

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 331/2008

z dnia 11 kwietnia 2008 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, określonymu 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 kraje trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) 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.
- (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) W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy posiadający koncesje wydane przez Ukrainę*Albatross Avia Ltd*

- (7) Francja powiadomiła Komisję o nałożeniu ze skutkiem natychmiastowym zakazu wykonywania przewozów w odniesieniu do wszystkich operacji przewoźnika Albatross Avia Ltd, posiadającego certyfikat wydany przez Ukrainę, z uwagi na fakt, iż jest to w rzeczywistości ukraiński przewoźnik Volare, objęty już zakazem wykonywania przewozów⁽⁴⁾. Francja złożyła w Komisji wniosek o aktualizację wspólnotowego wykazu na mocy art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i art. 6 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (8) Przewoźnik lotniczy nie przedstawił żadnych stosownych dowodów, które rozwiałyby obawy zgłoszone przez Francję.
- (9) Po przeprowadzeniu konsultacji z Komisją i niektórymi państwami członkowskimi właściwe organy Ukrainy poinformowały Komisję o swojej decyzji o uchyleniu certyfikatu (AOC) wymienionego przewoźnika lotniczego. W związku z tym, na podstawie wspólnych kryteriów stwierdza się, że nie są konieczne żadne dalsze działania dotyczące Albatross Avia Ltd.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1400/2007 (Dz.U. L 311 z 29.11.2007, s. 12).

⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 787/2007 z dnia 4 lipca 2007 r. (Dz.U. L 175 z 5.7.2007, s. 10).

- (10) Komisja jest jednak zaniepokojona faktem, że władze ukraińskie wydały certyfikat przewoźnika lotniczego przedsiębiorstwu, które jest w istocie przewoźnikiem lotniczym objętym już zakazem wykonywania przewozów. Jeżeli taka sytuacja się powtórzy, będzie to wskazywać, że władze te mogą nie spełniać wspólnych kryteriów określonych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- Ukraine Cargo Airways*
- (11) Istnieją potwierdzone dowody istnienia poważnych naruszeń w zakresie bezpieczeństwa po stronie Ukraine Cargo Airways, przewoźnika posiadającego certyfikat wydany przez Ukrainę, które dotyczą wszystkich typów statków powietrznych. Naruszenia te zostały stwierdzone przez: Austrię, Węgry, Francję, Niemcy, Włochy Łotwę, Luksemburg, Rumunię, Polskę, Hiszpanię i Niderlandy⁽¹⁾ w wyniku kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA.
- (12) Austria powiadomiła Komisję o nałożeniu ze skutkiem natychmiastowym zakazu wykonywania przewozów w odniesieniu do statków powietrznych typu AN-12 należących do Ukraine Cargo Airways, które były do tej pory wykorzystywane przy wykonywaniu przewozów do Austrii, w oparciu o wspólne kryteria, zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, i złożyła w Komisji wniosek o aktualizację wspólnotowego wykazu na mocy art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i art. 6 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (13) Austria podjęła opisane wyżej działania z następujących powodów: a) poważne naruszenia w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika lotniczego, potwierdzone w sprawozdaniach stwierdzających poważne braki w zakresie bezpieczeństwa wykryte w wyniku kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA oraz wskazujących, że przewoźnik, który został o tych naruszeniach poinformowany, do tej pory ich nie naprawił; b) niezdolność przewoźnika do naprawienia naruszeń w zakresie bezpieczeństwa, której dowodem są niewłaściwe i niewystarczające działania naprawcze zgłoszone w odpowiedzi na wykryte braki w dziedzinie bezpieczeństwa; c) brak zdolności i woli do usunięcia naruszeń w zakresie bezpieczeństwa po stronie władz odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikiem, widoczny w braku współpracy z właściwymi organami Austrii, które przeprowadziły kontrole na ziemi, oraz w niewystarczającej zdolności do wdrożenia i wyegzekwowania odnośnych norm bezpieczeństwa.
- (14) Wykryte przez Austrię i inne państwa członkowskie naruszenia w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do statków powietrznych typu AN-12, AN-26 oraz IŁ-76 dotyczyły tych samych obszarów. Ponadto naruszenia te występowały wielokrotnie w omawianym okresie. Stanowi to dowód ich systemowego charakteru.
- (15) W toku konsultacji z Komisją i niektórymi państwami członkowskimi przewoźnik Ukraine Cargo Airways przedstawił plan działań naprawczych, które jego zdaniem usuwają wszystkie wykryte naruszenia w zakresie bezpieczeństwa w obszarach serwisu, techniki i operacji, w odniesieniu do wszystkich trzech typów statków powietrznych wykorzystywanych przez przewoźnika w ramach wykonywania przewozów do Wspólnoty. Przewoźnik w trakcie wspomnianych konsultacji nie był jednak w stanie wykazać adekwatności tych działań naprawczych. W szczególności nie był on w stanie wykazać stosowności zaproponowanych działań dotyczących dyscypliny operacyjnej i nie wyjaśnił, dlaczego kontrole statków powietrznych wykorzystywanych do wykonywania lotów do Wspólnoty w dalszym ciągu wykazywały te same naruszenia, co przed nałożeniem przez Austrię zakazu wykonywania przewozów, pomimo faktu, że realizacja różnych środków ujętych w przedstawionym planie działań wydawała się zakończona w odniesieniu do operacji wykonywanych przy użyciu wszystkich typów statków powietrznych wykorzystywanych przez przewoźnika.
- (16) W toku tych samych konsultacji właściwe organy Ukrainy poinformowały o swojej decyzji o ograniczeniu zakresu certyfikatu przewoźnika lotniczego *Ukraine Cargo Airways*, polegającym na wycofaniu z eksploatacji statków powietrznych AN-12 o znakach rejestracyjnych UR-UCK, UR-UDD i UR-UCN, które przewoźnik wykorzystywał do wykonywania lotów do Austrii i innych państw członkowskich, i przekazaniu ich do remontu, oraz na zakazie eksploatacji statków powietrznych IŁ-76 o znakach rejestracyjnych UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW i UR-UCX do 19 listopada 2008 r. Przewoźnik wykorzystywał niektóre z tych statków powietrznych (UR-UCA, UR-UCO i UR-UCU) do wykonywania lotów do Wspólnoty. Właściwe organy Ukrainy poinformowały również, że zatwierdziły plan działań naprawczych przewoźnika lotniczego i zobowiązały się do zweryfikowania realizacji tych działań przez przewoźnika *Ukraine Cargo Airways* przed wydaniem mu zezwolenia na wznowienie przewozów do Wspólnoty z wykorzystaniem statków powietrznych AN-12.
- (17) Komisja odnotowuje działania podjęte przez właściwe organy Ukrainy w odniesieniu do statków powietrznych AN-12 i IŁ-76. Komisja jest jednak zdania, że wdrożenie działań naprawczych nie rozwiązuje problemu systemowego charakteru wykrytych naruszeń, które dotyczą wszystkich typów statków powietrznych wykorzystywanych do tej pory przez przewoźnika w ramach wykonywania przewozów do Wspólnoty. Komisja uważa również, że wyniki kontroli na ziemi⁽²⁾ dotyczących statków powietrznych typu AN-26, przeprowadzonych po odbyciu konsultacji z przewoźnikiem i nadzorującymi go organami oraz po rozpoczęciu przez przewoźnika realizacji działań naprawczych pod nadzorem tych organów, wykazują, iż działania te nie skutkują prawidłowym usunięciem potwierdzonych naruszeń w zakresie bezpieczeństwa dotyczących statków powietrznych wymienionego typu i statków powietrznych wszelkich innych typów, wykorzystywanych przez przewoźnika w ramach wykonywania lotów do Wspólnoty.

⁽¹⁾ Następujące sprawozdania SAFA: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

⁽²⁾ LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) W dniu 1 kwietnia 2008 r. przewoźnik lotniczy przedstawił dokumentację zawierającą zmieniony plan działań naprawczych z uwzględnieniem zmian nakazanych przez właściwe organy Ukrainy po przeprowadzeniu audytu przedsiębiorstwa. Przewoźnikowi lotniczemu umożliwiono również dokonanie prezentacji przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 2 kwietnia; przewoźnik nie był jednak w stanie wykazać stosowności zaproponowanych zmienionych działań naprawczych dotyczących dyscypliny operacyjnej ani nie wyjaśnił, w jaki sposób działania te miałyby w trwały sposób usunąć wszystkie wykazane wcześniej naruszenia w zakresie bezpieczeństwa. Z tego powodu wymieniona dokumentacja musi zostać poddana dalszej ocenie w celu stwierdzenia, czy właściwie potraktowano w niej problem wykrytych wcześniej naruszeń w zakresie bezpieczeństwa.
- (19) Do czasu zakończenia tej oceny, z uwagi na brak bezwzględnych działań naprawczych, które zapobiegalyby ponownemu wystąpieniu systemowych naruszeń w zakresie bezpieczeństwa, Komisja uważa, że przewoźnikowi nie można pozwolić na wykonywanie lotów do Wspólnoty do czasu uzyskania pewności, że wdrożone zostały odpowiednie środki zapewniające zgodność ze stosownymi normami bezpieczeństwa w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych wykorzystywanych przez przewoźnika Ukraine Cargo Airways.
- (20) Na podstawie wspólnych kryteriów określonych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się, że ukraiński przewoźnik Ukraine Cargo Airways nie spełnia stosownych norm bezpieczeństwa. Przewoźnik powinien podlegać całkowitemu zakazowi wykonywania przewozów i należy umieścić go w załączniku A.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa

- (21) Komisja jest zdania, że właściwe organy Ukrainy muszą wzmocnić ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa, a w szczególności wdrożenie i egzekwowanie stosownych norm bezpieczeństwa, aby zapewnić realizację działań naprawczych o trwałych skutkach przez przewoźników lotniczych nadzorowanych przez te organy. Właściwe organy Ukrainy muszą pilnie zająć się problemem rosnącej liczby przewoźników, w odniesieniu do których państwa członkowskie podejmują środki wyjątkowe, i którzy są następnie umieszczani w załączniku A. Dlatego zachęca się właściwe organy Ukrainy do przedstawienia planu środków służących poprawie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad podmiotami, nad którymi organy te sprawują nadzór regulacyjny, oraz nad statkami powietrznymi zarejestrowanymi na Ukrainie i wykorzystywanymi do wykonywania lotów do Wspólnoty. Komisja będzie dokładnie śledzić realizację tych działań, w tym działań, o których mowa w motywach 15 i 18, w celu przedstawienia projektu stosownych środków podczas kolejnego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Cubana de Aviación SA

- (22) Istnieją potwierdzone dowody niespełnienia określonych norm bezpieczeństwa ustanowionych w konwencji chicagowskiej przez Cubana de Aviación. Naruszenia te

zostały stwierdzone przez Zjednoczone Królestwo w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonej w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.

- (23) Zjednoczone Królestwo poinformowało Komisję o nałożeniu ze skutkiem natychmiastowym zakazu wykonywania przewozów w odniesieniu do statków powietrznych typu Iljuszyn IŁ-62 o znakach rejestracyjnych CU-T1283 i CU-T1284, należących do Cubana de Aviación, w oparciu o wspólne kryteria, zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Statki te nie są obecnie wyposażone w EGPWS, czyli system ostrzegania o niebezpiecznym zbliżeniu się do powierzchni ziemi, który jest wymagany w przypadku lotów do Wspólnoty zgodnie z załącznikiem 6 do konwencji chicagowskiej.
- (24) Po konsultacjach z Komisją i niektórymi państwami członkowskimi właściwe organy Republiki Kuby przyjęły decyzję o ograniczeniu certyfikatu przewoźnika lotniczego Cubana de Aviación, polegającym na wycofaniu statków powietrznych Iljuszyn IŁ-62 ze wszelkich operacji wykonywanych przez tego przewoźnika do Wspólnoty do czasu wyposażenia ich w system EGPWS. Organ te zobowiązały się również do zapewnienia wyposażenia wszystkich statków powietrznych przewoźnika wykorzystywanych w operacjach do Wspólnoty w system EGPWS do dnia 15 czerwca 2008 r. Właściwe organy Republiki Kuby zobowiązały się również do zweryfikowania, czy wszystkie wykryte naruszenia w zakresie bezpieczeństwa, w tym brak zainstalowanego systemu EGPWS, zostały w zadowalający sposób usunięte przez Cubana de Aviación przed upływem wymienionego terminu, oraz do przekazania Komisji wyników tej weryfikacji przed umożliwieniem przewoźnikowi wznowienia operacji do Wspólnoty wykonywanych przy użyciu statków powietrznych typu IŁ-62.

- (25) Na podstawie wspólnych kryteriów określonych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oraz w świetle działań podjętych przez właściwe organy Republiki Kuby uznaje się, że nie są konieczne żadne dalsze działania. Komisja przedstawi państwom członkowskim sprawozdanie z realizacji działań naprawczych podczas następnego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Jeżeli jednak wymienione działania zostaną uznane za niewystarczające, Komisja przekaze Komitetowi projekt odpowiednich środków.

Islands Development Company

- (26) Istnieją potwierdzone dowody, że statek powietrzny typu Beech 1900 o znaku rejestracyjnym S7-IDC, należący do przewoźnika Islands Development Company posiadającego koncesję wydaną na Seszelach, nie jest wyposażony w EGPWS, czyli system ostrzegania o niebezpiecznym zbliżeniu się do powierzchni ziemi, wymagany w przypadku operacji do Wspólnoty zgodnie z załącznikiem 6 do konwencji chicagowskiej. Ponadto nie okazano poświadczonych dokumentów, których posiadanie na pokładzie jest wymagane zgodnie z konwencją chicagowską. Naruszenia te zostały stwierdzone przez Francję w wyniku kontroli na ziemi przeprowadzonej w ramach programu SAFA ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152.

- (27) Francja powiadomiła Komisję o nałożeniu ze skutkiem natychmiastowym zakazu wykonywania przewozów w odniesieniu statków powietrznych należących do tego przewoźnika, w oparciu o wspólne kryteria, zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, i złożyła w Komisji wniosek o aktualizację wspólnotowego wykazu na mocy art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i art. 6 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (28) Pismem z dnia 11 marca 2008 władze lotnicze Seszeli potwierdziły, że przewoźnik Island Development Company posiadający koncesję wydaną na Seszelach podjął działania w celu wyposażenia swojego statku powietrznego Beech 1900D o znaku rejestracyjnym S7-IDC w system EGPWS. System EGPWS został zamówiony i zainstalowany w dniu 26 marca 2008 r. Podczas spotkania z Komisją w dniu 31 marca 2008 r. przewoźnik przedstawił uwierzytelnione zaświadczenie o zainstalowaniu systemu. Ponadto właściwe organy Seszeli potwierdziły, że uwierzytelnione kopie wymaganych dokumentów zostały umieszczone na pokładzie statku powietrznego w dniu 27 lutego 2008 r.
- (29) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnik Islands Development Company podjął wszelkie niezbędne działania mające na celu dostosowanie się do odpowiednich norm bezpieczeństwa i nie powinien być uwzględniony w załączniku A.
- Hewa Bora Airways*
- (30) Hewa Bora Airways nie wykonuje już lotów do Wspólnoty pod nadzorem właściwych organów Belgii przy użyciu statku powietrznego typu Boeing B767-266ER, nr seryjny 23 178, znak rejestracyjny 9Q-CJD, który został umieszczony w załączniku B. Ponieważ przestała istnieć możliwość zagwarantowania doraźnego reżimu kontroli na ziemi i nadzoru nad tym statkiem, jego eksploatacja powinna zostać objęta zakazem.
- (31) W związku z tym wyżej wymieniony przewoźnik lotniczy powinien podlegać całkowitemu zakazowi wykonywania przewozów oraz należy go przenieść z załącznika B do załącznika A.
- TAAG Angola Airlines*
- (32) Na zaproszenie właściwych organów Angoli i przewoźnika TAAG Angola Airlines w dniach 18–22 lutego 2008 r. zespół ekspertów z Komisji Europejskiej i państw członkowskich przeprowadził misję rozpoznawczą w Angoli. W czasie tej misji przewoźnik przedstawił aktualny stan realizacji planu działań naprawczych i prewencyjnych, których celem jest przywrócenie zgodności z normami ICAO. W sprawozdaniu zespołu stwierdza się, że przewoźnik TAAG Angola Airlines dokonał znacznych postępów w realizacji swojego planu działań, i że ogółem ponad połowę działań można uznać za zakończone. W szczególności w dużym stopniu usunięte zostały stwierdzone problemy dotyczące operacji lotniczych i naziemnych. Przewoźnika zachęcono do kontynuowania wysiłków zmierzających do pełnej realizacji planu działań. Ponadto zespół odnotował, że przewoźnik przeszedł pierwszy etap pełnej procedury ponownej certyfikacji prowadzonej przez właściwe organy Angoli.
- (33) Zespół stwierdził jednak, że w dalszym ciągu występują poważne niedociągnięcia w zakresie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych i ich serwisu, o których poinformowano TAAG Angola Airlines i właściwe organy sprawujące nadzór nad tym przewoźnikiem, i które powinny zostać usunięte w odpowiedni sposób zanim będzie można wprowadzić jakiegokolwiek zmiany do zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika.
- (34) Zespół przeprowadził również ocenę planu działań naprawczych przedstawionego przez właściwy organ Angoli (INAVIC), którego celem jest wzmocnienie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad TAAG Angola Airlines i pozostałymi przewoźnikami, nad którymi INAVIC sprawuje nadzór regulacyjny. W ramach tej oceny zespół zbadał poziom przestrzegania odpowiednich norm ICAO przez INAVIC, między innymi na podstawie wyników audytu ICAO USOAP przeprowadzonego w listopadzie 2007 r. W sprawozdaniu zespołu stwierdza się, że w dniu 16 stycznia 2008 r. opublikowana została nowa ustawa o lotnictwie cywilnym i że INAVIC zmierza do przekształcenia się w niezależną i dobrze zorganizowaną władzę lotnictwa cywilnego. Zespół stwierdził jednak, że przepisy nowej ustawy o lotnictwie cywilnym i powiązane z nimi szczegółowe regulacje dotyczące operacji nie zostały jeszcze wdrożone i że obecnie wszyscy przewoźnicy z Angoli posiadają certyfikaty przewoźnika lotniczego niespełniające wymogów załącznika 6 do konwencji chicagowskiej. INAVIC zachęcono do kontynuowania restrukturyzacji w celu jak najszybszego wzmocnienia zdolności, a także do zdecydowanego kontynuowania procesu ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników lotniczych w celu wykazania zgodności z przepisami obowiązującymi w Angoli oraz ze stosownymi normami ICAO, oraz do poinformowania Komisji w stosownym czasie o wynikach.
- (35) Komisja docenia wysiłki czynione przez TAAG Angola Airlines oraz INAVIC w celu realizacji wszystkich działań niezbędnych do spełnienia stosownych norm bezpieczeństwa. Komisja jest jednak zdania, że decyzja o wykreśleniu TAAG Angola Airlines z wykazu wspólnotowego byłaby na tym etapie przedwczesna i że wciąż występują poważne naruszenia w zakresie bezpieczeństwa, które muszą zostać usunięte, zarówno po stronie przewoźnika, jak i właściwych organów. Ponadto właściwe organy nie ukończyły jeszcze procesu ponownej certyfikacji TAAG Angola Airlines oraz pozostałych przewoźników. Komisja zauważa, że ukończenie procesu ponownej certyfikacji w terminie wskazanym przez właściwe organy Angoli będzie wymagało znacznego zwiększenia zasobów ludzkich i finansowych.

- (36) Komisja jest zdania, że spełnienie przez właściwe organy Angoli obowiązkowych norm i zalecanych praktyk ICAO, a w szczególności sprawowanie nadzoru, jest w pewnej części uzależnione od środków finansowych, jakimi dysponują te organy. Komisja spodziewa się otrzymać w stosownym czasie sprawozdania z postępów od TAAG Angola Airlines i INAVIC.

Mahan Air

- (37) W dniu 14 grudnia 2007 r. Komisja i niektóre państwa członkowskie przeprowadziły konsultacje z przewoźnikiem Mahan Air i właściwymi organami Islamskiej Republiki Iranu dotyczące zweryfikowania przez te organy postępów w realizacji działań naprawczych przez przewoźnika. W czasie grudniowych konsultacji Komisja w szczególności zwróciła się o przekazanie jej do końca lutego 2008 r. wszelkich dokumentów dotyczących postępów w realizacji działań naprawczych przez Mahan Air.

- (38) W trakcie konsultacji przeprowadzonych w dniu 12 marca 2008 r. właściwe organy Islamskiej Republiki Iranu stwierdziły, że przeprowadziły kontrolę przewoźnika Mahan Air i że wszystkie naruszenia w zakresie bezpieczeństwa zostały usunięte w zadowalający ich zdaniem sposób. Mimo to ani przewoźnik, ani właściwe organy nie przedstawiły dokumentów potwierdzających wdrożenie działań naprawczych w celu wykazania, że działania te były odpowiednie z punktu widzenia trwałości rozwiązań i zapewnienia skutecznego wypełnienia planu działań naprawczych przedstawionego we wrześniu i listopadzie 2007 r.

- (39) W dniu 26 marca 2008 r. właściwe organy Islamskiej Republiki Iranu przekazały Komisji dokumentację obejmującą szczegółowe sprawozdanie z postępów oraz materiały dotyczące realizacji działań naprawczych przez Mahan Air po przeprowadzeniu audytu u tego przewoźnika. Komisja zamierza dokonać oceny przedłożonych dokumentów w celu sprawdzenia, czy stwierdzone uprzednio naruszenia w zakresie bezpieczeństwa zostały odpowiednio usunięte.

- (40) Do czasu zakończenia tej oceny zdaniem Komisji nie ma obecnie wystarczających dowodów na to, że przewoźnik zakończył realizację działań naprawczych podjętych w celu usunięcia naruszeń, które doprowadziły do umieszczenia go w wykazie wspólnotowym.

- (41) Na podstawie wspólnych kryteriów stwierdza się, że do chwili obecnej podjęcie przez Mahan Air wszelkich działań koniecznych do wypełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa nie zostało zweryfikowane, i z tego powodu przewoźnik nie może zostać wykreślony z załącznika A. Komisja będzie w dalszym ciągu współpracować z właściwymi organami Islamskiej Republiki Iranu w celu monitorowania realizacji działań naprawczych przez Mahan Air i zapewnienia wdrożenia przez tego przewoźnika trwałych, długoterminowych rozwiązań. W tym celu Komisja zamierza przeprowadzić wizytację w najbliższych miesiącach.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (42) Jak stwierdzono w rozporządzeniu (WE) nr 1400/2007, na mocy decyzji właściwych organów Federacji Rosyjskiej z dnia 26 listopada 2007 r. niektórzy przewoźnicy

lotniczy posiadający koncesje wydane przez te organy mogą wykonywać loty do Wspólnoty jedynie określonymi maszynami. Chodzi o następujących przewoźników i następujące statki powietrzne: Krasnojarsk Airlines: statki powietrzne Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolew Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: statki powietrzne Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: statek powietrzny Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: statki powietrzne Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: statki powietrzne ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: statki powietrzne Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: statek powietrzny Jak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: statki powietrzne Tu-154M (RA-85700/85794) i B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: statek powietrzny Tu-204 (RA-64018/64020). Ponadto na mocy wymienionej decyzji niektórzy przewoźnicy lotniczy nie mogą wykonywać lotów do Wspólnoty określonymi statkami powietrznymi. Chodzi o następujących przewoźników i następujące statki powietrzne: Orenburg Airlines: statki powietrzne Tu-154 (RA-85768) i B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: statki powietrzne Tu-154 (RA 85101 i RA-85109); Air Company Sibir: statek powietrzny B-737-400 (VP-BTA); oraz Rosija: statki powietrzne Tu-154 (RA -85753 i RA-85835).

- (43) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komisję w dniu 26 marca 2008 r. o swoim zamiarze zmiany decyzji z dnia 26 listopada 2007 r. dotyczącej ograniczeń w wykonywaniu przewozów nałożonych na niektórych przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez Federację Rosyjską, tj. zniesienia wszystkich nałożonych wcześniej ograniczeń w wykonywaniu przewozów w odniesieniu do wszystkich przewoźników, których one dotyczą, z dniem 25 kwietnia 2008 r.

- (44) W dniu 27 marca Komisja zwróciła się do właściwych organów Federacji Rosyjskiej o przekazanie Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dowodów i wiarygodnych informacji dotyczących poprawy wewnętrznego systemu monitorowania przedmiotowych przewoźników w zakresie bezpieczeństwa ich lotów, na podstawie których to dowodów i informacji organy te planują przyjęcie decyzji uchylającej ograniczenia w wykonywaniu przewozów nałożone na tych przewoźników. Właściwe organy Federacji Rosyjskiej zobowiązały się do przekazania tych informacji w terminie do dnia 9 kwietnia 2008 r. oraz do dokonania, wraz z zainteresowanymi przewoźnikami, prezentacji przed Komisją i państwami członkowskimi, dotyczącej sytuacji w dziedzinie bezpieczeństwa tych przewoźników, przed dniem wejścia w życie decyzji. Właściwe organy Federacji Rosyjskiej zobowiązały się w dniu 2 kwietnia na forum Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że w przypadku, gdyby informacje te miały zostać przekazane Komisji w późniejszym terminie, termin wejścia w życie planowanej decyzji zostanie przesunięty w uzgodnieniu z Komisją.

- (45) Komisja przyjmuje do wiadomości planowaną decyzję właściwych organów Federacji Rosyjskiej i zamierza dokonać oceny materiałów, które te organy zobowiązały się przedłożyć, w świetle planów działań naprawczych przekazanych uprzednio Komisji przez przewoźników, których one dotyczą. Komisja zamierza omówić z właściwymi organami FR wyniki tej oceny przed wejściem w życie wspomnianej wyżej planowanej decyzji.
- (46) Do tego czasu przepisy decyzji właściwych organów Federacji Rosyjskiej z dnia 26 listopada 2007 r. powinny pozostać w mocy, wobec czego wymienieni wyżej przewoźnicy powinni wykonywać loty do Wspólnoty wyłącznie na warunkach przewidzianych w tej decyzji i zapisanych w motywach 34–36 rozporządzenia (WE) nr 1400/2007.
- (47) Komisja zamierza monitorować działania wymienionych przewoźników i sprawdzać ich sytuację w dziedzinie bezpieczeństwa w świetle wyników powyższego procesu, po to, aby w razie konieczności przyjąć stosowne środki zapewniające przestrzeganie na obszarze Wspólnoty wszelkich stosownych norm, z uwzględnieniem przepisów art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy z Republiki Kirgiskiej

- (48) Organy Republiki Kirgiskiej dostarczyły Komisji dowody na wycofanie certyfikatu przewoźnika lotniczego Galaxy Air ze względów bezpieczeństwa. Ponieważ przewoźnik ten, posiadający certyfikat wydany w Republice Kirgiskiej, w konsekwencji zaprzestał prowadzenia działalności, należy wykreślić go z załącznika A.

Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej

- (49) Komisja otrzymała informację, że przewoźnik Ceiba Intercontinental wykonuje przewozy handlowe na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez właściwe organy Gwinei Równikowej, po czym zwróciła się do tych organów o przekazanie wszelkich stosownych informacji dotyczących tego przedsiębiorstwa. Właściwe organy Gwinei Równikowej nie odpowiedziały do tej pory na wniosek Komisji.
- (50) Na podstawie wspólnych kryteriów określonych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 przewoźnik Ceiba Intercontinental powinien zostać objęty zakazem wykonywania przewozów i wpisany do załącznika A.
- (51) Przewoźnik lotniczy Cronos Airlines posiadający koncesję wydaną w Gwinei Równikowej przekazał Komisji dokumenty zawierające wniosek o wykreślenie go z załącznika A, twierdząc, że eksploatowane przez niego statki powietrzne są dzierżawione zgodnie z zasadami leasingu „mokrego”, obejmującego statek powietrzny, załogę, utrzymanie i ubezpieczenie, od przewoźnika posiadającego koncesję wydaną w Republice Południowej Afryki.

- (52) Komisja jest zdania, że dokumenty przekazane przez Cronos Airlines nie uzasadniają wykreślenia tego przewoźnika z załącznika A. Niemniej jednak wszyscy przewoźnicy wymienieni w załączniku A mogą uzyskać zezwolenie na wykonywanie praw przewozowych przy użyciu statku powietrznego dzierżawionego na zasadzie leasingu „mokrego” od przewoźnika nieobjętego zakazem wykonywania przewozów, pod warunkiem wypełnienia stosownych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy ze Suazi

- (53) Właściwe organy Suazi wystąpiły z wnioskiem o wykreślenie z załącznika A przewoźników Royal Swazi Airways Corporation i Scan Air Charter, ponieważ nie posiadają oni obecnie żadnych statków powietrznych i nie wykonują w związku z tym żadnych przewozów. Organy te zwróciły się również o wykreślenie z załącznika A przewoźnika Swaziland Airlinck, ponieważ wykonuje on przewozy statkiem powietrznym certyfikowanym i serwisowanym w Republice Południowej Afryki z załogą posiadającą licencje wydane w RPA. Właściwe organy Suazi potwierdzają stosowne certyfikaty, zatwierdzenia i licencje.

- (54) Jeśli chodzi o Royal Swazi Airways Corporation i Scan Air Charter, Komisja jest zdania, że wykreślenie ich z załącznika A nie jest uzasadnione, ponieważ nie ma żadnych dowodów na to, że przewoźnicy ci już nie istnieją. W odniesieniu do przewoźnika Swaziland Airlinck Komisja również jest zdania, że jego wykreślenie z załącznika A nie jest uzasadnione. Niemniej jednak wszyscy przewoźnicy wymienieni w załączniku A mogą uzyskać zezwolenie na wykonywanie praw przewozowych przy użyciu statku powietrznego dzierżawionego na zasadzie leasingu „mokrego” od przewoźnika nieobjętego zakazem wykonywania przewozów, pod warunkiem wypełnienia stosownych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Indonezji

- (55) W dniu 25 marca 2008 r. Komisja otrzymała nowy plan działań przygotowany przez właściwe organy Indonezji, któremu nie towarzyszyły dokumenty potwierdzające jego realizację, i z którego wynikało, że ukończenie niektórych etapów planu nastąpi nie wcześniej niż we wrześniu 2008 r. Z przekazanych informacji nie wynika, by krajowe organy były obecnie w stanie zapewnić nadzór nad wszystkimi przewoźnikami, którym wydały certyfikaty przewoźnika lotniczego, w tym nad przewoźnikiem Garuda.
- (56) Komisja będzie w dalszym ciągu zapewniać pomoc techniczną właściwym organom Indonezji i wspierać wysiłki podejmowane przez nie w celu wdrożenia działań niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa.

(57) Komisja jest jednak zdania, iż do chwili obecnej organy te nie wykazały, że zostały ukończone zaproponowane wcześniej działania naprawcze, które zapewniłyby wypełnienie stosownych norm bezpieczeństwa, i z tego powodu żaden z indonezyjskich przewoźników nie może zostać wykreślony z wykazu wspólnotowego, chyba że zarówno przewoźnik, jak i właściwe organy krajowe, będą w stanie wykazać, że stosowne normy ICAO są spełnione.

Garuda Indonesia Airline

(58) W dniach 10 i 18 marca 2008 r. przewoźnik Garuda Indonesia Airline przekazał Komisji obszerną dokumentację zawierającą jego odpowiedzi na zastrzeżenia wyrażone przez zespół ekspertów z Komisji i państw członkowskich podczas misji przeprowadzonej w dniach 5–9 listopada 2007 r. Komisja dokonała starannej oceny tych dokumentów i zwróciła się o informacje uzupełniające, które umożliwiłyby ukończenie oceny sytuacji w dziedzinie bezpieczeństwa przewoźnika Garuda. Przewoźnik zobowiązał się do bezzwłocznego dostarczenia tych informacji.

(59) W dniu 28 marca 2008 r. przewoźnik złożył formalny wniosek o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swoich uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego podczas jego najbliższego posiedzenia, co nastąpiło w dniu 3 kwietnia 2008 r.

(60) Komisja i państwa członkowskie odnotowują, że przewoźnik dokonał postępów w realizacji działań naprawczych mających na celu usunięcie problemów wymienionych w sprawozdaniu z misji zespołu ekspertów. Jednocześnie jednak stwierdzają, że wypełnienie norm ICAO wymaga kontynuowania i ukończenia działań naprawczych w szeregu dziedzin, między innymi wyposażenia całej floty statków powietrznych Boeing 737 w EGPWS, czyli system ostrzegania o niebezpiecznym zbliżeniu się do powierzchni ziemi, wdrożenia monitorowania parametrów lotu w całej flocie przewoźnika oraz niezbędnych usprawnień systemów kontroli wewnętrznej.

(61) Mając na uwadze względy omówione w motywach 55–60 Komisja uznaje, że przewoźnik lotniczy Garuda

Indonesia Airline nie może na tym etapie zostać wykreślony z załącznika A.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B

(62) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnotowym wykazie uaktualnionym w dniu 28 listopada 2007 r., ani przez organa sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, pomimo skierowania do nich konkretnych wezwań. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać, stosownie do przypadku, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).

(63) 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 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 11 kwietnia 2008 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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
AIR KORYO	nieznany	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Islamska Republika Iranu
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	nieznany	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, 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)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

⁽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 przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
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)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	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)
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)

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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
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)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
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
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 organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, w tym:			Indonezja
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonezja
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	Indonezja
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonezja
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	nieznany	Indonezja
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Indonezja
AVIASTAR MANDIRI	135-029	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	nieznany	Indonezja
CARDIG AIR	121-013	nieznany	Indonezja
DABI AIR NUSANTARA	135-030	nieznany	Indonezja
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezja
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	nieznany	Indonezja
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonezja
EASTINDO	135-038	nieznany	Indonezja
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	nieznany	Indonezja
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	nieznany	Indonezja
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonezja
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezja
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonezja
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonezja
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Indonezja
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezja
KURA-KURA AVIATION	135-016	nieznany	Indonezja
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonezja
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonezja
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	nieznany	Indonezja
MEGANTARA AIRLINES	121-025	nieznany	Indonezja
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonezja
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonezja
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	nieznany	Indonezja
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezja
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonezja
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	nieznany	Indonezja
PURA WISATA BARUNA	135-025	nieznany	Indonezja
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonezja
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	nieznany	Indonezja
SMAC	135-015	SMC	Indonezja
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezja
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	nieznany	Indonezja
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	nieznany	Indonezja
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonezja
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Indonezja
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezja
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonezja
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezja
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonezja
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonezja
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy 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
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republika Kirgiska
INTAL AVIA	27	INL	Republika Kirgiska
ITEK AIR	04	IKA	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
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
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
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 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 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

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 przewoźnika	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo, w którym dokonano 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

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B 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.