

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1144/2009**z dnia 26 listopada 2009 r.****zmieniające rozporządzenie (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) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono 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, które są istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także państwa trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i względy stanowiące 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.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną 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⁽³⁾.
- (5) Komisja, a także w określonych przypadkach niektóre państwa członkowskie, przeprowadziły konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.
- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Komisję na temat projektów pomocy technicznej zrealizowanych w krajach, których dotyczy rozporządzenie (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o wnioskach o kontynuowanie pomocy technicznej i współpracy w celu zwiększenia potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego z myślą o wyeliminowaniu wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi.
- (7) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego został także poinformowany o czynnościach egzekucyjnych podjętych przez EASA i państwa członkowskie w celu zapewnienia ciągłej zdatości do lotu i obsługi technicznej statków powietrznych zarejestrowanych we Wspólnocie Europejskiej i eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez urzędy lotnictwa cywilnego państw trzecich.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (9) W związku z informacjami wynikającymi z kontroli na ziemi SAFA, przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do wspólnotowych przewoźników lotniczych, a także z inspekcji i kontroli przeprowadzonych w określonych obszarach przez ich krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach: właściwe organy Litwy unieważniły certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) przewoźnika lotniczego FLYLAL Lithuanian Airlines a właściwy organ Hiszpanii uruchomił procedurę zawieszenia AOC przewoźnika lotniczego Euro Continental w dniu 30 października 2009 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

Albańskie linie lotnicze MAK

- (10) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Albanian Airlines MAK posiadającego certyfikat wydany w Albanii. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję, Niemcy i Włochy oraz państwa ECAC (Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego) w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾. Uchybienia te dotyczą głównie statków lotniczych typu MD82.
- (11) Albanian Airlines MAK udzieliły zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytania urzędów lotnictwa cywilnego Francji, Niemiec i Włoch dotyczące działań naprawczych podjętych w celu usunięcia tych uchybień.
- (12) Właściwe organy Albanii (DGCA) potwierdziły jednakże, że uchybienia stwierdzone w trakcie kontroli SAFA wskazują w rzeczywistości na istnienie uchybień systemowych w sferze operacyjnej oraz w systemie zapewnienia jakości Albanian Airlines MAK. DGCA przeprowadziły szczegółowe dochodzenie sprawdzające przestrzeganie przez przedmiotowego przewoźnika lotniczego obowiązujących norm bezpieczeństwa, w wyniku którego zdecydowano się nałożyć na tego przewoźnika ograniczenia eksploatacyjne i narzucić mu zmiany strukturalne. W szczególności DGCA poinformowały Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że flotę przewoźnika zredukowano z 3 do 2 statków powietrznych, oraz że statek powietrzny typu MD-82 o znaku rejestracyjnym ZA-ASA został wycofany z certyfikatu AOC przyznanego Albanian Airlines i wykreślony z rejestru z dniem 1 października 2009 r. Ponadto z dniem 23 października 2009 r. DGCA ograniczyły wykonywanie lotów przez przedmiotowego przewoźnika do poziomu i miejsc przeznaczenia z dnia wprowadzenia ograniczenia i zażądały od przewoźnika zmiany, z efektem natychmiastowym, sposobu zarządzania oraz wzmocnienia systemów zarządzania jakością i zarządzania bezpieczeństwem.
- (13) Dnia 11 listopada w swojej prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego DGCA potwierdziły, że wymienione działania naprawcze zostały wykonane i uważa się, że skutecznie rozwiązały one problem stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (14) Właściwe organy albańskie wykazały, że podjęły one działania w celu zapewnienia nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Albanian Airlines MAK.
- (15) Właściwe organy albańskie uprasza się o szybkie zakończenie procesu wdrażania planu działań, o którym mowa w motywie (32) rozporządzenia (WE) nr 787/2007 ⁽²⁾ i przypomina im się o ich zobowiązaniu, o którym mowa w motywie (33) tego rozporządzenia, do niewydawania nowych certyfikatów AOC do momentu skutecznego wdrożenia programu restrukturyzacji. W tym kontekście zachęca się Albanii do przyspieszenia procesu rozwijania potencjału DGCA w celu zapewnienia stałego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez Albanii, który prowadzony będzie w sposób trwały oraz zgodnie z obowiązującymi normami bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ Dz.U. L 175 z 5.7.2007, s. 12.

- (16) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadzi w Albanii inspekcję standaryzacyjną na początku 2010 r. w ramach monitorowania procesu wdrażania wymogów obowiązujących w zakresie bezpieczeństwa przez właściwe organy oraz przez podmioty znajdujące się pod ich nadzorem.

Egypt Air

- (17) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) 619/2009 ⁽³⁾ oraz w związku z przedstawionym w czerwcu 2009 r. planem działań naprawczych właściwe organy Egiptu przedłożyły cztery miesięczne sprawozdania obejmujące lipiec, sierpień, wrzesień i październik 2009 r. w celu przedstawienia stanu wykonania planu na podstawie kontroli przeprowadzonych przez te organy. W związku z tymi sprawozdaniami, w których skupiono się na kontrolach na ziemi statków powietrznych należących do Egypt Air, właściwe organy Egiptu zostały poproszone o dostarczenie sprawozdań z kontroli przeprowadzonych u tego przewoźnika w zakresie obsługi technicznej, ciągłej zdatności do lotu i eksploatacji statków powietrznych. Właściwe organy Egiptu przekazały dnia 10 listopada sprawozdanie z kontroli Egypt Air przeprowadzonej w październiku 2009 r., na podstawie której przedłużono ważność certyfikatu AOC przyznanego temu przewoźnikowi lotniczemu. Nie przekazano sprawozdań z kontroli pod kątem ciągłej zdatności do lotu, eksploatacji statków powietrznych i obsługi naziemnej. Dostarczona dokumentacja pokazuje, że mimo wyraźnych postępów poczynionych przez tego przewoźnika, oczekuje się dalszej poprawy w obszarach obsługi technicznej, inżynierii lotniczej i eksploatacji.
- (18) Właściwe organy Egiptu zobowiązały się także do przedstawienia informacji dotyczących prawidłowego usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w 2008 i 2009 r. w trakcie kontroli na ziemi statków powietrznych należących do Egypt Air. W tym celu przesłały one stosowną korespondencję niektórym państwom członkowskim, w których statki powietrzne Egypt Air zostały poddane kontroli na ziemi w okresie pomiędzy dniem 1 stycznia 2008 r. a dniem 30 września 2009 r. Proces usuwania stwierdzonych nieprawidłowości trwa i będzie weryfikowany na bieżąco.
- (19) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznaje starania przewoźnika mające na celu przeprowadzenie działań naprawczych służących poprawie stanu bezpieczeństwa, a także pełną gotowość do współpracy, jaką wykazali się zarówno przewoźnik, jak i właściwe organy Egiptu. Zważywszy jednak na przedmiot i zakres planu działań naprawczych oraz konieczność zastosowania trwałych rozwiązań co do stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, właściwe organy Egiptu wzywa się do dalszego przesyłania miesięcznych sprawozdań z kontroli wykonania tego planu oraz usuwania nieprawidłowości wraz ze sprawozdaniami z wszelkich innych kontroli, które organy te przeprowadzą u przewoźnika Egypt Air.

⁽³⁾ Dz.U. L 182 z 15.7.2009, s. 4.

(20) Po zakończeniu realizacji planu działań naprawczych, właściwe organy Egiptu powinny przeprowadzić końcową kontrolę i przekazać jej wyniki Komisji wraz z ewentualnymi zaleceniami. Komisja zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia kontroli wdrożenia środków naprawczych przez przewoźnika lotniczego w formie kontroli na miejscu przeprowadzonej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego z udziałem państw członkowskich. W międzyczasie, państwa członkowskie w dalszym ciągu gwarantują zwiększenie liczby przeprowadzanych przez nie kontroli Egypt Air w celu zapewnienia podstaw dla ponownej oceny tego przypadku w trakcie kolejnego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Yemenia Yemen Airways

(21) Na mocy rozporządzeń (WE) nr 715/2008 i (WE) nr 1131/2008 ⁽¹⁾ państwa członkowskie nadal sprawdzały, czy Yemenia rzeczywiście spełnia stosowne normy bezpieczeństwa poprzez regularne kontrole na ziemi jej statków powietrznych lądujących w portach lotniczych Wspólnoty. W 2009 r. kontrole takie zgłosiły Francja, Niemcy, Włochy i Zjednoczone Królestwo. Komisja otrzymała dokumentację wskazującą, że przewoźnik odpowiednio zareagował i terminowo usunął nieprawidłowości stwierdzone w wyniku tych kontroli.

(22) W związku z przyjęciem rozporządzenia (WE) nr 619/2009 Komisja otrzymała dodatkowe informacje od właściwych organów Republiki Jemeńskiej oraz od przewoźnika Yemenia Yemen Airways dotyczące wykonania planu działań naprawczych w zakresie eksploatacji i obsługi technicznej.

(23) Właściwe organy Republiki Jemeńskiej poinformowały Komisję o kontroli przeprowadzonej w obiektach obsługi technicznej przewoźnika Yemenia, po tym jak zawieszono jej zatwierdzenie organizacji obsługowej EASA.145.0177 w celu dokonania oceny zgodności przewoźnika Yemenia z normą jemeńską YCAR-145. Właściwe organy Republiki Jemeńskiej przekazały poprawiony plan działań naprawczych przewoźnika Yemenia z dnia 15 września 2009 r. po przeprowadzeniu przez Urząd Meteorologii i Lotnictwa Cywilnego (CAMA) kontroli pod kątem organizacji obsługowej przewoźnika Yemenia zgodnie z wymogami krajowymi (YCAR-145) oraz kontroli następczej w dniu 20 września 2009 r. Oba dokumenty wykazały usunięcie wszystkich stwierdzonych nieprawidłowości. Ponadto podczas posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 10 listopada 2009 r. CAMA przekazała dodatkowe dokumenty potwierdzające usunięcie nieprawidłowości.

(24) Ponadto Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego został poinformowany o pozytywnej ocenie przez EASA i właściwe organy Francji procesu wdrażania działań naprawczych podjętego przez Yemenia w celu odzys-

kania zatwierdzenia jako organizacja obsługowa w Europie na jego obecnym etapie.

(25) Z uznaniem przyjmuje się wysiłki podjęte przez Yemenia w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas poszczególnych kontroli. Odnotowuje się zakończenie przez Yemenia realizacji planu działań naprawczych w obszarze obsługi technicznej zgodnie z informacją zawartą w ocenie przeprowadzonej w tym obszarze przez CAMA. EASA i państwa członkowskie przeprowadzą kontrolę na miejscu w Jemenie w najbliższym możliwym terminie w celu oceny sytuacji Yemenia pod kątem bezpieczeństwa, oraz aby ocenić rzeczywiste przestrzeganie przez tego przewoźnika międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zdolność CAMA do zapewnienia nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Jemenie.

(26) Państwa członkowskie będą systematycznie weryfikować rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez Yemenia przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokona przeglądu przedmiotowej sprawy na następnym swoim posiedzeniu.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

(27) Demokratyczna Republika Konga poinformowała Komisję o cofnięciu koncesji dla następujących przewoźników: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Przewoźnicy ci zaprzestali swojej działalności z dniem 30 lipca 2009 r.

(28) Ponadto właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga poinformowały o cofnięciu koncesji dla przewoźników lotniczych, co do których Komisja nie była poprzednio poinformowana o posiadaniu przez nich koncesji: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading i Transport, Brooks Trading. Przewoźnicy ci zaprzestali swojej działalności z dniem 30 lipca 2009 r.

(29) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wyżej wymienieni przewoźnicy lotniczy, posiadający koncesje wydane w Demokratycznej Republice Konga, powinni zostać wykreśleni z załącznika A.

⁽¹⁾ Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 39 i Dz.U. L 306 z 15.11.2008, s. 49.

Przewoźnicy lotniczy z Dżibuti

- (30) Istnieją potwierdzone dowody braku zdolności po stronie organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje w Dżibuti, do zajęcia się kwestią uchybień w zakresie bezpieczeństwa, jak wskazują wyniki kontroli w Dżibuti przeprowadzonej przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) w marcu 2008 r. Kontrola ta wykazała dużą liczbę poważnych uchybień w zakresie zdolności do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa lotniczego przez urząd lotnictwa cywilnego w Dżibuti. W momencie zakończenia kontroli ICAO ponad 96 % norm ICAO nie było wdrożonych.
- (31) Istnieją dowody braku zdolności właściwych organów Dżibuti do skutecznego usunięcia niezgodności z normami, stwierdzonych przez ICAO, co potwierdza fakt, iż ICAO, w swoim końcowym sprawozdaniu z lutego 2009 r., uważa, że zdecydowana większość działań naprawczych zaproponowanych lub wdrożonych przez te organy nie jest w stanie zaradzić wskazanym uchybieniem. Szczególnie w zakresie eksploatacji statków powietrznych ponad dwie trzecie zaproponowanych przez Dżibuti działań zostało uznanych jako nie do przyjęcia przez ICAO.
- (32) Ponadto ICAO przekazało wszystkim państwom będącym stronami Konwencji chicagowskiej poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa w Dżibuti, które nie ustanowiło sprawnego systemu nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi, którym właściwe organy Dżibuti wydały certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC), ani też nie przygotowały zadowalającego planu działań mających na celu zaradzenie tej sytuacji.
- (33) W związku z powyższym Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Dżibuti, wyrażając poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tym kraju, i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy Dżibuti w odpowiedzi na ustalenia i uwagi ICAO dotyczące akceptowalności działań naprawczych.
- (34) Właściwe organy Dżibuti (DACM) poinformowały Komisję o opóźnieniu wdrożenia planu działań mającego na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych przez ICAO, przy czym jedynie nieliczne z nieprawidłowości uznaje się za usunięte. DACM nie przedstawiły szczegółów podjętych działań ani dowodów na prawidłowe usunięcie nieprawidłowości będących ich przedmiotem. DACM nie odpowiedziały na uwagi ICAO dotyczące stosowności 34 działań uznanych przez ICAO za niewystarczające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.
- (35) DACM potwierdziły, że dwa śmiertelne wypadki z 2002 i 2007 r. dotyczyły statku lotniczego typu Let 410 i statku lotniczego typu Antonov 26. Nie przedstawiły one jednakże informacji na temat dochodzeń w sprawie wymienionych wypadków statków powietrznych ani działań podjętych pod kątem przyczyn tych wypadków.
- (36) DACM poinformowały Komisję o anulowaniu certyfikatu AOC Djibouti Airlines w dniu 30 lipca 2009 r., oraz że z dniem anulowania certyfikatu przedmiotowy przewoźnik zaprzestał działalności. Organ ten poinformował także, że w dniu 15 września anulował on certyfikat AOC Daallo Airlines. Jednakże Daallo Airlines wciąż posiada koncesję i korzysta ze statku powietrznego typu DC9 zarejestrowanego na Komorach, statku powietrznego typu Antonov 24 zarejestrowanego w Armenii oraz statku powietrznego typu Ilyushin 18 zarejestrowanego w Kazachstanie. Nie ujawniono tożsamości przewoźników faktycznie eksploatujących te statki powietrzne. Właściwe organy Dżibuti nie wykazały, że są w stanie skutecznie realizować swoje zadania dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Dżibuti.
- (37) Z tego powodu, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Dżibuti powinni zostać ujęci w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Konga

- (38) W listopadzie 2008 r. ICAO przeprowadziło kontrolę USOAP w Republice Konga. Następujące ustalenie skutkuje „poważnym zastrzeżeniem dotyczącym bezpieczeństwa”: „ANAC (Krajowa Agencja Lotnictwa Cywilnego) wydała pewną liczbę certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC) bez uprzedniego ustanowienia i wdrożenia procesu wydawania certyfikatów przewoźnikom lotniczym i stałego nadzoru nad nimi. W konsekwencji certyfikaty te zostały wydane bez sprawdzenia przez ANAC, czy przewoźnicy spełniają wymogi załącznika 6 do Konwencji chicagowskiej lub przepisy dokumentu ICAO nr 8335. Ponadto w Republice Konga są przewoźnicy prowadzący działalność na podstawie tymczasowej koncesji i bez AOC”. Poważne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa nadal obowiązuje.
- (39) W trakcie tej kontroli ICAO stwierdzono 63 nieprawidłowości pokazujące brak skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa. W związku z tym Republika Konga przedłożyła plan działań naprawczych. Jednakże ponad jedna trzecia proponowanych działań naprawczych nie została zaakceptowana przez ICAO.
- (40) Dnia 26 sierpnia 2009 r. towarowy statek powietrzny eksploatowany przez przewoźnika lotniczego Aero Fret Business, posiadający certyfikaty wydane w Republice Konga, uległ wypadkowi w pobliżu portu lotniczego w Brazzaville, w wyniku którego zginęło wszystkich sześć osób znajdujących się na pokładzie. Jako państwo zdarzenia Republika Konga odpowiedzialna jest za badanie wypadku, które musi zostać przeprowadzone zgodnie z postanowieniami załącznika 13 do Konwencji chicagowskiej w celu ustalenia przyczyn wypadku i zapobieżenia podobnym wypadkom w przyszłości. Jednakże w wyniku kontroli ICAO stwierdzono 11 uchybień w zakresie badania wypadków w Republice Konga, z czego 6 z zaproponowanych działań naprawczych zostało uznanych za niezadowalające.

- (41) Właściwe organy Republiki Konga poinformowały Komisję w trakcie dwóch spotkań, które odbyły się w Brukseli, o zamiarze przeprowadzenia przy pomocy ekspertów ICAO ponownej certyfikacji trzech przewoźników. Organy te przekazały także swoje decyzje z dnia 15 października 2009 r., na mocy których przewoźnikom Aero-Service, Equaflyght Services, Société Nouvelle Air Congo i Trans Air Congo przyznano certyfikaty przewoźnika lotniczego na okres jednego roku. Równocześnie właściwe organy Republiki Konga poinformowały przedsiębiorstwa Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation i Protocole Aviation, że ich certyfikaty przewoźnika lotniczego zostały cofnięte do czasu sprawdzenia dokumentacji niezbędnej do uzyskania nowego AOC. Ponadto cofnięto certyfikaty przewoźnika lotniczego następującym przewoźnikom: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines i United Express Service. Organy te nie wykazały jednak, że procedura certyfikacji mająca na celu wydanie AOC jest zgodna z odpowiednimi normami ICAO i że nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym organy te wydały AOC, jest prowadzony zgodnie z tymi normami.
- (42) Właściwe organy Republiki Konga przedstawiły Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego pisemne informacje na temat środków podjętych w związku z poważnymi zastrzeżeniami dotyczącymi bezpieczeństwa zgłoszonymi przez ICAO oraz z innymi niezgodnościami, o których mowa w sprawozdaniu ICAO z kontroli USOAP. Komisja odnotowuje wszelkie środki podjęte do tej pory przez właściwe organy Republiki Konga i wzywa je do podwojenia wysiłków na rzecz podjęcia trwałych działań naprawczych. Komisja będzie uważnie monitorować wszelkie zmiany w lotnictwie cywilnym Republiki Konga we współpracy z ICAO oraz jest gotowa udzielić pomocy technicznej mającej na celu wzmocnienie potencjału administracyjno-technicznego organu odpowiedzialnego za nadzór w tym kraju.
- (43) Jednakże właściwe organy Republiki Konga nie wykazały odpowiednich zdolności do wdrożenia stosownych norm bezpieczeństwa. W związku z powyższym, w oczekiwaniu na trwałe rozwiązanie kwestii niezgodności z normami międzynarodowymi, w tym kwestii poważnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Republice Konga powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i dlatego powinni zostać ujęci w załączniku A.
- Przewoźnicy lotniczy z Wysp Świętego Tomasza i Książęcej**
- (44) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika Executive Jet Services posiadającego certyfikat wydany na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Belgię i Francję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Przewoźnik Executive Jet Services nie udzielił właściwej odpowiedzi i nie wykazał, że wymienione uchybienia zostały z powodzeniem i w odpowiedni sposób wyeliminowane.
- (45) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika STP Airways posiadającego certyfikat wydany na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję i Zjednoczone Królestwo w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽²⁾. STP Airways udzielił jednak zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów.
- (46) Istnieją dowody, że niektórzy przewoźnicy lotniczy objęci obecnie zakazem wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty Europejskiej przenieśli część swojej działalności na Wyspy Świętego Tomasza i Książęca.
- (47) W szczególności istnieją potwierdzone dowody, że przewoźnik Hewa Bora Airways, któremu certyfikat wydano w Demokratycznej Republice Konga, aktualnie objęty zakazem wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, nadal eksploatuje, na podstawie umowy leasingu zwrotnego, statek powietrzny typu Boeing 767 o numerze seryjnym 23718, zarejestrowany z Demokratycznej Republiki Konga i zarejestrowany na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej ze znakiem rejestracyjnym S9-TOP⁽³⁾.
- (48) Ponadto przewoźnik Africa's Connection eksploatuje statek powietrzny typu Dornier 228 o numerze seryjnym 8068, zarejestrowany na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej ze znakiem rejestracyjnym S9-RAS, poprzednio zarejestrowany w Gabonie i eksploatowany przez przewoźnika SCD Aviation, któremu certyfikat wydano w Gabonie, podlegającego obecnie zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.
- (49) Ponadto istnieją sprawdzone dowody na to, że przewoźnik lotniczy British Gulf International, którego certyfikat wydano na Wyspie Świętego Tomasza, to ten sam przewoźnik, co British Gulf International, który uprzednio posługiwał się certyfikatem wydanym w Kirgistanie i który został objęty zakazem wykonywania przewozów w październiku 2006 r.⁽⁴⁾ British Gulf International nadal wykorzystuje także statek powietrzny typu Antonov 12 o numerze seryjnym 401901. Jeden ze statków powietrznych tego typu eksploatowany przez tego przewoźnika uległ dnia 13 listopada 2008 r. wypadkowi w Al Habniaya w Iraku, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty tego statku, a na jego pokładzie zginęło sześć osób.
- (50) W związku z powyższym Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Wysp Świętego Tomasza i Książęcej, wyrażając poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa działalności przewoźników Executive Jet Services i STP Airways, a także co do przeniesienia do rejestru Wysp Świętego Tomasza i Książęca statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych podlegających obecnie zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, a także poprosiła o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy w odpowiedzi na zgłoszone zastrzeżenia.

⁽¹⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

⁽²⁾ CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

⁽³⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113

⁽⁴⁾ Dz.U. L 283 z 14.10.2006, s. 28.

- (51) Właściwe organy Wyspy Świętego Tomasza (INAC) poinformowały Komisję, że w ramach procesu ponownej certyfikacji Executive Jet Services zdecydowano o tymczasowym zawieszeniu z dniem 26 października 2009 r. przewozów statkiem powietrznym typu Boeing 767 o numerze seryjnym 23178 i znaku rejestracyjnym S9-TOP eksploatowanym przez tego przewoźnika.
- (52) Przewoźnik lotniczy Executive Jet Services zwrócił się o możliwość przedstawienia Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego swoich argumentów i złożył sprawozdanie z działań podjętych w celu usunięcia uchybień stwierdzonych w ramach programu SAFA.
- (53) INAC poinformował Komisję, że w trakcie procesu ponownej certyfikacji STP Airways organ ten zdecydował się zawiesić z dniem 26 października przewozy dwoma statkami powietrznymi typu Boeing 767 o numerach seryjnych: 25411 (znak rejestracyjny nieznan) i 26208 (znak rejestracyjny S9 DBY), które następnie zostały wykreślone z rejestru. INAC doniósł, że choć STP Airways posiada ważny certyfikat AOC, nie obejmuje on obecnie żadnych statków powietrznych.
- (54) Przewoźnik lotniczy STP Airways zwrócił się o możliwość przedstawienia Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego swoich argumentów i złożył sprawozdanie z działań podjętych w celu usunięcia uchybień stwierdzonych w ramach programu SAFA. Potwierdził on, że nie eksploatuje już żadnego statku powietrznego, oraz że zamierza złożyć wnioski o zawieszenie swojego certyfikatu AOC.
- (55) INAC poinformował, że wydał 13 certyfikatów AOC, z których 3 zostały zgłoszone jako zawieszony lub wycofany. INAC nie przedstawił jednak dowodów na zawieszenie lub wycofanie certyfikatów dla następujących przewoźników: Sky Wind, Styron Trading i Jet Line.
- (56) Z dokumentacji przedstawionej przez INAC wynika, że główne miejsce prowadzenia działalności dla ponad połowy przewoźników lotniczych posiadających ważny certyfikat AOC wydany przez ten organ znajduje się poza Wyspami Świętego Tomasza i Księżęcej. W szczególności, jak wynika z odpowiedzi udzielonych na zapytanie Komisji oraz z adresów widniejących odpowiednio w ich certyfikatach AOC, British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliath Air, Transafrik International Ltd, Transcargo i Transliz Aviation posiadają główne miejsce prowadzenia działalności poza Wyspą Świętego Tomasza.
- (57) INAC nie wykazał, że realizuje swoje obowiązki w zakresie nadzoru bezpieczeństwa przewoźników lotniczych posiadających certyfikat wydany na Wyspach Świętego Tomasza i Księżęcej zgodnie z międzynarodowymi wymogami bezpieczeństwa, wzięwszy pod uwagę, że znaczna część tych przewoźników nie prowadzi regularnej przewozów na Wyspie Świętego Tomasza, oraz że INAC stwierdził, że częściowo polega na nadzorze prowadzonym przez właściwe organy w państwach, w których rzeczywiście wykonywane są przewozy. INAC nie przedstawił jednakże właściwych umów z tymi organami.
- (58) Ponadto analiza certyfikatu AOC wydanego przez właściwe organy Wysp Świętego Tomasza i Księżęcej wykazała znaczące niezgodności w zakresie potwierdzania ciągłej zdadności do lotu eksploatowanej floty, zatwierdzania przewozu towarów niebezpiecznych i zatwierdzania operacji przy ograniczonej widzialności, których nie udało się wyjaśnić w trakcie konsultacji.
- (59) Istnieją dowody wskazujące na dużą częstotliwość wypadków w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikat zarejestrowany na Wyspach Świętego Tomasza i Księżęcej. INAC potwierdził cztery wypadki śmiertelne z udziałem statków powietrznych Antonov 12, Ilyushin 76 i DHC 6 eksploatowanych przez przewoźników lotniczych zarejestrowanych na Wyspach Świętego Tomasza i Księżęcej. W odpowiedzi na zaistniałą sytuację INAC wskazał, że z dniem 21 lutego 2009 r. zdecydowano się zawiesić wszelkie przewozy statkiem powietrznym typu Antonov 12 zarejestrowanym na Wyspach Świętego Tomasza i Księżęcej. INAC potwierdził jednakże, że statki powietrzne tego typu wciąż są eksploatowane przez następujących przewoźników posiadających certyfikaty wydane na Wyspach Świętego Tomasza i Księżęcej: British Gulf International, Transliz Aviation i Goliath Air.
- (60) Istnieją dowody braku woli po stronie właściwych organów Wysp Świętego Tomasza i Księżęcej, aby wykazać zgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, na co wskazuje fakt, że Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca stale przekładają kontrolę ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOA). Kontroli ICAO zaplanowanej na maj 2007 i kwiecień 2008 nie udało się przeprowadzić w tych terminach.
- (61) Z tego powodu, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane na Wyspach Świętego Tomasza i Księżęcej nie spełniają odpowiednich wymogów bezpieczeństwa, w związku z czym powinni zostać ujęci w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Ukrainy

Ukraine Cargo Airways

- (62) Właściwe organy Ukrainy poinformowały Komisję dnia 22 września o swojej decyzji nr 574 z dnia 17 sierpnia 2009 r., na mocy której z dniem wydania przedmiotowej decyzji zaprzestaje się przewozów na podstawie certyfikatu AOC nr 145 z dnia 20 listopada 2008 r. posiadanego przez Ukraine Cargo Airways. W trakcie wystąpienia z dnia 11 listopada 2009 r. przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego właściwe organy Ukrainy potwierdziły, że „spółka Ukraine Cargo Airways nie znajduje się na liście przewoźników lotniczych zarejestrowanych na Ukrainie”.

- (63) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, przewoźnik Ukraine Cargo Airways powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- Volare*
- (64) Dnia 31 lipca 2009 r. właściwe organy Ukrainy poinformowały Komisję o swojej decyzji nr 357 z dnia 25 maja 2009 r. o unieważnieniu ze skutkiem natychmiastowym AOC przewoźnika ukraińskiego Volare.
- (65) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, przewoźnik Volare powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- Motor Sich*
- (66) W związku z przyjęciem rozporządzenia (WE) nr 619/2009 dnia 27 października 2009 r. zespół europejskich ekspertów, pod kierownictwem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, przeprowadził inspekcję u ukraińskiego przewoźnika Motor Sich (MSI) w celu zweryfikowania stanu wykonania działań naprawczych i skutecznego usunięcia uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, mając na uwadze trwałe usunięcie tych nieprawidłowości.
- (67) W sprawozdaniu z inspekcji przeprowadzonej przez ten zespół stwierdza się, że MSI przeprowadził dogłębną analizę nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli SAFA. Okazało się, że dogłębna analiza oraz plan działań naprawczych opracowany na jej podstawie wydają się rozwiązywać kwestię nieprawidłowości. W trakcie inspekcji MSI stwierdził, że rozpatrzono i usunięto nieprawidłowości stwierdzone uprzednio przez SAFA w odniesieniu do floty statków powietrznych tego przewoźnika, w tym te dotyczące systemu ostrzegania o niebezpiecznym zbliżeniu się do powierzchni ziemi (EGPWS), pasów bezpieczeństwa w kokpicie, siatek mocujących w przedziale bagażowym. Stwierdzono także, że opracowano wykresy kalkulacyjne parametrów startowych dla wszystkich typów statków powietrznych i wszystkich pasów startowych, z których statki te korzystają. Zespół pod kierownictwem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, po przeprowadzeniu fizycznej kontroli lub przeglądu dokumentacji uzyskał potwierdzenie, że: a) kokpity w statkach powietrznych typu AN-12, AN-72 i YAK-40 zostały wyposażone pasy bezpieczeństwa; b) kokpit statku typu AN-12 wyposażono w maski tlenowe do natychmiastowego użytku (w trakcie inspekcji skontrolowano trwający akurat montaż masek w statku powietrznym UR-11316); c) w statkach powietrznych typu AN-12 i AN-140 zamontowano system EGPWS; d) opracowano wykresy parametrów startowych dla statków typu AN-12 i YAK-40 na wszystkie pasy startowe, z których statki te obecnie korzystają. W trakcie wystąpienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego właściwe organy Ukrainy potwierdziły zdolność przedmiotowego przewoźnika do stosowania systemu zarządzania jakością i zobowiązały się poinformować Komisję o wynikach kontroli, która ma zostać przeprowadzona w tym zakresie.
- (68) W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych w trakcie inspekcji zespół ekspertów przeprowadził wrywkową kontrolę sprawdzając w szczególności wykaz wyposażenia minimalnego (MEL), instrukcje eksploatacji, plan ograniczenia czasów lotu, dokumenty i procedury dotyczące dyspozycji i kontroli lotów, wrywkowe kontrole kompletnej i przedłożonej dokumentacji lotów. Nie stwierdzono odstępstw od norm ICAO. Ponadto podczas inspekcji MSI pokazał zespołowi ekspertów, że prowadzi analizy zapisu danych z lotu dla wszystkich przeprowadzonych lotów i wszystkich eksploatowanych statków powietrznych.
- (69) Przewoźnik lotniczy wystąpił z wnioskiem o możliwość złożenia ustnych wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się dnia 11 listopada 2009 r. a podczas spotkania dostarczył on pisemne informacje potwierdzające wdrożenie działań naprawczych w celu wyeliminowania stwierdzonych uprzednio uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (70) Po wystąpieniu właściwych organów Ukrainy i przewoźnika lotniczego z dnia 11 listopada 2009 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zwrócił się do Krajowego Urzędu Lotnictwa o przedstawienie następującej dokumentacji umożliwiającej ustalenie, czy na obecnym etapie wskazane jest usunięcie Motor Sich z wykazu: a) dokumentacja audytu systemu zarządzania jakością przedmiotowego przewoźnika; b) potwierdzenie, że wszystkie statki powietrzne Motor Sich prowadzące przewozy międzynarodowe zostały wyposażone zgodnie z normami ICAO, w szczególności: i) w statkach typu AN-12, AN-72 i YAK-40 zainstalowano pasy bezpieczeństwa w kokpicie; ii) w kokpicie statku AN-12 zainstalowano maski tlenowe do natychmiastowego użytku; iii) w statkach typu AN-12 i AN-140 zainstalowano system EGPWS; c) potwierdzenie dostępności w instrukcji eksploatacji przewoźnika parametrów startowych dla wszystkich pasów startowych, z których korzystają obecnie statki typu AN-12 i YAK-40 eksploatowane przez Motor Sich; d) dowody na właściwe usunięcie 38 nieprawidłowości stwierdzonych w 2009 r. przez Krajowy Urząd Lotnictwa Ukrainy w trakcie działań prowadzonych w ramach nadzoru nad tym przewoźnikiem. Właściwe organy Ukrainy przekazały wymienione informacje dnia 16 listopada.
- (71) Po otrzymaniu powyższych informacji od właściwych organów Ukrainy, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Motor Sich powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- UMAir*
- (72) W związku z przyjęciem rozporządzenia (WE) nr 619/2009 dnia 28 października 2009 r. zespół europejskich ekspertów przeprowadził inspekcję u przewoźnika UMAir w celu zweryfikowania stanu wykonania działań naprawczych i skutecznego usunięcia uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, mając na uwadze trwałe usunięcie tych nieprawidłowości.

(73) Podczas inspekcji, zespołowi ekspertów przedstawiono uaktualniony plan działań naprawczych, w którym stwierdzono, że kierownik ds. jakości kontrolowanego przewoźnika dokonał przeglądu wdrożonych działań naprawczych. Kontrola stanu nieprawidłowości stwierdzonych przez zespół europejskich ekspertów podczas inspekcji u wymienionego przewoźnika z dnia 28 maja 2009 r. wykazała jednak, że mimo podjęcia znaczących wysiłków od czasu wymienionej inspekcji w celu właściwego usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, niektórych z nieprawidłowości mających znaczenie dla bezpieczeństwa lotu (monitorowanie danych lotu w statku DC-9) oraz dla ciągłej zdatności do lotu, obsługi technicznej i inżynierii lotniczej (w przypadku statków DC-9 i MD-80 nie zastosowano jeszcze programu do monitorowania stanu silnika) nie można na razie uznać za usunięte. Ponadto, w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, stwierdzono kolejną nieprawidłowość wynikającą z rozbieżności znalezionej w zatwierdzonym wykazie wyposażenia minimalnego (MEL) dla statku powietrznego typu DC-9.

(74) Podczas posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 11 listopada 2009 r. UMAir oświadczył, że złożył on wniosek o ograniczenie swojego certyfikatu AOC, tak aby wykluczyć statek powietrzny DC-9 z przewozów do Wspólnoty. Właściwe organy Ukrainy wydały nowy certyfikat AOC wykluczający przewozy do UE wymienionym typem statku powietrznego z dniem 11 listopada 2009 r.

(75) Odnotowuje się poprawę osiągniętą przez UMAir od czasu wizyty ekspertów europejskich w maju 2009 r. oraz ograniczenia nałożone na certyfikat AOC tego przewoźnika. Uwzględniając znaczące wysiłki podjęte przez przedmiotowego przewoźnika w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno się umożliwić mu wznowienie przewozów do Wspólnoty z wykorzystaniem części jego floty.

(76) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, UMAir powinien zostać przeniesiony z załącznika A do załącznika B, przez co wolno mu będzie wznowić przewozy do Wspólnoty z wykorzystaniem statku powietrznego typu MD-83 o znaku rejestracyjnym UR-CFF.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Ukrainy

(77) Zgodnie z rozporządzeniem nr 619/2009 Komisja nadal uważnie monitorowała realizację licznych środków przedstawionych przez właściwe organy Ukrainy w trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 1 lipca 2009 r. W związku z tym unijni eksperci przeprowadzili w dniach od 26 do 29 października inspekcję w państwowej administracji lotnictwa Ukrainy. Celem tej inspekcji było sprawdzenie stanu wykonania zaproponowanych działań naprawczych, mających rozwiązać nieprawidłowości zgłoszone w sprawozdaniu z inspekcji unijnych ekspertów przeprowadzonej w dniach od 25 do 29 maja 2009 r., a także działań przedstawionych w planie działań naprawczych

przedłożonym przez państwową administrację lotnictwa Ukrainy w dniu 23 czerwca, służącym poprawie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami podlegającymi sprawowanej przez ten organ kontroli regulacyjnej.

(78) W sprawozdaniu z inspekcji stwierdzono, że na podstawie dowodów przedstawionych przez właściwe organy Ukrainy podczas inspekcji 14 z 33 nieprawidłowości stwierdzonych podczas inspekcji przeprowadzonej w maju 2009 r. można uznać za usunięte. 19 nieprawidłowości wciąż nie zostało wyeliminowanych.

(79) Odnotowuje się poprawę osiągniętą przez właściwe organy od czasu wizyty ekspertów w maju 2009 r., w szczególności intensyfikację działań w ramach nadzoru nad ukraińskimi przewoźnikami lotniczymi oraz wykreślenie znaczącej ilości statków powietrznych z ukraińskiego rejestru (ponad 800 statków powietrznych z 1 600 statków w 2008 r.). Zachęca się właściwe organy do dalszej intensyfikacji działań na rzecz wzmocnienia nadzoru nad bezpieczeństwem.

Ariana Afghan Airlines

(80) Na podstawie dokumentacji przedłożonej przez przewoźnika Komisja stwierdza, że Ariana Afghan Airlines poddał zmianom system zarządzania, zatrudnił ekspertów zewnętrznych do pomocy przy przeprojektowaniu swojej polityki, procedur i podręczników, a także nabył dwa statki powietrzne typu Airbus A310 oraz wspomaga swoją działalność współpracą z Turkish Technic. Komisja odnotowała także zamiar przewoźnika poddania się kontroli przeprowadzanej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

(81) Afgańskie Ministerstwo Transportu i Lotnictwa Cywilnego (MoTCA) przesłało pismo opisujące postęp poczyniony zarówno przez MoTCA jak i przewoźnika Ariana w celu spełnienia norm międzynarodowych. W piśmie tym potwierdzono znaczące zmiany, jakie Ariana Afghan Airlines przeszedł pod kątem wyposażenia statków powietrznych, zarządzania i dokumentacji; potwierdza się jednakże, że nie przeprowadzono jeszcze kontroli tego przewoźnika, choć jej przeprowadzenie zaplanowano przed końcem roku 2009. W związku z tym MoTCA nie jest jeszcze w stanie potwierdzić, czy Ariana Afghan Airlines spełnia wymogi norm ICAO i korzysta ze skutecznego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Choć MoTCA stwierdziło, że w tym roku przeprowadzono szereg działań w ramach nadzoru (np. kontrole lotu i kontrole na ziemi), nie przedstawiono żadnych dowodów dokumentujących wyniki tych kontroli.

(82) Komisja odnotowuje postęp poczyniony przez Ariana Afghan Airlines w celu dostosowania się do międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Jednak do czasu otrzymania dodatkowej dokumentacji potwierdzającej usunięcie przez przewoźnika przyczyn uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, ocenia się, w oparciu o wspólne kryteria, że przewoźnik powinien nadal figurować w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Angoli*TAAG Angola Airlines*

- (83) Przewoźnikowi TAAG Angolan Airlines zezwolono na wykonywanie lotów w Portugalii od lipca 2009 r., wyłącznie przy użyciu statków powietrznych typu Boeing 777-200 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE, D2-TEF i na warunkach określonych w motywach 58 i 59 rozporządzenia (WE) nr 619/2009 ⁽¹⁾.
- (84) Komisja wystąpiła do właściwych organów Angoli (INAVIC) o przekazanie informacji dotyczących nadzoru nad przewoźnikiem TAAG Angolan Airlines, w szczególności w zakresie wzmożonego nadzoru nad lotami do Portugalii i jego wyników.
- (85) INAVIC poinformował Komisję o wzmocnieniu stałego nadzoru nad przewoźnikiem TAAG Angolan Airlines, w szczególności poprzez kontrole na ziemi, oraz że wyniki tych kontroli nie ujawniły uchybień w zakresie bezpieczeństwa lub uchybień o powtarzalnym charakterze.
- (86) TAAG Angolan Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 10 listopada 2009 r. w celu przedstawienia informacji na temat postępów w realizacji planu działań oraz danych na temat bezpieczeństwa przewozów wykonywanych przez tego przewoźnika do Lizbony. Stwierdzono, że statkiem powietrznym typu Boeing 777 wykonano ponad 100 przelotów do Lizbony bez zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa, oraz że TAAG otrzymał w dniu 23 października 2009 r. certyfikat INAVIC upoważniający go do przeprowadzania lotów ETOPS 120 min statkiem typu Boeing 777. Przewoźnik złożył także wniosek, aby warunkami obowiązującymi dla floty B777 objąć także jego flotę 737-700.
- (87) Właściwe organy Portugalii potwierdziły, że wyniki kontroli TAAG Angolan Airlines na ziemi przeprowadzonych przez nie od wznowienia lotów do Lizbony nie ujawniły uchybień w zakresie bezpieczeństwa lub uchybień o powtarzalnym charakterze.
- (88) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że TAAG powinien nadal figurować w załączniku B pod warunkiem, że przewoźnik ten będzie przeprowadzał nie więcej niż dziesięć lotów tygodniowo statkami powietrznymi typu Boeing B-777 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE i D2-TEF lub statkami powietrznymi typu Boeing B-737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH i D2-TBJ z Luandy do Lizbony. Przewozy te mogą odbyć się jedynie po uprzednim przeprowadzeniu kontroli na ziemi statku powietrznego przez organy Angoli przed każdym lotem z Angoli oraz po przeprowadzeniu kontroli na ziemi statku powietrznego przez organy Portugalii w Portugalii. Jest to środek tymczasowy a Komisja dokona przeglądu sytuacji na podstawie wszelkich dostępnych informacji, w szczególności oceny dokonanej przez właściwe organy Portugalii.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi z Angoli

- (89) INAVIC poinformował o znacznych postępach w usuwaniu nieprawidłowości stwierdzonych podczas ostatniej unijnej inspekcji służącej ocenie bezpieczeństwa, która miała miejsce w dniach od 8 do 11 czerwca 2009 r. W szczególności dokonano dalszej aktualizacji szczegółowych przepisów eksploatacyjnych zgodnie z wymogami ICAO, zatrudniono kolejnych wykwalifikowanych pracowników, w szczególności inspektorów ds. eksploatacji statków powietrznych wyspecjalizowanych w statkach typu Boeing 737-700, dzięki czemu ogólna ilość działań w ramach nadzoru zwiększono o 30 %.
- (90) INAVIC poinformował o postępach w procesie ponownej certyfikacji angolskich przewoźników lotniczych, którego zakończenie spodziewane jest z końcem 2010 r., jednak oprócz TAAG Angolan Airlines żaden przewoźnik lotniczy nie otrzymał do tej pory certyfikatu.
- (91) Komisja zachęca INAVIC do zdecydowanego kontynuowania procesu ponownej certyfikacji angolskich przewoźników lotniczych z odpowiednim uwzględnieniem ewentualnych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa, które mogą się pojawić w tym zakresie. W oczekiwaniu na ponowną certyfikację przewoźników Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair i Sonair zgodnie z nowymi regulacjami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego Angoli, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że tych 18 przewoźników powinno nadal figurować w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu*Berkut State Aircompany*

- (92) Berkut State Aircompany poinformował Komisję o usunięciu jednego statku powietrznego typu IL-76 i jednego statku powietrznego typu AN-12 ze swojej floty, oraz że w sierpniu 2009 r. zdecydował się on ograniczyć swoją działalność wyłącznie do lotów krajowych.
- (93) Właściwe organy Kazachstanu potwierdziły ten stan rzeczy i przedstawiły dowody, że w dniu 30 października 2009 r. wystawiły na rzecz Berkut State Aircompany „certyfikat eksploatacyjny”, w którym wyklucza się loty handlowe.
- (94) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Berkut State Aircompany powinien zostać wykreślony z załącznika A.

Prime Aviation

- (95) Przewoźnik Prime Aviation, posiadający certyfikat wydany w Kazachstanie, wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 11 listopada 2009 r. Stwierdził on, że jego flota handlowa ogranicza się do jednego statku powietrznego typu Challenger 604 o znaku rejestracyjnym P4-CHV zarejestrowanego poza Kazachstanem (na Arubie).

⁽¹⁾ Dz.U. L 182 z 15.7.2009, s. 8.

(96) Właściwy organ Aruby odpowiada za nadzór nad statkiem powietrznym typu Challenger 604 o znaku rejestracyjnym P4-CHV zgodnie z przepisami załączników 1 oraz 8 do Konwencji chicagowskiej, jak również załącznika 6 w kwestiach dotyczących ciągłej zdatności do lotu. Organ ten przeprowadził kontrolę przewoźnika Prime Aviation w marcu 2009 r., która ujawniła liczne uchybienia. Dokumentacja przekazana przez przedmiotowego przewoźnika lotniczego Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego nie zawiera dowodów, że wszystkie działania naprawcze przyniosły oczekiwany skutek. W odniesieniu do wymogów załącznika 6 ICAO kontrola ta nie wykazała, że nadzór nad eksploatacją statków powietrznych jest skutecznie prowadzony. W szczególności nie przedstawiono dowodów na odpowiednie zatwierdzenie wykazu MEL a wyjaśnienia wciąż wymagają warunki usuwania niedociągnięć.

(97) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że ten przewoźnik nadal powinien figurować w załączniku A.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Kazachstanu

(98) Właściwe organy Kazachstanu wystąpiły z wnioskiem o umożliwienie im złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 11 listopada 2009 r. w celu przedstawienia poprawy sprawowanego przez nie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa.

(99) Organy te poinformowały Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o działaniach podjętych w celu wyeliminowania dwóch istotnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa zgłoszonych do ICAO w dniu 30 października 2009 r. Działania te realizowane są stopniowo, a zakończenie działań dotyczących statku powietrznego wykonującego handlowe przewozy lotnicze przewiduje się na październik 2010 r.

(100) Ponadto właściwe organy Kazachstanu poinformowały, że zainicjowały szereg środków egzekucyjnych mających na celu zawieszenie lub unieważnienie kilku certyfikatów przewoźnika lotniczego. W szczególności zawiesiły one certyfikaty AOC następujących przewoźników: Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly i Turgay Avia. Zawiesiły one także świadectwa zdatności do lotu 66 statków powietrznych typu Antonov 2 i wykreśliły z rejestru kazachskiego 13 statków powietrznych, w tym 10 statków typu Ilyushin 76, jeden statek typu Ilyushin 62, jeden statek typu Antonov 28 i jeden statek typu Antonov 2.

(101) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały także i przedstawiły dowody, że certyfikaty AOC następujących dziesięciu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie zostały wycofane: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (wycofany w dniu 1 kwietnia 2009 r.), oraz Sayat Air (wycofany w dniu 19 sierpnia 2009 r.). W związku z tym,

w oparciu o wspólne kryteria, ci przewoźnicy lotniczy powinni zostać wykreśleni z załącznika A.

(102) W oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający koncesje wydane w Kazachstanie, z wyjątkiem przewoźnika Air Astana, nadal powinni figurować w załączniku A.

(103) Odnotowuje się, że Kazachstan realizuje ambitną reformę swojego sektora lotniczego, szczególnie w zakresie zwiększenia poziomu bezpieczeństwa. Z zadowoleniem przyjmuje się trwający przegląd ustawodawstwa dotyczącego lotnictwa, a także ustanowienie ośrodka kontroli lotów, co przyniesie lepsze uregulowania prawne w lotnictwie cywilnym Kazachstanu i powinno skutkować istotną poprawą w zakresie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W tym kontekście wzywa się właściwe organy Kazachstanu do pełnej współpracy z ICAO w celu zagwarantowania, że proponowany plan działań zostanie zaakceptowany przez tę organizację i terminowo wykonany.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

(104) Właściwe organy Kirgistanu przedstawiły swoje argumenty w dniu 11 listopada 2009 r. i złożyły sprawozdanie z postępu wdrażania planu działań ustanowionego w celu wyeliminowania stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. W szczególności wskazały one, że dokonano rewizji ustawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego, że trwa tworzenie niezależnego organu cywilnego ds. bezpieczeństwa lotniczego, oraz że zaostrzono warunki przyznawania certyfikatu przewoźnika lotniczego. Organy te stwierdziły także, że wycofano znaczącą liczbę certyfikatów AOC, a większość statków powietrznych została wykreślona z rejestru.

(105) Właściwe organy Kirgistanu poinformowały o wydaniu nowego AOC przewoźnikowi Asian Air. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnik Asian Air powinien zostać ujęty w załączniku A.

(106) Przyjmuje się do wiadomości, że Kazachstan realizuje ambitną reformę swojego sektora lotniczego, szczególnie w zakresie zwiększenia poziomu bezpieczeństwa. Podkreśla się znaczenie kontroli przeprowadzonej przez ICAO w kwietniu 2009 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP). Wzywa się właściwe organy Kirgistanu do pełnej współpracy z ICAO w celu zagwarantowania, że proponowany plan działań zostanie zaakceptowany przez tę organizację i terminowo wykonany.

(107) Zdecydowano, że Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadzi w Kirgistanie inspekcję w ramach monitorowania procesu wdrażania wymogów obowiązujących w zakresie bezpieczeństwa przez właściwy organ oraz przez podmioty znajdujące się pod jego nadzorem. Inspekcja ta zostanie przeprowadzona po uzgodnieniu z ICAO planu działań i po jego wdrożeniu.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (108) Na podstawie sprawdzonych dowodów⁽¹⁾ dotyczących znaczących uchybień w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych po stronie przewoźnika lotniczego YAK Service posiadającego certyfikat wydany przez właściwe organy Federacji Rosyjskiej, Komisja wszczęła formalne dochodzenie w sprawie tego przewoźnika w dniu 15 lipca 2009 r. Właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komisję w dniu 4 sierpnia 2009 r., że w wyniku inspekcji przeprowadzonej przez te organy, w ramach których potwierdzono wymienione uchybienia, przewozy wykonywane przez przedmiotowego przewoźnika statkami powietrznymi typu YAK-42 i YAK-40 poddane zostały ograniczeniom na mocy decyzji tych organów z dnia 24 lipca 2009 r.
- (109) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komisję w dniu 6 października 2009 r., że po wdrożeniu środków naprawczych przez przedmiotowego przewoźnika lotniczego, zniosły one ograniczenia eksploatacyjne nałożone na jego statki powietrzne. Przewoźnik ten w towarzystwie właściwego organu spotkał się z Komisją i państwami członkowskimi w dniu 30 października.
- (110) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej przedstawiły Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego swoje argumenty w dniu 11 listopada, objaśniając poszczególne działania w zakresie nadzoru oraz działania egzekucyjne podjęte przez nie w celu zapewnienia wyeliminowania przez przewoźnika w trwały sposób stwierdzonych wcześniej uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto organy te stwierdziły, że statki powietrzne eksploatowane przez YAK Services będą regularnie poddawane kontrolom na ziemi w celu zapewnienia zgodności z normami międzynarodowymi. Na podstawie tych informacji, Komisja oraz członkowie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uważają, że stwierdzone uprzednio uchybienia w zakresie bezpieczeństwa po stronie YAK Service stały się przedmiotem działań w ramach odpowiedzialności właściwych organów Federacji Rosyjskiej.
- (111) W oparciu o informacje przedstawione przez te organy, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że na obecnym etapie nie należy podejmować żadnych dodatkowych działań. Państwa członkowskie będą systematycznie weryfikować rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez YAK Service przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.
- (112) W piśmie przesłanym dnia 9 listopada 2009 r. właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komisję o decyzji z dnia 6 listopada 2009 r. podjętej przez rosyjski komitet ds. certyfikacji o zniesieniu ograniczeń nałożonych wcześniej na eksploatację statków powietrznych przez przewoźnika Aeroflot Nord.
- (113) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komisję w dniu 9 listopada 2009 r., że zmieniły swoją decyzję z dnia 25 kwietnia 2008 r., w której wykluczyły z przewozów do Wspólnoty statki powietrzne figurujące w AOC trzynastu rosyjskich przewoźników lotniczych. Statki te nie były wyposażone odpowiednio do wykonywania lotów międzynarodowych zgodnie z normami ICAO (brak TAWS/E-GPWS na wyposażeniu), a ich świadectwa zdatności do lotu wygasły i nie zostały przedłużone.
- (114) Zgodnie z nową decyzją z przewozów do, w ramach i z Wspólnoty wyklucza się następujące statki powietrzne:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; 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 i RA-85682.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 i RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 i RA-88300; Yak-40K: RA-21505 i RA-98109; Yak-42D: RA-42437; wszystkie (22) helikoptery Kamov Ka-26 (znak rejestracyjny nieznan); wszystkie (49) helikoptery Mi-8 (znak rejestracyjny nieznan); wszystkie (11) helikoptery Mi-171 (znak rejestracyjny nieznan); wszystkie (8) helikoptery Mi-2 (znak rejestracyjny nieznan); wszystkie (1) helikoptery EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 i RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: statek powietrzny typu TU-154M RA-85683 poprzednio objęty certyfikatem AOC przewoźnika Krasnoyarsky Airlines wycofanym na początku tego roku, eksploatowany obecnie przez innego przewoźnika lotniczego posiadającego certyfikat wydany przez Federację Rosyjską.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, i RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; wszystkie statki typu TU-134 (znak rejestracyjny nieznan); wszystkie statki typu Antonov An-24 (znak rejestracyjny nieznan); wszystkie statki typu An-2 (znak rejestracyjny nieznan); wszystkie helikoptery Mi-2 (znak rejestracyjny nieznan); wszystkie helikoptery Mi-8 (znak rejestracyjny nieznan).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 i RA-85690.
- (1) FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; wszystkie statki typu Tupolev TU-134A w tym: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 i RA-65973; wszystkie statki typu Antonov AN-24RV w tym: RA-46625 i RA-47818; statki powietrzne typu AN24RV o znakach rejestracyjnych RA-46625 i RA-47818 eksploatowane są obecnie przez innego rosyjskiego przewoźnika.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 i RA-85508.
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; wszystkie statki typu (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-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, i RA-65977; statki powietrzne typu RA-65143 i RA-65916 eksploatowane są przez innego rosyjskiego przewoźnika; wszystkie (1) TU-134B: RA-65726 eksploatowany jest przez innego rosyjskiego przewoźnika; wszystkie (10) statki typu Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 i RA-88280; wszystkie helikoptery Mil-26: (znak rejestracyjny nieznany); wszystkie helikoptery Mil-10: (znak rejestracyjny nieznany); wszystkie helikoptery Mil-8 (znak rejestracyjny nieznany); wszystkie helikoptery AS-355 (znak rejestracyjny nieznany); wszystkie helikoptery BO-105 (znak rejestracyjny nieznany); statki powietrzne typu AN-24B (RA-46267 i RA-47289) oraz statki powietrzne typu AN-24RV (RA-46509, RA-46519 i RA-47800) eksploatowane są przez innego przewoźnika rosyjskiego.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: , RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 i RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 i RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203,

RA-87968, RA-87971, i RA-88200; statek powietrzny RA-65555 eksploatowany jest przez innego przewoźnika rosyjskiego.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B

- (115) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnym wykazie uaktualnionym w dniu 13 lipca 2009 r. oraz przez organy 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, w stosownych przypadkach, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).
- (116) Środki przewidziane 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 tekstem znajdującym się w załączniku A do niniejszego rozporządzenia.
2. załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku 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 26 listopada 2009 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 (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republika Sudanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Królestwo Kambodży
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	nieznany	VRB	Republika Rwandy
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli z wyjątkiem TAAG Angola Airlines, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	015	nieznany	Republika Angoli
AIR26	004	DCD	Republika Angoli
AIR GEMINI	002	GLL	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	nieznany	Republika Angoli
AIR JET	003	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	nieznany	Republika Angoli
ALADA	005	RAD	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	nieznany	Republika Angoli
DIEXIM	007	nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	011	nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	nieznany	Republika Angoli
PHA	019	nieznany	Republika Angoli
RUI & CONCEICAO	012	nieznany	Republika Angoli
SAL	013	nieznany	Republika Angoli
SERVISAIR	018	nieznany	Republika Angoli
SONAIR	014	SOR	Republika Angoli

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:		—	Republika Beninu
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	nieznany	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	n/d	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	nieznany	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:			Republika Konga
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	nieznany	Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:		—	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANYY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	nieznany	DAO	Dżibuti
DJIBOUTI AIRLINES	nieznany	DJB	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	nieznany	CEL	Gwinea Równikowa

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
EGAMS	nieznany	EGM	Gwinea Równikowa
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Gwinea Równikowa
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/d	Gwinea Równikowa
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	n/d	Gwinea Równikowa
STAR EQUATORIAL AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines oraz Ekspres Transportasi Antarbenua, w tym:			Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	nieznany	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	nieznany	Republika Indonezji
CARDIG AIR	121-013	nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	nieznany	Republika Indonezji
MEGANTARA	121-025	MKE	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezji
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	nieznany	Republika Indonezji
NYAMAN AIR	135-042	nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	nieznany	Republika Indonezji
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	nieznany	Republika Indonezji
SKY AVIATION	135-044	nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	nieznany	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie z wyjątkiem Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AERO AIR COMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AEROPRAKT KZ	nieznany	APK	Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republika Kazachstanu
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu
AIR DIVISION OF EKA	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AIR FLAMINGO	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
AIR TRUST AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AK SUNKAR AIRCOMPANY	nieznany	AKS	Republika Kazachstanu
ALMATY AVIATION	nieznany	LMT	Republika Kazachstanu
ARKHABAY	nieznany	KEK	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republika Kazachstanu
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republika Kazachstanu
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republika Kazachstanu
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republika Kazachstanu
BERKUT KZ	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republika Kazachstanu
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republika Kazachstanu
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	nieznany	KZE	Republika Kazachstanu
FENIX	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republika Kazachstanu
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republika Kazachstanu
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAIRWEST	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
KAZAVIA	nieznany	KKA	Republika Kazachstanu
KZAVIASPAS	nieznany	KZS	Republika Kazachstanu
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republika Kazachstanu
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republika Kazachstanu
NAVIGATOR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	nieznany	KOV	Republika Kazachstanu
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION			Republika Kazachstanu
SALEM AIRCOMPANY	nieznany	KKS	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	nieznany	SAV	Republika Kazachstanu
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	nieznany	SMK	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republika Kazachstanu
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republika Kazachstanu
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republika Kazachstanu
SKYSERVICE	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
TYAN SHAN	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	nieznany	JTU	Republika Kazachstanu
ZHERSU AVIA	nieznany	RZU	Republika Kazachstanu
ZHEKAZGANAIR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
ASIAN AIR	nieznany	AAZ	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	EEA	Republika Kirgiska
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republika Kirgiska
ITEK AIR	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MAX AVIA	33	MAI	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
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
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii		—	Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem Gabon Airlines, Afrijet oraz SN2AG, w tym:			Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:	—	—	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSCARG	01/AOC/2009	nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	nieznany	RUM	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 organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:	—	—	Suazi
AERO AFRICA (PTY) LTD	nieznany	RFC	Suazi
JET AFRICA SWAZILAND	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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

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)	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora	Rodzaj statku powietrznego	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo, w którym dokonano rejestracji
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrz- nych typu Falcon 50; 1 statku powietrznego typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR- LGV; TR-LGY; TR- AFJ	Republika Gabońska
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrz- nych typu B767; 4 statków powietrz- nych typu B757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrz- nych typu Fokker 50	Cała flota z wyjątkiem: 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 (autono- miczne terytorium Królestwa Nider- landów)
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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrz- nego typu Boeing B-767-200	Cała flota z wyjątkiem: TR- LHP	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrz- nego typu Chal- lenger, CL 601, 1 statku powietrz- nego typu HS- 125-800	Cała flota z wyjątkiem: TR- AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska; Repub- lika Południowej Afryki
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: 3 statków powietrz- nych typu Boeing B-777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B-737-700	Cała flota z wyjątkiem: D2- TED, D2-TEE, D2- TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Republika Angoli
UKRAINIAN MEDI- TERRANEAN	164	UKM	Ukraina	Cała flota z wyjątkiem jednego statku powietrznego typu MD 83	Cała flota z wyjątkiem: UR- CFF	Ukraina

⁽¹⁾ Afrijet może w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

⁽²⁾ Air Astana mogą w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone wyznaczone do bieżącego użytku statki powietrzne.

⁽³⁾ Gabon Airlines mogą w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone wyznaczone do bieżącego użytku statki powietrzne.

⁽⁴⁾ TAAG Angola Airlines mogą obsługiwać wyłącznie przewozy do Portugalii przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywach 58 i 59 niniejszego rozporządzenia.

⁽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.