

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 787/2007

z dnia 4 lipca 2007 r.

zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiło wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, niektóre państwa członkowskie przekazały Komisji informacje istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także kraje trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oraz art. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005⁽³⁾, państwo członkowskie złożyło wniosek o uaktualnienie wykazu wspólnotowego.
- (4) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organa odpowiedzialne za

nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i względy, które stanowiłyby podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.

- (5) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym wgląd do dokumentacji przekazanej przez państwa członkowskie, zgłoszenie Komisji swoich uwag na piśmie oraz w formie ustnej prezentacji, w terminie 10 dni roboczych, a także zgłoszenie uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionemu na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego⁽⁴⁾.
- (6) Komisja, a także w określonych przypadkach niektóre państwa członkowskie, przeprowadziły konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.

Pakistan International Airlines

- (7) Pakistan International Airlines przedłożyły Komisji w dniu 14 maja 2007 r. plan działań naprawczych, poparty dowodami wdrożenia szeregu takich działań. Komisja przyjmuje do wiadomości, że przewoźnik poczynił znaczne postępy po ujęciu go w wykazie wspólnotowym oraz przy pomocy organów nadzorczych, udowodnił, że naruszenia wymogów bezpieczeństwa w części jego floty zostały usunięte. Właściwe organa Pakistanu zaaprobowały podjęte działania.
- (8) W efekcie, w oparciu o wspólne kryteria stwierdza się, że jedenaście następujących statków powietrznych linii Pakistan International Airlines winno być dopuszczonych do wykonywania przewozów do Wspólnoty: trzy Boeingi 747-300 o znakach rejestracyjnych AP-BFU, AP-BGG i AP-BFX; dwa Boeingi 747-200 o znakach rejestracyjnych AP-BAK i AP-BAT; sześć Airbusów A-310 o znakach rejestracyjnych AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC i AP-BEG. W związku z tym powyższe statki powietrzne należy wykreślić z załącznika B.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15.

⁽²⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, str. 14. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 235/2007 (Dz.U. L 66 z 6.3.2007, str. 3).

⁽³⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2005, str. 8.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4.

- (9) Przed ponownym dopuszczeniem poszczególnych statków powietrznych do wykonywania przewozów właściwe organa Islamskiej Republiki Pakistanu zgodziły się przedstawić Komisji oraz organom państwa członkowskiego, w którym znajduje się docelowy port lotniczy dla danego statku powietrznego, sprawozdanie z kontroli bezpieczeństwa statku powietrznego przeprowadzonej przed dopuszczeniem go do wykonywania przewozów. Po otrzymaniu takiego sprawozdania organa państwa członkowskiego mogą, w razie konieczności, nałożyć zakaz na dany statek powietrzny, zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Po wylądowaniu statku powietrznego należy przeprowadzić kompleksową kontrolę na ziemi w ramach SAFA, a sprawozdanie z takiej kontroli niezwłocznie przesłać Komisji, która przekaze je pozostałym państwom członkowskim. Państwa członkowskie zamierzają zagwarantować dalszą kontrolę skutecznego wypełniania stosownych norm bezpieczeństwa, przeprowadzając regularne kontrole na ziemi tego przewoźnika.
- (10) Pozostałe statki powietrze należące do floty tego przewoźnika nadal nie spełniają odpowiednich norm bezpieczeństwa, w związku z czym powinny zostać ujęte w załączniku B do momentu usunięcia istotnych naruszeń. Przed przeprowadzeniem kolejnej weryfikacji ograniczeń w wykonywaniu przewozów nałożonych na tego przewoźnika należy zorganizować pokontrolną inspekcję na miejscu, celem sprawdzenia czy plan działań naprawczych został w pełni wdrożony i jakie są postępy w jego realizacji. Zarówno przewoźnik, jak i właściwe organa wyraziły zgodę na przeprowadzenie takiej inspekcji.

TAAG – Angola Airlines

- (11) Istnieją potwierdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez TAAG Angola Airlines, posiadające certyfikat wydany w Angoli. Naruszenia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe naruszenia wymogów bezpieczeństwa ⁽¹⁾.
- (12) W odpowiedzi na wnioski strony francuskiej, TAAG Angola Airlines wykazały brak możliwości usunięcia systemowych naruszeń wymogów bezpieczeństwa, pomimo zapewnień przewoźnika oraz właściwych organów, czego dowodzą utrzymujące się naruszenia wymogów bezpieczeństwa. Dodatkowo, wbrew zapewnieniom, właściwe organa Angoli nie posiadają wystarczających możliwości wyegzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa.
- (13) W momencie wniesienia zastrzeżenia co do bezpieczeństwa działalności przewoźnika TAAG, posiadającego certyfikat wydany w Angoli, właściwe organa tego państwa wykazały brak możliwości wprowadzenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ DGAC/F-2003-419, DGAC/F-2003-1026, DGAC/F-2005-394, DGAC/F-2005-1185, DGAC/F-2006-27, DGAC/F-2006-566, DGAC/F-2006-1598, DGAC/F-2006-1966, DGAC/F-2006-2087, DGAC/F-2006-2069, DGAC/F-2007-418, DGAC/F-2007-838, DGAC/F-2007-841, DGAC/F-2007-1113, DGAC/F-2007-1141.

- (14) Komisja uznaje wysiłki podejmowane przez przewoźnika celem sprecyzowania działań koniecznych do podniesienia poziomu bezpieczeństwa przewozów, jak również gotowość do współpracy wykazywaną zarówno przez przewoźnika, jak i urząd lotnictwa cywilnego Angoli, jednak mimo to uważa, że przewoźnik nie zakończył wdrażania odpowiedniego planu działań naprawczych.
- (15) Zatem, w oparciu o wspólne kryteria, stwierdza się, że linie TAAG Angola Airlines nie spełniają odpowiednich norm bezpieczeństwa. Przewoźnik powinien podlegać całkowitemu zakazowi wykonywania przewozów i należy uwzględnić go w załączniku A.

Volare Aviation

- (16) Niderlandy złożyły w Komisji wniosek o aktualizację wspólnotowego wykazu na mocy art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, w celu nałożenia zakazu wykonywania przewozów na całą flotę Volare Aviation.
- (17) Istnieją potwierdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Volare Aviation posiadające certyfikat wydany na Ukrainie. Naruszenia te zostały stwierdzone przez Niderlandy w wyniku kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA oraz potwierdzone przez kontrole na ziemi przeprowadzone w innych państwach członkowskich. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe naruszenia wymogów bezpieczeństwa ⁽²⁾.
- (18) W odpowiedzi na wnioski strony niderlandzkiej, Volare Aviation wykazały brak możliwości systemowego usunięcia naruszeń wymogów bezpieczeństwa, czego dowodzi niewystarczający plan działań naprawczych przedstawiony w odpowiedzi na stwierdzone naruszenia wymogów bezpieczeństwa.
- (19) W momencie wniesienia zastrzeżenia co do bezpieczeństwa działalności przewoźnika Volare Aviation, posiadającego certyfikat wydany na Ukrainie, właściwe organa tego kraju wykazały brak możliwości wprowadzenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa.

⁽²⁾ BCAA-2004-58, CAA-N-2006-228, CAA-N-2007-56, CAA-N-2007-73, CAA-NL-2005-37, CAA-NL-2006-243, CAA-NL-2007-1, CAA-NL-2007-2, CAA-NL-2007-3, CAA-NL-2007-23, CAA-NL-2007-24, CAA-NL-2007-24, CAA-NL-2007-45, CAA-NL-2007-46, CAA-NL-2007-47, CAA-NL-2007-48, CAA-UK-2007-31, CAAFIN-2004-14, CAAFIN-2004-27, DGAC-E-2006-1131, DGAC-E-2006-1386, DGAC-E-2007-376, DGAC/F-2006-138, DGAC/F-2006-830, DGAC/F-2006-1041, DGAC/F-2006-1928, DGAC/F-2007-446, DGAC/F-2007-738, DGAC/F-2007-739, ENAC-IT-2004-477, ENAC-IT-2005-118, ENAC-IT-2006-299, ENAC-IT-2006-445, LBA/D-2004-425, LBA/D-2006/697, MOTLUX-2005-7.

- (20) Zatem w oparciu o wspólne kryteria, stwierdza się, że linie Volare Aviation nie spełniają odpowiednich norm bezpieczeństwa. Przewoźnik ten powinien więc podlegać całkowitemu zakazowi wykonywania przewozów i należy uwzględnić go w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (21) Istnieją potwierdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji. Naruszenia te zostały stwierdzone w sprawozdaniu z kontroli bezpieczeństwa przeprowadzonej w wyniku serii wypadków przez urząd lotnictwa cywilnego Indonezji, która ujawniła, że żaden z przewoźników lotniczych w tym kraju nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa.
- (22) Federalny Zarząd Lotnictwa Cywilnego (FAA) przy Departamencie Transportu Stanów Zjednoczonych obniżył w ramach programu IASA ocenę bezpieczeństwa dla Indonezji ze względu na fakt, że Indonezja nie spełnia międzynarodowych norm bezpieczeństwa ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W praktyce działanie to oznacza całkowity zakaz wykonywania przewozów przez wszystkich przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Indonezji. W konsekwencji przewoźnicy indonezyjscy nie otrzymują pozwoleń na rozpoczęcie przelotów do Stanów Zjednoczonych.
- (23) Najnowsze sprawozdanie z uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ICAO (USOAP), a także sprawozdanie uzupełniające do tego sprawozdania, wskazały na istotne braki w zakresie możliwości wykonywania zadań związanych z nadzorem bezpieczeństwa lotniczego przez urząd lotnictwa cywilnego w Indonezji.
- (24) Właściwe organa Indonezji wykazały brak możliwości wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa. Co więcej organa te nie udzieliły w terminie właściwej odpowiedzi po wniesieniu przez Komisję zastrzeżeń co do bezpieczeństwa działalności przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Indonezji.
- (25) Zatem w oparciu o wspólne kryteria, stwierdza się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Indonezji powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i należy uwzględnić ich w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Kirgizji

- (26) Organa Republiki Kirgizji przedstawiły Komisji informacje na temat przyznania certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) następującym przewoźnikom: Eastok Avia, Kyrgyz Trans Avia oraz S Group Aviation. Z uwagi na fakt, że powyżsi nowi przewoźnicy posiadają certyfikaty wydane przez organa Republiki Kirgizji, które wykazały brak możliwości prowadzenia należytego nadzoru bezpieczeństwa, przewoźników tych należy uwzględnić w załączniku A.

- (27) Organa Republiki Kirgizji przedstawiły Komisji dowody na cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego następującym przewoźnikom lotniczym: British Gulf International Airlines FEZ oraz Kyrgyz General Aviation. Ponieważ w związku z tym przewoźnicy ci, posiadający certyfikaty wydane w Republice Kirgizji, zaprzestali swojej działalności, należy ich wykreślić z załącznika A.

Przewoźnicy lotniczy z Albanii

- (28) Najnowsze sprawozdanie uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ICAO (USOAP), wyniki niedawnej inspekcji przeprowadzonej w Albanii w ramach Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL) oraz informacje przekazane przez Włochy wskazały na istotne braki w zakresie możliwości wykonywania zadań związanych z nadzorem bezpieczeństwa lotniczego przez urząd lotnictwa cywilnego w Albanii.
- (29) Na zaproszenie urzędu lotnictwa cywilnego Albanii, w dniach 4–8 czerwca 2007 r., grupa europejskich ekspertów udała się do Albanii w celu przeprowadzenia kontroli. W sprawozdaniu wskazano, że pomimo wielu starań, urzędowi lotnictwa cywilnego Albanii nadal brakuje zasobów, ram prawnych oraz fachowej wiedzy, które są konieczne wykonywania zadań związanych z nadzorem bezpieczeństwa lotniczego w zadowalający sposób.
- (30) Jeśli chodzi o dwóch przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Albanii, Albanian Airlines i Belle Air, w powyższym sprawozdaniu wskazano, że obydwaj przewoźnicy prowadzą działalność zgodnie z odpowiednimi normami bezpieczeństwa, a co więcej, podejmują dodatkowe działania mające na celu zapewnienie własnego nadzoru bezpieczeństwa, ze względu na braki stwierdzone w krajowym urzędzie lotnictwa cywilnego.
- (31) W wyniku kilku kontroli na ziemi w ramach SAFA, przeprowadzonych na statkach powietrznych używanych przez obu przewoźników do przewozów na lotniska europejskie, nie stwierdzono poważnych naruszeń wymogów bezpieczeństwa.
- (32) Urząd lotnictwa cywilnego Albanii zgodził się przedstawić kompleksowy plan działań naprawczych, mający na celu usunięcie wszystkich naruszeń wymogów bezpieczeństwa wskazanych w przytoczonych powyżej sprawozdaniach, a w szczególności w sprawozdaniu z kontroli przeprowadzonej w Albanii przez grupę europejskich ekspertów w dniach 4–8 czerwca 2007 r.
- (33) Rząd Albanii wielokrotnie zapewniał o swoim całkowitym zaangażowaniu politycznym w program restrukturyzacji urzędu lotnictwa cywilnego, który nie będzie wydawał nowych certyfikatów przewoźnika lotniczego do momentu skutecznego wdrożenia tego programu.

- (34) W oparciu o wspólne kryteria, stwierdza się, że Albanian Airlines i Belle Air nie powinny znaleźć się w wykazie wspólnotowym, ponieważ spełniają odpowiednie normy bezpieczeństwa. Właściwe organa Albanii powinny, w okresie nieprzekraczającym trzech miesięcy, przedstawić Komisji wszelkie wymagane informacje dotyczące opracowania i postępów w zakresie wdrażania planu działań naprawczych. Dodatkowo państwa członkowskie zamierzają zagwarantować dalszą kontrolę skutecznego wypełniania stosownych norm bezpieczeństwa przeprowadzając regularne kontrole na ziemi powyższych przewoźników.

Przewoźnicy lotniczy z Bułgarii

- (35) Zgodnie z założeniami motywu 35 rozporządzenia (WE) nr 235/2007, sytuacja pięciu bułgarskich przewoźników: Air Sofia, Bright Aviation Services, Heli Air Services, Scorpion Air i Vega Airlines powinna być uważnie monitorowana. We współpracy z ekspertami Komisji, EASA i państw członkowskich urząd lotnictwa cywilnego Bułgarii przeprowadził zatem kontrole tych przewoźników, aby ustalić odpowiednie działania w związku z ograniczeniami w wykonywaniu przewozów nałożonymi na nich od dnia 21 lutego 2007 r.

- (36) Ze względu na wyniki kontroli przeprowadzonej w dniach 27 maja – 2 czerwca, stwierdza się, że istnieją potwierdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez: Air Sofia, Bright Aviation Services, Scorpion Air i Vega Airlines. Utrzymywanie się takich wyników kontroli wskazuje na systemowe naruszenia wymogów bezpieczeństwa.

- (37) Ponadto kontrola wykazała, że przewoźnik Air Scorpio jest, z korporacyjnego punktu widzenia, zarządzany i kontrolowany pod względem administracyjnym, finansowym i technicznym przez przewoźnika Scorpion Air i że flota eksploatowana przez Air Scorpio do przewozów komercyjnych była wcześniej eksploatowana przez przewoźnika Scorpion Air i pozostawała jego własnością. Istnieją potwierdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Air Scorpio.

- (38) Komisja przyjęła do wiadomości cofnięcie certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC) przewoźnikom: Vega Airlines, Bright Aviation, Scorpion Air i Air Sofia, a także zawieszenie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) przewoźnikowi Air Scorpio decyzją właściwych organów bułgarskich w dniu 21 czerwca 2007 r. Ze względu na to, że ci przewoźnicy lotniczy nie mogą wykonywać żadnych przewozów lotniczych, Komisja nie wymaga podejmowania żadnych dodatkowych działań.

- (39) Komisja przyjęła również do wiadomości zmianę certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) Heli Air Service wprowadzoną decyzją właściwych organów Bułgarii z dnia 21 czerwca 2007 r. w celu zawieszenia do odwo-

łania prawa wykonywania przewozów na terenie Wspólnoty Europejskiej, Szwajcarii, Norwegii i Islandii przez statki powietrzne typu LET 410 o znakach rejestracyjnych: LZ-CCT, LZ-CCS, LZ-CCR, LZ-CCE, LZ-CCF i LZ-LSB. Statek powietrzny typu LET 410 o znaku rejestracyjnym LZ-CCP jest dopuszczony do wykonywania przewozów na terenie Wspólnoty, gdyż obecnie jest to jedyny statek powietrzny wyposażony w obowiązkowe urządzenia bezpieczeństwa (EGPWS i TCAS), w związku z czym jest w stanie zagwarantować bezpieczne przewozy na terenie Wspólnoty. Komisja powinna uważnie monitorować sytuację tego przewoźnika oraz zweryfikować realizację jego planu działań naprawczych we współpracy z EASA i z państwami członkowskimi.

- (40) Jeśli chodzi o sprawowanie nadzoru przez właściwe organa w Bułgarii, Komisja uznaje postępy poczynione przez władze Bułgarii w wypełnianiu swoich obowiązków. Komisja popiera wysiłki władz Bułgarii w kierunku kontynuowania działalności nadzorczej oraz będzie nadal monitorować ten proces we współpracy z EASA i z państwami członkowskimi.

Przewoźnicy lotniczy z Mauretanii

- (41) Zgodnie z założeniami motywu 36 Rozporządzenia Komisji (WE) nr 910/2006 z 20 czerwca 2006 r.⁽¹⁾, grupa europejskich ekspertów udała się do Mauretanii z inspekcją pokontrolną w dniach 18–21 czerwca 2007 r. w celu przeprowadzenia oceny postępów we wdrażaniu nowego ustawodawstwa, wymogów i procedur. W sprawozdaniu wskazano, że Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) wypełnia swoje zobowiązania oraz kontynuuje prace nad przepisami technicznymi oraz niezbędnymi procedurami roboczymi celem zagwarantowania kontroli nad sektorem lotnictwa cywilnego.

- (42) Ponadto linie Air Mauritanie podjęły konieczne działania celem usunięcia nieprawidłowości odnotowanych w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych na lotniskach na terytorium Wspólnoty oraz usprawnienia procedur.

- (43) W oparciu o wspólne kryteria, stwierdza się, że Mauretania podjęła niezbędne działania w kierunku osiągnięcia wymaganego poziomu wypełniania obowiązków kontrolnych celem zagwarantowania spełniania międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez mauretańskich przewoźników.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 910/2006 z dnia 20 czerwca 2006 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz.U. L 168 z 21.6.2006, str. 16.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Mołdowy

- (44) Istnieją potwierdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez: Aeronordgroup, Aeroportul International Marculesti, Grixona, Jet Line International, Jetstream, i Tiramavia posiadające certyfikaty wydane w Republice Mołdowy. Naruszenia te zostały stwierdzone przez: Belgię, Chorwację, Francję, Hiszpanię, Litwę, Malte, Niderlandy, Niemcy, Turcję i Włochy w wyniku kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe naruszenia wymogów bezpieczeństwa ⁽¹⁾.
- (45) Na zaproszenie urzędu lotnictwa cywilnego Republiki Mołdowy, w dniach 4–8 czerwca 2007 r., grupa europejskich ekspertów udała się do Mołdowy w celu przeprowadzenia kontroli. W sprawozdaniu wskazano, że urząd lotnictwa cywilnego Republiki Mołdowy wykazał niewystarczającą zdolność do wprowadzenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi z Konwencji chicagowskiej. Dotyczy to następujących przewoźników: Valan International Cargo Charter, Aeronord Group, Grixona, Jet Line International, Jet Stream, Pecotox Air, Aeroportul International Marculesti i Tiramavia.
- (46) Ponadto głównym miejscem prowadzenia działalności przez powyższych ośmiu przewoźników nie jest Republika Mołdowy, pomimo tego, iż posiadają certyfikaty przewoźnika lotniczego (AOC) wydane przez Republikę Mołdowy, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do Konwencji chicagowskiej.
- (47) Komisja przyjęła do wiadomości cofnięcie przez organa Republiki Mołdowy certyfikatów przewoźnika lotniczego wydanych powyższym ośmiu przewoźnikom, którzy w efekcie zaprzestali swojej działalności.
- (48) Ponadto Komisja przyjęła do wiadomości, że organ Republiki Mołdowy zobowiązał się do niewydawania nowych certyfikatów przewoźnika lotniczego do czasu skutecznej realizacji planu działań naprawczych oraz do zasięgnięcia opinii Komisji w tym względzie.
- (49) Urząd lotnictwa cywilnego Republiki Mołdowy wyraził zgodę na przedłożenie do końca września 2007 r. kompleksowego planu działań naprawczych wraz z planem rozwoju, co ma na celu usunięcie wszystkich braków w kontroli bezpieczeństwa odnotowanych w trakcie kontroli przeprowadzonej w Republice Mołdowy przez grupę europejskich ekspertów w dniach 4–8 czerwca 2007 r.
- (50) W świetle różnorodnych działań podejmowanych przez właściwy organ Republiki Mołdowy oraz w oczekiwaniu na przedstawienie planu działań naprawczych, Komisja uznaje, że pozostali przewoźnicy posiadający certyfikaty przewoźnika lotniczego wydane przez Republikę Mołdowy (Air Moldova, Moldavian Airlines, Tandem Aero i Nobil Air) nie powinni znaleźć się w wykazie wspólnotowym. Komisja powinna monitorować bezpieczeństwo tych przewoźników. W tym celu państwa członkowskie zamierzają zagwarantować dalszą kontrolę skutecznego wypełniania stosownych norm bezpieczeństwa, przeprowadzając regularne kontrole na ziemi powyższych przewoźników.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (51) Zgodnie z założeniami motywów 36 i 39 Rozporządzenia Komisji (WE) nr 235/2007, Komisja we współpracy z ekspertami z państw członkowskich udała się do Federacji Rosyjskiej w dniach 15–21 kwietnia 2007 r. w celu ustalenia stanu realizacji planu działań naprawczych dla przewoźnika Rosyja (dawniej Pulkovo), jak również kontroli stanu bezpieczeństwa innych przewoźników rosyjskich, którzy od dnia 12 lutego 2007 r. podlegają ograniczeniom w wykonywaniu przewozów decyzją właściwych organów Federacji Rosyjskiej, a także kontroli działalności nadzorczej tych organów.
- (52) Jeśli chodzi o przewoźnika Rosyja, wyniki kontroli dowodzą, że przedsiębiorstwo to poczyniło postępy w zakresie wewnętrznych procedur nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym oraz wdrażania norm bezpieczeństwa ICAO. Jego system zarządzania jakością jest obecnie w trakcie budowy. W dniu 26 czerwca 2007 r. właściwe organa Federacji Rosyjskiej przedstawiły dodatkowe informacje. Ze względu na to, że dotychczas żadne z działań naprawczych nie zostało w pełni zakończone, właściwe organa Rosji powinny prowadzić ścisłą kontrolę w celu monitorowania dalszej realizacji planu działań naprawczych przez tego przewoźnika.

⁽¹⁾ BCAA-2006-64, BCAA-2007-9, CAA-NL-2005-227, CAA-NL-2006-262, CAA-NL-2007-4, CAACRO-2005-3, CAAMA-2005-12, CAIEY-2006-7, DGAC-E-2007-153, DGAC-E-2007-174, DGAC/F-2005-4, DGAC/F-2005-56, DGAC/F-2005-401, DGAC/F-2005-626, DGAC/F-2005-810, DGAC/F-2005-1204, DGAC/F-2005-1221, DGAC/F-2005-1266, DGAC/F-2005-1292, DGAC/F-2005-1465, DGAC/F-2006-34, DGAC/F-2006-41, DGAC/F-2006-249, DGAC/F-2006-333, DGAC/F-2006-465, DGAC/F-2006-819, DGAC/F-2006-1879, DGAC/F-2007-207, DGAC/F-2007-335, DGAC/F-2007-487, DGAC/F-2007-649, DGAC/F-2007-748, DGCATR-2006-29, DGCATR-2007-120, ENAC-IT-2005-74, ENAC-IT-2005-148, ENAC-IT-2005-455, ENAC-IT-2005-751, ENAC-IT-2006-74, ENAC-IT-2006-576, LBA/D-2005-672, 20070608/D-2006-14, LBA/D-2006-100.

- (53) Jeśli chodzi o dziewięciu przewoźników, którzy od dnia 12 lutego 2007 r. podlegają ograniczeniom w wykonywaniu przewozów decyzją właściwych organów Federacji Rosyjskiej, wyniki kontroli dowodzą, że ogólnie wszystkie przedsiębiorstwa były ściśle nadzorowane od czasu wprowadzenia przez właściwe organa ograniczeń w wykonywaniu przewozów oraz wstępnych pozwoleń na lot. We wszystkich przypadkach działania te przyniosły natychmiast pozytywne skutki. Wyniki kontroli wskazują jednak również, że jest jeszcze za wcześnie, aby stwierdzić, czy pozytywne zmiany będą trwałe i czy doprowadzą do wprowadzenia pełnoprawnych wewnętrznych systemów bezpieczeństwa. Po zakończeniu kontroli, właściwe organa Federacji Rosyjskiej postanowiły w dniu 27 kwietnia 2007 r. znieść ograniczenia dla sześciu następujących przewoźników lotniczych: Aero Rent, Gazpromavia, Lukoil, Tatarstan, Atlant Soyuz oraz Aviacon Zitotrans, o czym poinformowały Komisję w dniu 2 maja 2007 r. Zgodnie z tą samą decyzją, przewoźnicy Centre Avia i Russian Sky (Russkoe Nebo) nadal podlegają ograniczeniom w wykonywaniu przewozów. Ponadto system wstępnych pozwoleń na lot został rozszerzony na regularne przewozy obsługiwane przez UTAir.
- (54) Podczas kontroli omówiono również sytuację innych rosyjskich przewoźników, Krasnoyarsky Airlines⁽¹⁾ i Kuban Airlines⁽²⁾. Komisja posiadała informacje wskazujące na systemowe naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez tych przewoźników, a ich sytuacja w zakresie bezpieczeństwa zwróciła również uwagę właściwych organów Rosji. Środki uchwalone przez te organa w dniu 27 kwietnia 2007 r. przewidują nasilenie przeglądów przed lotem dla tych przewoźników.
- (55) Jeśli chodzi o działalność nadzorczą właściwych organów Rosji, wyniki kontroli wskazują na to, że muszą one jeszcze bardziej przyspieszyć prace nad dostosowaniem rosyjskich zasad bezpieczeństwa do norm ICAO, jak również skoncentrować się na wdrażaniu norm ICAO oraz zaleceń z ostatniego sprawozdania z kontroli bezpieczeństwa ICAO. Ponadto powinny one zacieśnić współpracę z rosyjskimi producentami, aby zapewnić zgodność statków powietrznych zaprojektowanych w Rosji z normami ICAO. Wydaje się to również konieczne w celu uniknięcia nakładania się na siebie norm odnoszących się do zdolności do lotu wewnątrz Federacji Rosyjskiej – normy dla przewoźników i statków powietrznych wykonujących loty do Wspólnoty oraz drugiej (mniej rygorystycznej) normy dla przewoźników i statków powietrznych działających wewnątrz Federacji Rosyjskiej lub WNP. Właściwe organa muszą także nasilić swoje działania związane ze stałą zdolnością do lotu oraz dopilnować, aby statki powietrzne wybudowane na Zachodzie, coraz częściej nabywane i eksploatowane przez rosyjskich przewoźników, były przez nich utrzymywane w należytym stanie.
- (56) Od czasu kontroli w Federacji Rosyjskiej, wyniki kontroli naziemnych dla wszystkich wyżej wymienionych przewoźników wskazują na to, że niektórzy przewoźnicy spośród tych, którzy zostali objęci ograniczeniami w wykonywaniu przewozów, nie wykonują żadnych przewozów do Wspólnoty.
- (57) Przewoźnicy Gazpromavia i Atlant Soyuz, którzy byli wcześniej objęci ograniczeniami w wykonywaniu przewozów, wykonują przewozy do Wspólnoty i przeszli kontrole naziemne⁽³⁾. Wyniki tych kontroli wskazują na powtórzenie się poważnych problemów w tych samych obszarach, co przed nałożeniem ograniczeń w wykonywaniu przewozów i wykazują systemowe naruszenia wymogów bezpieczeństwa o takim charakterze, który ma istotny wpływ na bezpieczeństwo przewozów.
- (58) Przeprowadzono również kontrolę przewoźnika UTAir, który nadal podlega ograniczeniom w wykonywaniu przewozów do Wspólnoty⁽⁴⁾. Wyniki tej kontroli wskazują na powtórzenie się poważnych problemów w tych samych obszarach, co przed nałożeniem ograniczeń w wykonywaniu przewozów i oznaczają, że przewoźnik nie zakończył jeszcze działań naprawczych proponowanych w lutym 2007 r. Wyniki te, wraz z potwierdzonymi dowodami istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Airlines 400⁽⁵⁾, Kavminvodyavia⁽⁶⁾, Ural
- (1) ACG-2007-1, ACG-2007-7, CAACRO-2004-35, CAACRO-2004-37, CAACRO-2004-38, CAACRO-2004-48, CAACRO-2004-50, CAO-2004-101, DGAC/F-2005-15, DGAC/F-2006-2105, DGAC/F-2007-477, DGAC/F-2007-481, DGCATR-2006-102, DGCATR-2007-112, ENAC-IT-2004-73, ENAC-IT-2004-110, ENAC-IT-2004-225, ENAC-IT-2004-237, ENAC-IT-2004-296, ENAC-IT-2004-366, ENAC-IT-2004-480, ENAC-IT-2004-487, ENAC-IT-2004-548, ENAC-IT-2005-24, ENAC-IT-2005-187, ENAC-IT-2005-188, ENAC-IT-2005-205, ENAC-IT-2005-454, ENAC-IT-2005-492, ENAC-IT-2005-694, ENAC-IT-2006-34, ENAC-IT-2006-117, ENAC-IT-2006-175, ENAC-IT-2006-180, ENAC-IT-2006-326, ENAC-IT-2006-403, ENAC-IT-2006-508, ENAC-IT-2006-674, ENAC-IT-2007-9, ENAC-IT-2007-24, ENAC-IT-2007-53, ENAC-IT-2007-66, ENAC-IT-2007-140, HCAAGR-2006-35, HCAAGR-2007-66, LBA/D-2006-66, LBA/D-2006-308, LBA/D-2006-354, OK-2004-4, OK-2004-8.
- (2) BCAA-2007-27, DGAC/F-2007-474, DGAC/F-2006-246, DGAC/F-2006-400, DGAC/F-2007-539, DGCATR-2006-79, ENAC-IT-2004-44, ENAC-IT-2004-494, ENAC-IT-2005-72, ENAC-IT-2005-114, FOCA-2004-225, LBA/D-2005-261, LBA/D-2006-4, LBA/D-2006-429, LBA/D-2007-125, LBA/D-2007-134.
- (3) Gazpromavia: CAA-NL-2007-43 w dniu 11.5.2007; Atlant Soyuz: CAA-N-2007-86 w dniu 31.5.2007 oraz INAC/P-2007-12 w dniu 1.6.2007.
- (4) UTAir: SDAT-2007-12 w dniu 24.5.2007, LBA/D-2007-308 w dniu 19.6.2007.
- (5) CAACRO-2004-44, DGAC-E-2006-853, DGAC/F-2006-1004, DGAC/F-2004-1011, DGAC/F-2005-19, DGAC/F-2005-883, DGAC/F-2005-1128, DGAC/F-2006-2008, DGAC/F-2007-24, ENAC-IT-2004-76, ENAC-IT-2004-86, ENAC-IT-2004-216, ENAC-IT-2004-259, ENAC-IT-2004-277, ENAC-IT-2004-197, ENAC-IT-2004-298, ENAC-IT-2006-195, ENAC-IT-2006-793, LBA/D-2005-185, RCAARO-2006-39.
- (6) BCAA-2007-25, BCAA-2007-29, CAACRO-2004-36, CAACRO-2006-37, CAIEY-2005-6, CAIEY-2005-8, DGAC-E-2006-877, DGAC-E-2006-878, DGAC-E-2006-948, DGAC-E-2006-949, DGAC-E-2006-1122, DGAC-E-2006-1501, DGAC/F-2006-2102, ENAC-IT-2004-516, ENAC-IT-2004-573, ENAC-IT-2005-313, ENAC-IT-2005-446, ENAC-IT-2005-453, ENAC-IT-2006-184, ENAC-IT-2006-545, ENAC-IT-2006-570, ENAC-IT-2006-664, ENAC-IT-2007-107, EST-2006-2, FOCA-2007-25, LBA/D-2004-431, LBA/D-2007-238.

Airlines⁽¹⁾ i Yakutia Airlines⁽²⁾ zostały przekazane właściwym organom w dniach 29 maja i 5 czerwca 2007 r.

- (59) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, Komisja wezwała przewoźników Atlant Soyuz, Gazpromavia, UTAir, Krasnoyarsky Airlines, Kuban Airlines, Airlines 400, Kavminvodyavia, Ural Airlines i Yakutia Airlines do przedstawienia uwag stosownie do art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oraz rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Federacji Rosyjskiej. Na podstawie uwag przedstawionych przez przewoźników, Komisję oraz właściwe organa Federacji Rosyjskiej, organa te w dniu 23 czerwca 2007 r. podjęły decyzję, obowiązującą od dnia 25 czerwca, o nałożeniu na 10 przewoźników ograniczeń w wykonywaniu przewozów do czasu usunięcia naruszeń wymogów bezpieczeństwa w stopniu satysfakcjonującym zarówno właściwe organa Federacji Rosyjskiej, jak i Komisję.
- (60) W związku z tym właściwe organa Federacji Rosyjskiej podjęły decyzję o całkowitym zakazie przewozów do Wspólnoty dla czterech z wyżej wymienionych przewoźników: Kavminvodyavia, Kuban Airlines, Yakutia Airlines i Airlines 400. W szczególności zawieszono certyfikat przewoźnika lotniczego przewoźnikowi Airlines 400.
- (61) Organa te postanowiły również ograniczyć działalność części przewoźników, dopuszczając tylko niektóre statki powietrzne do wykonywania przewozów do Wspólnoty: Krasnoyarsky Airlines ma prawo wykonywać przewozy wyłącznie statkami powietrznymi typu Boeing 737 o znakach rejestracyjnych: EI-DNH, EI-DNS, EI-DNT, EI-CBQ, EI-CLZ, EI-CLW, typu Boeing 757 o znakach rejestracyjnych EI-DUC, EI-DUE oraz typu Boeing 767 o znakach rejestracyjnych EI-DMH, EI-DMP; Ural Airlines ma prawo wykonywać przewozy wyłącznie statkami powietrznymi typu Airbus A-320 o znakach rejestracyjnych VP-BQY, VP-BQZ; Gazpromavia ma prawo wykonywać przewozy wyłącznie statkami powietrznymi typu Falcon Mystère 900 o znakach rejestracyjnych RA-09000, RA-09001, RA-09006, RA-09008; Atlant Soyuz ma prawo wykonywać przewozy wyłącznie statkami powietrznymi typu Boeing 737 o znakach rejestracyjnych VP-BBL, VP-BBM; UTAir ma prawo wykonywać przewozy wyłącznie statkami powietrznymi typu ATR 42 o znakach rejestracyjnych VP-BCB, VP-BCF, VP-BPJ, VP-BPK, typu Gulfstream IV o znakach rejestracyjnych RA-10201, RA-10202 oraz typu Tu-154M o znakach rejestracyjnych RA-85805, RA-85808. Rosyja (dawniej Pułkowo) nie ma prawa wykonywać przewozów do Wspólnoty statkiem powietrznym typu Il-62M (znak rejestracyjny RA-86467).

(¹) ACG-2007-6, CAACRO-2006-27, DGAC-E-2006-873, DGAC/F-2006-238, DGAC/F-2006-1709, ENAC-IT-2004-318, ENAC-IT-2006-392, ENAC-IT-2007-12, EST-2006-22, EST-2006-23, HCAAGR-2006-27, OK-2005-14, OK-2005-38, OK-2006-9, OK-2007-3.

(²) BCAA-2006-54, DGAC/F-2007-135, ENAC-IT-2004-75, ENAC-IT-2006-604, ENAC-IT-2006-864, ENAC-IT-2006-867, ENAC-IT-2007-15.

- (62) Komisja przyjmuje do wiadomości decyzję podjętą przez właściwe organa Federacji Rosyjskiej, a zwłaszcza fakt, że wszelkie zmiany w ograniczeniach mogą być przyjmowane przez te organa wyłącznie w porozumieniu z Komisją. Komisja przyjmuje również do wiadomości fakt, że wszyscy rosyjscy przewoźnicy powietrzni wykonujący przewozy międzynarodowe, w tym do Wspólnoty, zostali poinformowani, że nieusunięcie poważnych (2 kategoria) i znacznych (3 kategoria) naruszeń, wykazanych w wyniku kontroli na ziemi, będzie skutkowało ograniczeniami w wykonywaniu przewozów nakładanymi przez organa rosyjskie.
- (63) W świetle powyższego, Komisja uznaje działania podjęte przez właściwe organa Federacji Rosyjskiej za wystarczające do usunięcia w krótkim czasie, zaobserwowanych u pewnych przewoźników, poważnych naruszeń wymogów bezpieczeństwa. W celu zagwarantowania podejmowania działań naprawczych zapewniających długotrwałe, systemowe rozwiązanie powyższych naruszeń, Komisja zamierza sprawdzać poziom bezpieczeństwa wyżej wymienionych przewoźników przed jakąkolwiek zmianą ograniczeń zawartych w decyzji właściwych organów Federacji Rosyjskiej z dnia 23 czerwca 2007 r. W tym celu Komisja, przy pomocy państw członkowskich, zamierza przeprowadzić kontrolę przed kolejną aktualizacją niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie winny zapewnić kontrolę skutecznego wypełniania stosownych norm bezpieczeństwa, przeprowadzając regularne kontrole na ziemi w odniesieniu do wszystkich przewozów lotniczych wykonywanych przez powyższych przewoźników.

Uwagi ogólne dotyczące przewoźników, którzy zaprzestali działalności

- (64) W związku z tym, że przewoźnicy wykreśleni z wykazu z powodu deklarowanego zaprzestania działalności mogą ponownie pojawić się pod inną nazwą lub przynależnością państwową, Komisja powinna nadal uważnie monitorować wszelkie transfery i ruchy tych podmiotów.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w wykazie

- (65) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnym wykazie uaktualnionym w dniu 5 marca 2007 r., ani przez organa sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, pomimo skierowania do nich konkretnych wniosków. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że ci przewoźnicy lotniczy powinni w dalszym ciągu podlegać zakazowi wykonywania przewozów.

- (66) Środki ustanowione w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 474/2006 wprowadza się następujące zmiany:

1) Załącznik A zastępuje się załącznikiem A do niniejszego rozporządzenia.

2) Załącznik B zastępuje się załącznikiem B do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 lipca 2007 r.

W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
AIR KORYO	Nieznany	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna (KRLD)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
BLUE WING AIRLINES	SRSR-01/2002	BWI	Surinam
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Nieznany	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
VOLARE AVIATION ENTERPRISE	143	VRE	Ukraina
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, z wyjątkiem Hewa Bora Airways ⁽²⁾, w tym:		—	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
I.T.A.B. – INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Podpis ministerialny (postanowienie 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Gwinea Równikowa
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	niedostępny	Gwinea Równikowa
GETRA – GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	niedostępny	Gwinea Równikowa
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, w tym:			Indonezja
ADAMSKY CONNECTION AIRLINES	Nieznany	DHI	Indonezja
AIR TRANSPORT SERVICES	Nieznany	Nieznany	Indonezja
BALAI KALIBRASAI PENERBANGAN	Nieznany	Nieznany	Indonezja
EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
GARUDA	Nieznany	GIA	Indonezja
INDONESIA AIRASIA	Nieznany	AWQ	Indonezja
KARTIKA AIRLINES	Nieznany	KAE	Indonezja
LION MENTARI AIRLINES	Nieznany	LNI	Indonezja
MANDALA AIRLINES	Nieznany	MDL	Indonezja
MANUNGGAL AIR SERVICE	Nieznany	Nieznany	Indonezja
MEGANTARA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	Nieznany	MNA	Indonezja
METRO BATAVIA	Nieznany	BTV	Indonezja
PELITA AIR SERVICE	Nieznany	PAS	Indonezja
PT. AIR PACIFIC UTAMA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. AIRFAST INDONESIA	Nieznany	AFE	Indonezja
PT. ASCO NUSA AIR	Nieznany	Nieznany	Indonezja

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
PT. ASI PUDJIASTUTI	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. AVIASTAR MANDIRI	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. ATLAS DELTASATYA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. DABI AIR NUSANTARA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. DERAYA AIR TAXI	Nieznany	DRY	Indonezja
PT. DERAZONA AIR SERVICE	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. DIRGANTARA AIR SERVICE	Nieznany	DIR	Indonezja
PT. EASTINDO	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. EKSPRES TRANSPORTASI ANTARBENUA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. GATARI AIR SERVICE	Nieznany	GHS	Indonezja
PT. GERMANIA TRISILA AIR	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. HELIZONA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. KURA-KURA AVIATION	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. INDONESIA AIR TRANSPORT	Nieznany	IDA	Indonezja
PT. INTAN ANGKASA AIR SERVICE	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. NATIONAL UTILITY HELICOPTER	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. PELITA AIR SERVICE	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. PENERBENGAN ANGKASA SEMESTA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. PURA WISATA BARUNA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. SAYAP GARUDA INDAH	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. SMAC	Nieznany	SMC	Indonezja
PT. TRANSWISATA PRIMA AVIATION	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. TRAVIRA UTAMA	Nieznany	Nieznany	Indonezja
PT. TRIGANA AIR SERVICE	Nieznany	Nieznany	Indonezja
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	Nieznany	RPH	Indonezja
RIAU AIRLINES	Nieznany	RIU	Indonezja
SRIWIJAYA AIR	Nieznany	SJY	Indonezja

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SURVEI UDARA PENAS	Nieznany	PNS	Indonezja
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	Nieznany	Nieznany	Indonezja
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	Nieznany	XAR	Indonezja
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	Nieznany	TMG	Indonezja
TRIGANA AIR SERVICE	Nieznany	TGN	Indonezja
WING ABADI AIRLINES	Nieznany	WON	Indonezja
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:		—	Republika Kirgiska
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Republika Kirgiska
BOTIR AVIA	10	BTR	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	Nieznany	Republika Kirgiska
ESEN AIR	2	ESD	Republika Kirgiska
GALAXY AIR	12	GAL	Republika Kirgiska
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republika Kirgiska
INTAL AVIA	27	INL	Republika Kirgiska
ITEK AIR	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Republika Kirgiska
MAX AVIA	33	MAI	Republika Kirgiska
OHS AVIA	09	OSH	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	Nieznany	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	21	SAB	Republika Kirgiska
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republika Kirgiska
TRAST AERO	05	TSJ	Republika Kirgiska
WORLD WING AVIATION	35	WWM	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii.		—	Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Nieznany	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Nieznany	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:	—	—	Suazi
AERO AFRICA (PTY) LTD	Nieznany	RFC	Suazi
JET AFRICA SUAZI	Nieznany	OSW	Suazi
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Nieznany	RSN	Suazi
SCAN AIR CHARTER, LTD	Nieznany	Nieznany	Suazi
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Nieznany	SWX	Suazi
SWAZILAND AIRLINK	Nieznany	SZL	Suazi

(¹) Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.

(²) Hewa Bora Airways mogą w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne ujęte z załączniku B.

ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesz	B747-269B	S2-ADT	Bangladesz
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
HEWA BORA AIRWAYS (HBA) ⁽²⁾	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)	Cała flota z wyjątkiem: B767-266 ER	Cała flota z wyjątkiem: 9Q-CJD (nr seryjny 23 178)	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES	003/96 AL	PIA	Islamska Republika Pakistanu	Cała flota z wyjątkiem: wszystkich B-777; 3 B-747-300; 2 B-747-200. 6 A-310	Cała flota z wyjątkiem: AP-BHV, AP-BHW, AP-BGJ, AP-BGK, AP-BGL, AP-BGY, AP-BGZ, AP-BFU, AP-BGG, AP-BFX, AP-BAK, AP-BAT, AP-BEU, AP-BGP, AP-BGR, AP-BGN, AP-BEC, AP-BEG	Islamska Republika Pakistanu

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.

⁽²⁾ Hewa Bora Airways mogą w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.