;

c) „Gazpromavia“: „Tupolev TU-154M“: RA-85625 ir RA-85774; „Jakovlev Yak-40“: RA-87511, RA-88186 ir RA-88300; „Yak-40K“: RA-21505 ir RA-98109; „Yak-42D“ – RA-42437; visais (22) malūnsparniais „Kamov Ka-26“ (registracijos ženklai nežinomi); visais (49) malūnsparniais Mi-8 (registracijos ženklai nežinomi); visais (11) malūnsparniais Mi-171 (registracijos ženklai nežinomi); visais (8) malūnsparniais Mi-2 (registracijos ženklai nežinomi); visais (1) malūnsparniais EC-120B – RA-04116;

d) „Kavminvodyavia“: „Tupolev TU-154B“: RA-85307, RA-85494 ir RA-85457;

e) „Krasnoyarsky Airlines“. Šio oro vežėjo OVP panaikintas. Iš 2 TU-154M tipo orlaivių, kuriuos anksčiau naudojo „Krasnoyarsky Airlines“, orlaivį, kurio registracijos ženklas RA-85682, šiuo metu naudoja kitas oro vežėjas, kuriam pažymėjimas išduotas Rusijos Federacijoje, o orlaivis, kurio registracijos ženklas RA-85683, šiuo metu nenaudojamas;

f) „Kuban Airlines“: „Jakovlev Yak-42“: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 ir RA-42541;

g) „Orenburg Airlines“: „Tupolev TU-154B“ – RA-85602; visais TU-134 (registracijos ženklai nežinomi); visais „Antonov An-24“ (registracijos ženklai nežinomi); visais An-2 (registracijos ženklai nežinomi); visais malūnsparniais Mi-2 (registracijos ženklai nežinomi); visais malūnsparniais Mi-8 (registracijos ženklai nežinomi);

h) „Siberia Airlines“: „Tupolev TU-154M“: RA-85613, RA-85619, RA-85622 ir RA-85690;

i) „Tatarstan Airlines“: „Jakovlev Yak-42D“: RA-42374, RA-42433; visais „Tupolev TU-134A“, įskaitant RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 ir RA-65973; visais „Antonov AN-24RV“, įskaitant RA-46625 ir RA-47818; visus AN24RV tipo orlaivius, kurių registracijos ženklai RA-46625 ir RA-47818, šiuo metu naudoja kitas Rusijos vežėjas;

j) „Ural Airlines“: „Tupolev TU-154B“: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 ir RA-85508;

k) „UTAir“: „Tupolev TU-154M“: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; visais (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 ir RA-65977; orlaivį, kurio registracijos ženklas RA-65143, naudoja kitas Rusijos vežėjas; visais (1) TU-134B – RA-65726; visais (10) „Jakovlev Yak-40“: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 ir RA-88280; visais malūnsparniais Mil-26 (registracijos ženklai nežinomi); visais malūnsparniais Mil-10 (registracijos ženklai nežinomi); visais malūnsparniais Mil-8 (registracijos ženklai nežinomi); visais malūnsparniais AS-355 (registracijos ženklai nežinomi); visais malūnsparniais BO-105 (registracijos ženklai nežinomi); AN-24B tipo orlaiviu, kurio registracijos ženklas RA-46388; AN-24B tipo orlaivius (RA-46267 ir RA-47289) ir AN-24RV tipo orlaivius (RA-46509, RA-46519 ir RA-47800) naudoja kitas Rusijos vežėjas;

l) „Rossija“ („STC Russia“): „Tupolev TU-134“: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 ir RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; „Ilyushin IL-18“: RA-75454 ir RA-75464; „Jakovlev Yak-40“: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 ir RA-88200.

(74) Nenustatyta, kad tokių orlaivių turėtų vežėjas „Red Wings“ (buvęs „Airlines 400 JSC“).

(75) Rusijos Federacijos kompetentingos institucijos taip pat pranešė Komisijai, kad vežėjo „Aeroflot-Nord“ OVP 2009 m. birželio 3 d. apribotas ir jam uždrausta vykdyti skrydžius į Bendriją.

(76) Rusijos Federacijos kompetentingos institucijos ir Komisija pasirengusios toliau glaudžiai bendradarbiauti ir keistis visa būtina jų oro vežėjų saugos informacija. Valstybės narės nuosekliai tikrins, kaip iš tikrųjų laikomasi atitinkamų saugos standartų; visų pirma pagal Reglamentą (EB) Nr. 351/2008 peronuose bus tikrinami šių vežėjų orlaiviai.

„Yemenia Yemen Airways“

(77) Europos aviacijos saugos agentūra (EASA) informavo Skrydžių saugos komitetą, kad dėl nepašalintų saugos trūkumų sustabdė vežėjo „Yemenia Yemen Airways“, kuriam pažymėjimas išduotas Jemene, techninės priežiūros organizacijos patvirtinimo EASA.145.0177 galiojimą. Be to, Prancūzijos kompetentingos institucijos Skrydžių saugos komitetui pranešė, kad dėl to sustabdė Prancūzijoje registruotų „Airbus A-310“ tipo orlaivių (F-OHPR ir F-OHPS), kuriais naudojasi minėtasis vežėjas, tinkamumo skraidyti pažymėjimų galiojimą.

(78) Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad Europoje taikomų taisyklių nesilaikoma ir, atsižvelgusi į tai, kad birželio 30 d. sudužo maršrutu 626 skridęs „Yemenia Yemen Airways“ orlaivis ir žuvo žmonių, 2009 m. liepos 1 d. nusprendė, laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 7 straipsnio, pradėti oficialias konsultacijas su „Yemenia Yemen Airways“ ir, laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio, su Jemeno kompetentingomis institucijomis, kad įvertintų, ar minėtojo vežėjo veikla ir techninė priežiūra atitinka taikomus TCAO standartus. Komisija taip pat pasilieka teisę prireikus imtis skubių priemonių.

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

(79) Nors Komisija pateikė konkrečius prašymus, kol kas nei į Bendrijos sąrašą, atnaujintą 2009 m. balandžio 8 d., įtraukti kiti vežėjai, nei už teisės aktais nustatytą šių oro vežėjų priežiūrą atsakingos institucijos Komisijai nepateikė įrodymų, kad tinkamos taisomosios priemonės būtų iki galo įgyvendintos. Todėl remiantis bendraisiais kriterijais nustatyta, kad, atsižvelgiant į konkretų atvejį, šiems oro vežėjams ir toliau turėtų būti draudžiama vykdyti veiklą (A priedas) arba taikomi veiklos apribojimai (B priedas).

(80) 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 priedo tekstu;

2. B priedas pakeičiamas šio reglamento B priedo tekstu.

2 straipsnis

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 2009 m. liepos 13 d.

Komisijos vardu
Antonio TAJANI
Pirmininko pavaduotojas

A PRIEDAS

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AIR KORYO	Nežinomas	KOR	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudano Respublika
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistano Islamo Respublika
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodžos Karalystė
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Nežinomas	VRB	Ruandos Respublika
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Visi oro vežėjai, išskyrus „TAAG Angola Airlines“, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Angolos Respublika
AEROJET	015	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR26	004	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR GEMINI	002	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR GICANGO	009	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR JET	003	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR NAVE	017	Nežinomas	Angolos Respublika
ALADA	005	Nežinomas	Angolos Respublika
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nežinomas	Angolos Respublika
DIEXIM	007	Nežinomas	Angolos Respublika
GIRA GLOBO	008	Nežinomas	Angolos Respublika
HELIANG	010	Nežinomas	Angolos Respublika
HELIMALONGO	011	Nežinomas	Angolos Respublika
MAVEWA	016	Nežinomas	Angolos Respublika
PHA	019	Nežinomas	Angolos Respublika
RUI & CONCEICAO	012	Nežinomas	Angolos Respublika
SAL	013	Nežinomas	Angolos Respublika

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
SERVISAIR	018	Nežinomas	Angolos Respublika
SONAIR	014/	Nežinomas	Angolos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Benino institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą vežėjų priežiūrą, įskaitant		—	Benino Respublika
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Nežinomas	Benino Respublika
AFRICA AIRWAYS	Nežinomas	Nežinomas	Benino Respublika
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nėra	Benino Respublika
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	Nežinomas	Benino Respublika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Benino Respublika
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Nežinomas	Benino Respublika
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	Nežinomas	Benino Respublika
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benino Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Demokratinės Respublikos (KDR) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant		—	Kongo Demokratinė Respublika
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/ 2006	CFR	Kongo Demokratinė Respublika
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/ 2005	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongo Demokratinė Respublika
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Kongo Demokratinė Respublika
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongo Demokratinė Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerijos atstovo parašas (potvarkis Nr. 78/205)	LCG	Kongo Demokratinė Respublika
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/ 2006	MLC	Kongo Demokratinė Respublika
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/ 2007	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/ 2007	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/ 2006	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongo Demokratinė Respublika
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos 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	Nėra	Pusiaujo Gvinėja
GETRA – GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Pusiaujo Gvinėja
GUINEA AIRWAYS	738	Nėra	Pusiaujo Gvinėja
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Nežinomas	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Pusiaujo Gvinėja
Visi oro vežėjai, išskyrus „Garuda Indonesia“, „Airfast Indonesia“, „Mandala Airlines“ ir „Ekspres Transportasi Antarbenua“, kuriems pažymėjimus išdavė Indonezijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Indonezijos Respublika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ASCO NUSA AIR	135-022	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Nežinomas	Indonezijos Respublika
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Nežinomas	Indonezijos Respublika
CARDIG AIR	121-013	Nežinomas	Indonezijos Respublika
DABI AIR NUSANTARA	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
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nežinomas	Indonezijos Respublika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MEGANTARA	121-025	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonezijos Respublika
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonezijos Respublika
MIMIKA AIR	135-007	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	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 EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Indonezijos Respublika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonezijos Respublika
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SKY AVIATION	135-044	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 EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonezijos Respublika
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezijos Respublika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezijos Respublika
UNINDO	135-040	Nežinomas	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonezijos Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus „Air Astana“, kuriems pažymėjimus išdavė Kazachstano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kazachstano Respublika
AERO AIR COMPANY	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
AEROPRAKT KZ	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
AEROTOUR KZ	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Kazachstano Respublika
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazachstano Respublika
AIR DIVISION OF EKA	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
AIR FLAMINGO	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
AIR TRUST AIRCOMPANY	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
ALMATY AVIATION	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
ARKHABAY	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Kazachstano Respublika
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Kazachstano Respublika
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazachstano Respublika
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazachstano Respublika
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Kazachstano Respublika
AVIA-JAYNAR	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
BEYBARS AIRCOMPANY	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Kazachstano Respublika
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Kazachstano Respublika
BERKUT KZ	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Kazachstano Respublika
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Kazachstano Respublika
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Kazachstano Respublika
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazachstano Respublika
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Kazachstano Respublika
EOL AIR	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazachstano Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Kazachstano Respublika
FENIX	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazachstano Respublika
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Kazachstano Respublika
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazachstano Respublika
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Kazachstano Respublika
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Kazachstano Respublika
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Kazachstano Respublika
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Kazachstano Respublika
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Kazachstano Respublika
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazachstano Respublika
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Kazachstano Respublika
KAZAIRWEST	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
KAZAVIA	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazachstano Respublika
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Kazachstano Respublika
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazachstano Respublika
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazachstano Respublika
NAVIGATOR	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
OLIMP AIR	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Kazachstano Respublika
SALEM AIRCOMPANY	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
SAMAL AIR	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kazachstano Respublika
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Nežinomas	Kazachstano Respublika
SEMEYAVIA	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazachstano Respublika
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kazachstano Respublika
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazachstano Respublika
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazachstano Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
SKYSERVICE	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
TAHMID AIR	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
TULPAR AVIA SERVICE	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
TYAN SHAN	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazachstano Respublika
ZHETYSU AIRCOMPANY	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
ZHERSU AVIA	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
ZHEZKAZGANAIR	Nežinomas	Nežinomas	Kazachstano Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kirgizijos Respublikos 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 (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgizijos Respublika
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 institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą		—	Liberija

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, išskyrus „Gabon Airlines“, „Afrijet“ ir SN2AG, kuriems pažymėjimus išdavė Gabono Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, 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	Nežinomas	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
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 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
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Zambijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Zambija
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Nežinomas	Zambija

B PRIEDAS

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

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris	Oro vežėjo TCAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinoma, orlaivio serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus 2 „Falcon 50“ tipo orlaivius ir 1 „Falcon 900“ tipo orlaivį	Visi orlaiviai, išskyrus TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabono Respublika
AIR ASTANA [2]	AK-0388-09	KZR	Kazachstanas	Visi orlaiviai, išskyrus 2 B767 tipo orlaivius, 4 B757 tipo orlaivius, 10 A319/ 320/321 tipo orlaivių ir 5 „Fokker 50“ tipo orlaivius	Visi orlaiviai, išskyrus P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Nyderlandų Karalystė)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladešas	B747-269B	S2-ADT	Bangladešas
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Komorai	Visi orlaiviai, išskyrus LET 410 UVP	Visi orlaiviai, išskyrus D6-CAM (851336)	Komorai
GABON AIRLINES [3]	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus 1 „Boeing B-767-200“ tipo orlaivį	Visi orlaiviai, išskyrus TR-LHP	Gabono Respublika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus 1 „Challenger“ tipo orlaivį CL601 ir 1 HS-125-800 tipo orlaivį	Visi orlaiviai, išskyrus TR-AAG, ZS-AFG	Gabono Respublika; Pietų Afrikos Respublika
TAAG ANGOLA AIRLINES [4]	001	DTA	Angolos Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus 3 „Boeing B-777“ tipo orlaivius	Visi orlaiviai, išskyrus D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Angolos Respublika

[1] Skrydžius Europos bendrijoje oro vežėjui „Afrijet“ leidžiama vykdyti tik pirmiau nurodytais orlaiviais.
[2] Skrydžius Europos bendrijoje oro vežėjui „Air Astana“ leidžiama vykdyti tik pirmiau nurodytais orlaiviais.
[3] Skrydžius Europos bendrijoje oro vežėjui „Gabon Airlines“ leidiama vykdyti tik pirmiau nurodytais orlaiviais.
[4] „TAAG Angola Airlines“ leidžiama vykdyti skrydžius tik į Portugaliją, konkrečiais orlaiviais ir šio reglamento 58 ir 59 konstatuojamosiose dalyse nustatytomis sąlygomis.

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