

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 590/2010

z dnia 5 lipca 2010 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 EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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 Unii Europejskiej 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 Unii Europejskiej 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 Europejskiej informacje 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, które stanowiłyby podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii Europejskiej lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego we wspólnotowym wykazie.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, zgłoszenie Komisji swoich uwag na piśmie oraz w formie ustnego wystąpienia, 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 w określonych przypadkach także niektóre państwa członkowskie, przeprowadziły konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.
- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał wystąpienia przedstawicieli Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Komisji 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 zdatności do lotu i obsługi technicznej statków powietrznych zarejestrowanych w Unii 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.

Przewoźnicy z Unii Europejskiej

- (9) W związku z informacjami wynikającymi z kontroli na ziemi SAFA, przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do kilku unijnych 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 Zjednoczonego Królestwa dnia 6 kwietnia 2010 r. unieważniły certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) dla Trans Euro Air Limited, natomiast dnia 12 kwietnia 2010 r. zawiesiły AOC dla MK Airlines; dnia 9 czerwca 2010 r. właściwe organy Hiszpanii zawiesiły AOC i koncesję przewoźnika lotniczego Baleares Link Express; właściwe organy Słowacji dnia 11 grudnia 2009 r. unieważniły koncesję przewoźnika lotniczego Seagle Air, natomiast dnia 3 maja 2010 r. unieważniły koncesję przewoźnika lotniczego Air Slovakia.

⁽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.

Air Algérie

- (10) Na podstawie analizy wyników kontroli SAFA w statkach powietrznych, eksploatowanych przez Air Algérie na trasach do UE od stycznia 2009 r., Komisja skonsultowała się z właściwymi organami Algierii w dniach 7 grudnia 2009 r. i 5 lutego 2010 r. w celu usunięcia nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa ładunku na pokładzie, zdatności do lotu i eksploatacji statków powietrznych, a także licencji załóg lotniczych.
- (11) W odpowiedzi z dnia 15 marca 2010 r. właściwe organy Algierii przekazały informacje dotyczące działań podjętych w następstwie kontroli na ziemi w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.
- (12) Dnia 6 maja 2010 r. Komisja ponownie wystąpiła o udzielenie informacji. Właściwe organy przekazały dodatkowe informacje dnia 27 maja 2010 r. W następstwie spotkania właściwych organów Algierii, przewoźnika lotniczego oraz właściwych organów Francji i EASA, które odbyło się dnia 9 czerwca 2010 r., właściwe organy Algierii zobowiązały się przedłożyć informacje uzupełniające przed posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, w tym dotyczące działalności nadzorczej sprawowanej przez te organy w odniesieniu do Air Algérie. Informacje te przesłano dnia 18 czerwca 2010 r. Organy te zobowiązały się także przedstawić wkrótce szczegółowy plan działań naprawczych obejmujący harmonogram jego weryfikacji i wykonania. Równocześnie, na wniosek przewoźnika, właściwe organy Francji opracowały inicjatywę mającą na celu podniesienie wiedzy i przewidującą szkolenia w ramach unijnego programu SAFA.
- (13) W celu ustanowienia stałego monitorowania kwestii bezpieczeństwa przewoźnika Komisja wystąpiła do właściwych organów Algierii o przesyłanie także miesięcznych raportów z nadzoru nad przewoźnikiem Air Algérie w zakresie ciągłej zdatności do lotu, obsługi technicznej i operacji lotniczych, obejmujących także weryfikację wykonania przedłożonego planu działań naprawczych. Komisja zachęca właściwe organy Algierii do kontynuowania wysiłków na rzecz poprawy poziomu zgodności z obowiązującymi normami bezpieczeństwa.
- (14) Równocześnie państwa członkowskie będą kontrolować faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa, traktując jako priorytetowe przeprowadzanie kontroli na ziemi w statkach powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008, aby zapewnić intensyfikację liczby kontroli Air Algérie w celu dostarczenia podstaw dla ponownej oceny tego przypadku w trakcie kolejnego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które odbędzie się w listopadzie 2010 r.

Air Bangladesh

- (15) Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o wynikach delegacji z pomocą techniczną

ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w Ludowej Republice Bangladeszu w następstwie kontroli USOAP przeprowadzonej przez ICAO w maju 2009 r. W wyniku kontroli USOAP, przeprowadzonej przez ICAO, stwierdzono poważne nieprawidłowości dotyczące bezpieczeństwa w zakresie eksploatacji statków powietrznych, certyfikacji i nadzoru sprawowanego przez urząd lotnictwa cywilnego Bangladeszu (CAAB). W trakcie inspekcji stwierdzono, że CAAB podjęło na każdym szczeblu istotne działania na rzecz wdrożenia planu działań naprawczych i wykazało poważne zaangażowanie, jeśli chodzi o usunięcie nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli ICAO. Komisja z zadowoleniem przyjmuje do wiadomości te wysiłki, jednak nadal będzie ściśle monitorować postępy CAAB w zakresie wdrażania planu działań naprawczych w celu zapewnienia niezwłocznego usunięcia istniejących uchybień w zakresie bezpieczeństwa.

- (16) W trakcie inspekcji CAAB poinformował inspektorów, że statek powietrzny typu B747-269B o znaku rejestracyjnym S2-ADT został wykreślony z rejestru Bangladeszu, a przewoźnik Air Bangladesh zaprzestał działalności. CAAB oficjalnie poinformował Komisję o tym fakcie dnia 16 maja 2010 r.
- (17) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wyżej wymieniony przewoźnik lotniczy powinien zostać wykreślony z załącznika B.

Blue Wing Airlines

- (18) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień ze strony przewoźnika lotniczego Blue Wing Airlines posiadającego certyfikat wydany przez Surinam, co wykazała seria ostatnich wypadków i uchybień stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych przez państwa członkowskie.
- (19) Dnia 3 kwietnia 2008 r. statek powietrzny Blue Wing Airlines uległ wypadkowi, w wyniku którego zginęło 19 osób. Kolejny wypadek miał miejsce dnia 15 października 2009 r., w którym pasażerowie doznali obrażeń ciała, a dnia 15 maja 2010 r. w wypadku zginęło 8 osób. Ogólna liczba wypadków, którym uległy w ostatnich dwóch latach statki powietrzne tego przewoźnika budzi poważne zastrzeżenia co do bezpieczeństwa, a ponadto nie było możliwe wyciągnięcie wniosków z poprzednich wypadków, gdyż nie powstał żaden oficjalny raport z dochodzenia ich przyczyn.
- (20) Istnieją także potwierdzone dowody poważnych niezgodności z określonymi normami bezpieczeństwa ustanowionymi Konwencją chicagowską, na co wskazują uchybienia stwierdzone przez właściwe organy Francji w trakcie ostatniej kontroli na ziemi⁽¹⁾ przeprowadzonej w ramach programu SAFA.

⁽¹⁾ Zob. DGAC/F-2010-818.

- (21) Właściwe organy Francji (DGAC) wystąpiły do właściwych organów Surinamu i przewoźnika Blue Wing Airlines o przedstawienie stosownych gwarancji dotyczących bezpieczeństwa wykonywanych przez tego przewoźnika przewozów. Ponieważ odpowiedzi udzielone przez właściwe organy Surinamu i przez przewoźnika Blue Wing Airlines nie pozwoliły na określenie przyczyn wypadków i uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi, ani też na zapobieżenie ich ponownemu wystąpieniu w przyszłości, DGAC podjęło decyzję o nałożeniu wyjątkowych środków zakazujących wszelkiej działalności Blue Wing Airlines na terytorium Francji począwszy od dnia 1 czerwca 2010 r. i niezwłocznie poinformowało o tym fakcie Komisję, zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (22) Komisja natychmiast rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Surinamu i z przewoźnikiem Blue Wing Airlines w celu podjęcia w trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego pilnej decyzji w sprawie rozszerzenia na Unię Europejską zakazu nałożonego przez Francję. Przewoźnik Blue Wing Airlines w asyście przedstawicieli właściwego organu spotkał się z Komisją i państwami członkowskimi w dniu 25 czerwca 2010 r., udzielając ustnych wyjaśnień. Odpowiedzi udzielone przez właściwe organy Surinamu i przez przewoźnika Blue Wing Airlines nie pozwoliły na określenie przyczyn wypadków i uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi, ani też na zapobieżenie ich ponownemu wystąpieniu w przyszłości.
- (23) Biorąc pod uwagę dotychczasową działalność tego przewoźnika, który już podlegał zakazowi wykonywania przewozów w ramach UE ⁽¹⁾, ⁽²⁾, liczba i rozmiar jego wypadków, stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz ich powtarzalność, ocenia się, w oparciu o wspólne kryteria, że dalsza działalność tego przewoźnika na terytorium UE stanowiłaby poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, którego nie można wyeliminować w sposób satysfakcjonujący środkami podejmowanymi przez państwo członkowskie zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i w związku z tym powinien zostać wpisany do załącznika A.

Przewoźnicy lotniczy z Albanii

- (24) Po przedstawieniu wyjaśnień przez właściwe organy Albanii podczas posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w marcu 2010 r. Komisja, działając zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 273/2010 ⁽³⁾ i przy wsparciu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), aktywnie kontynuowała konsultacje z właściwymi organami Albanii, będące następstwem wyników kompleksowej inspekcji standaryzacyjnej przeprowadzonej w Albanii w styczniu 2010 r. W sprawozdaniu końcowym z tej inspekcji, udostępnionym dnia 7 marca 2010 r., wskazano na wymagające natychmiastowego wyeliminowania poważne uchybienia we wszystkich kontrolowanych obszarach.
- (25) EASA poinformowała o przedstawieniu przez DGCA kompleksowego planu działań, który uznano za satysfakcjonujący i przyjęto go dnia 29 kwietnia 2010 r. Plan ten przewiduje szereg działań naprawczych, które będą wprowadzane stopniowo do końca 2011 r., a także natychmiastowe działania dotyczące uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (26) Ponadto właściwe organy Włoch rozpoczęły kompleksowy projekt twinningowy z właściwymi organami Albanii, który powinien rozpocząć się we wrześniu 2010 r., a którego celem jest wsparcie tych organów w rozwijaniu potencjału technicznego i administracyjnego.
- (27) Konsultacje przeprowadzone w dniu 28 maja 2010 r. z właściwymi organami Albanii oraz EASA przy udziale właściwych organów Włoch potwierdziły, że wspomniany plan działań jest w trakcie realizacji, która postępuje zgodnie z harmonogramem. Zakończono pierwszą serię działań, która wprowadziła znaczącą zmianę w stosunku do poprzedniego systemu: powołany został niezależny Albański Urząd Lotnictwa Cywilnego (ACAA), który rozpoczął działalność w maju 2010 r. Nowo powołany ACAA odwołał wszystkie odstępstwa przyznane uprzednio w branży lotniczej i poinformował przedsiębiorstwa, że jeśli nie zastosują się do stosownych przepisów do dnia 1 czerwca 2010 r., zostaną wobec nich podjęte czynności egzekucyjne takie jak zawieszenie, ograniczenie lub unieważnienie posiadanych zezwoleń. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zwrócił się do ACAA o przedstawienie sprawozdania z ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych.
- (28) ACAA przedstawił swoje sprawozdanie Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 21 czerwca 2010 r. i potwierdził, że w czerwcu 2010 r. należyce przeprowadzono ponowną certyfikację Belle Air i Albanian Airlines, z uwzględnieniem stosownych norm bezpieczeństwa. Poinformował także o zawieszeniu certyfikatu przewoźnika lotniczego Star Airways. ACAA zobowiązał się także do niewydawania nowych certyfikatów przewoźnika lotniczego do odwołania.
- (29) Wzywa się ACAA do podjęcia wszelkich niezbędnych działań w celu dalszej skutecznej i terminowej realizacji planu działań uzgodnionego z EASA, przy czym priorytetowo powinno zostać potraktowane usunięcie tych uchybień, które w przypadku niepodjęcia szybkich działań naprawczych mogą rodzić obawy co do bezpieczeństwa. ACAA poproszono w szczególności o szybsze rozwijanie potencjału i zapewnienie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez Albanie, zgodnie ze stosownymi przepisami bezpieczeństwa, oraz o podejmowanie tam, gdzie to konieczne, czynności egzekucyjnych.
- (30) ACAA zobowiązał się do przedstawiania okresowych sprawozdań z postępów w realizacji planu działań naprawczych. Komisja, wspomagana przez EASA, będzie przy wsparciu państw członkowskich w dalszym ciągu monitorować skuteczność działań podjętych przez ACAA oraz bezpieczeństwo przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez Albanie.

⁽¹⁾ Motywy 20 do 22 rozporządzenia (WE) nr 910/2006 z dnia 20 czerwca 2006 r., Dz.U. L 168 z 21.6.2006, s. 17.

⁽²⁾ Motywy 7 do 8 rozporządzenia (WE) nr 1400/2007 z dnia 28 listopada 2007 r., Dz.U. L 311 z 29.11.2007, s. 12.

⁽³⁾ Motywy 55 do 58 rozporządzenia (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 30.

Przewoźnicy lotniczy z Królestwa Kambodży

- (31) Właściwe organy Kambodży (SSCA) poinformowały o dalszych postępach w realizacji planu działań naprawczych przyjętego w celu usunięcia uchybień stwierdzonych przez ICAO podczas kontroli przeprowadzonej w 2007 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (32) W wyniku skoordynowanej inspekcji przeprowadzonej przez ICAO w celu potwierdzenia uzyskanych informacji (ICVM), która miała miejsce w dniach od 26 do 29 października 2009 r., stwierdzono pewne postępy - wskaźnik braku skutecznego wdrożenia norm ICAO spadł z poziomu 71 % w 2007 r. do poziomu 58 % (stan z października 2009 r.). W wyniku inspekcji stwierdzono jednak również, że konieczne jest kontynuowanie skutecznej realizacji wszystkich działań naprawczych, zwłaszcza dotyczących organizacji SSCA i rozbudowy jego potencjału.
- (33) SSCA poinformował, że zawieszono lub cofnięto certyfikaty przewoźnika lotniczego (AOC) pozostałym przewoźnikom posiadającym koncesje wydane przez Kambodżę. W szczególności z dniem 15 października 2009 r. wygasł i nie został odnowiony AOC przewoźnika Helicopter Cambodia; w dniu 27 października 2009 r. unieważniono AOC przewoźnika Sokha Airlines; a w dniu 21 kwietnia 2010 r. - AOC przewoźników Angkor Airways i PMT Air. W związku z tym ICAO usunęła informację o poważnych uchybieniach w zakresie bezpieczeństwa dotyczącą przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez Królestwo Kambodży⁽¹⁾.
- (34) SSCA poinformował także, że przewoźnik Siem Reap International Airways, którego AOC jest zawieszony, od stycznia 2009 r. przechodzi procedurę ponownej certyfikacji. SSCA poinformował, że przewoźnikowi temu przyznano dodatkowe 4 miesiące na zakończenie tej procedury, i że jeśli nie zostanie ona zakończona w tym terminie, certyfikat przewoźnika lotniczego zostanie unieważniony. W związku z brakiem pewności co do sytuacji Siem Reap International Airways, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten powinien w dalszym ciągu figurować w załączniku A.
- (35) Komisja przyjmuje do wiadomości czynności egzekucyjne podjęte przez SSCA oraz postępy w realizacji planu działań naprawczych zmierzającego do usunięcia uchybień stwierdzonych przez ICAO, jak również jest gotowa wesprzeć właściwe organy Kambodży w rozbudowie potencjału poprzez udzielenie ukierunkowanej pomocy technicznej.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (36) Wszyscy przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane przez Demokratyczną Republikę Konga są objęci zakazem wykonywania przewozów w ramach UE i figurują w załączniku A. Komisja otrzymała informację, że właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga

wystawiły certyfikat przewoźnika lotniczego przewoźnikowi Congo Express. Komisja zainicjowała konsultacje z właściwymi organami Demokratycznej Republiki Konga w celu potwierdzenia tej informacji. Właściwe organy nie udzieliły odpowiedzi.

- (37) Z uwagi na fakt, że nic nie wskazuje na zmianę zdolności właściwych organów Demokratycznej Republiki Konga do zapewnienia, zgodnie ze stosownymi normami bezpieczeństwa, nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi koncesje wydane przez ten kraj, na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Congo Express powinien zostać wpisany do załącznika A.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gabońskiej

- (38) Działając na wniosek Komisji, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w dniach od 11 do 15 stycznia 2010 r. wysłała do Republiki Gabońskiej delegację z pomocą techniczną. Z udostępnionego w dniu 6 kwietnia 2010 r. sprawozdania z tej delegacji wynika, że właściwe organy Gabonu (ANAC) pracują nad usunięciem uchybień stwierdzonych przez ICAO podczas kontroli przeprowadzonej w maju 2007 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem. W sprawozdaniu podkreśla się jednak również potrzebę dalszej rozbudowy potencjału ANAC poprzez odpowiedni budżet oraz dalszą rekrutację i szkolenie wykwalifikowanych inspektorów, a także potrzebę zapewnienia sprawnego i stałego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi koncesje wydane przez Republikę Gabońską. Sprawozdanie zawiera także plan działań opracowany wspólnie z ANAC, wyszczególniający działania naprawcze niezbędne lub użyteczne do rozwiązywania problemów stwierdzonych przez ICAO. Zgodnie z tym planem niezbędne działania zostaną ukończone nie wcześniej niż na początku 2011 r.
- (39) Właściwe organy Gabonu (ANAC) wystąpiły z wnioskiem o umożliwienie im złożenia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustnych wyjaśnień nt. dotychczasowych postępów, po czym złożyły takie wyjaśnienia w dniu 21 czerwca 2010 r. ANAC poinformował, że obecnie trwa przegląd ram legislacyjnych, tj. wprowadzana jest reforma kodeksu lotnictwa cywilnego, którego nowa wersja ma zostać przyjęta do dnia 31 grudnia 2010 r., oraz że trwa wdrażanie kompleksowych regulacji lotniczych Gabonu (RAG), które będą sukcesywnie wchodzić w życie do 2011 r. ANAC poinformował także o postępach w rozbudowie potencjału, a mianowicie o zatrudnieniu kolejnych inspektorów, z których siedmiu przechodzi obecnie procedurę kwalifikacji. Oprócz tego ANAC poinformował o postępach w dziedzinie nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi oraz egzekwowania obowiązujących regulacji w zakresie bezpieczeństwa (RACAM), czego dowodem jest zawieszenie certyfikatu przewoźnika lotniczego SCD Aviation w dniu 16 października 2009 r., a także ostrzeżenia przekazane przewoźnikom Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport i SN2AG oraz grzywny nałożone na przewoźników Allegiance i Sky Gabon. Liczba i charakter niektórych z wykrytych uchybień wskazują, że – o ile przewoźnicy nie wdrożą stosownych norm bezpieczeństwa – konieczne mogą być dalsze czynności egzekucyjne.

⁽¹⁾ Motyw 12 rozporządzenia (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r., Dz.U. L 306 z 15.11.2009, s. 48.

- (40) Przewoźnik Afrijet Business Services, posiadający koncesję wydaną przez Gabon, wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, na podstawie których Komitet miałby uchylić obowiązujące obecnie ograniczenia nałożone na statek powietrzny typu Falcon 900B o znaku rejestracyjnym TR-AFR, i złożył w tej sprawie stosowne pismo. Przewoźnik zapewnił Komitet, że eksploatacja i obsługa techniczna tego statku powietrznego jest prowadzona zgodnie ze stosownymi normami bezpieczeństwa, co potwierdził ANAC. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, stwierdzono, że nie ma powodu utrzymywać ograniczeń dotyczących przewozów wykonywanych przez Afrijet Business Services przy użyciu statku powietrznego typu Falcon 900B o znaku rejestracyjnym TR-AFR, i że wymieniony statek powietrzny powinien zostać dopisany do wykazu statków powietrznych, którymi przewoźnikowi wolno wykonywać przewozy w UE zgodnie z załącznikiem B.
- (41) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez przewoźników ujętych we wspólnotowym wykazie oraz przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami. 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).
- (42) Komisja z zadowoleniem przyjmuje do wiadomości postępy w realizacji planu działań naprawczych, którego celem jest usunięcie uchybień stwierdzonych przez ICAO, a także postępy w rozbudowie potencjału właściwych organów Gabonu, i jest gotowa udzielić temu państwu pomocy po wprowadzeniu nowych ram legislacyjnych w Gabonie, w tym również pomocy polegającej na wysłaniu na miejsce delegacji w celu potwierdzenia osiągniętych postępów.
- Przewoźnicy lotniczy z Republiki Indonezji**
- (43) Właściwe organy Indonezji (DGCA) zgłosiły poważne postępy w eliminowaniu wszystkich nieprawidłowości stwierdzonych przez ICAO w trakcie kontroli przeprowadzonej w lutym 2007 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP). ICAO przeprowadziło w sierpniu 2009 r. inspekcję koordynacyjną w celu zweryfikowania uzyskanych informacji, która potwierdziła zasadniczy postęp, gdyż wskaźnik braku skutecznego wdrożenia norm ICAO norm spadł do 20 %. Dnia 19 marca 2010 r. DGCA zgłosiło ICAO zakończenie pozostałych działań naprawczych.
- (44) DGCA poinformowało o wzroście potencjału nadzoru w zakresie bezpieczeństwa poprzez poważne zwiększenie jego budżetu w 2009 i 2010 r., zatrudnienie 25 dodatkowych inspektorów ds. operacji lotniczych i 8 inspektorów ds. bezpieczeństwa w kabinie, wraz z kompleksową pomocą techniczną ICAO oraz organów lotnictwa cywilnego Australii i Niderlandów, co pozwoliło uaktualnić uregulowania prawne w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (CASR) oraz udoskonalić nadzór nad dodatkowymi przewoźnikami lotniczymi.
- (45) Właściwe organy Indonezji (DGCA) wystąpiły z wnioskiem o umożliwienie im złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w celu uchylenia obecnych ograniczeń nałożonych na następujących trzech przewoźników lotniczych: Indonesia Air Asia, Metro Batavia i Lion Air. Złożyli oni wyjaśnienia w formie pisemnej, a także ustnej dnia 22 czerwca 2010 r.
- (46) Wyjaśnienia Indonesia Air Asia oraz DGCA potwierdziły, że przewoźnik ten został poddany ponownej certyfikacji dnia 30 września 2009 r. zgodnie z CASR i podlega on odpowiedniemu nadzorowi ze strony DGCA. DGCA potwierdziło, że przewoźnik ten w pełni spełnia obowiązujące normy bezpieczeństwa. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Indonesia Air Asia powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (47) Wyjaśnienia Metro Batavia oraz DGCA potwierdziły, że przewoźnik ten także został poddany ponownej certyfikacji dnia 30 września 2009 r. zgodnie z CASR i podlega on odpowiedniemu nadzorowi ze strony DGCA. DGCA potwierdziło, że przewoźnik ten w pełni spełnia obowiązujące normy bezpieczeństwa. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Metro Batavia powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (48) Wyjaśnienia Lion Air wykazały, że przewoźnik ten, eksploatujący obecnie flotę 50 statków powietrznych, zanotował 2 wypadki i 2 poważne incydenty od 2004 r. Przewoźnik nie dostarczył jednak stosownych informacji na temat tych wypadków i incydentów oraz ich przyczyn, ani nie wykazał podjęcia odpowiednich działań dla zapobieżenia takim zdarzeniom w przyszłości, w szczególności w kontekście znacznej rozbudowy floty planowanej na najbliższe lata. Ponadto nie było możliwe stwierdzenie, czy DGCA sprawuje odpowiedni nadzór w dziedzinie operacji lotniczych, gdyż nie zaprezentowano żadnych zaprotokołowanych ustaleń z ponad 100 inspekcji lotów przeprowadzonych w 2009 i 2010 r. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Lion Air powinien w dalszym ciągu figurować w załączniku A.
- (49) Do chwili obecnej nie przekazano Komisji żadnych dowodów potwierdzających wdrożenie odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników lotniczych wpisanych do wykazu wspólnotowego. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A).

- (50) Komisja zachęca właściwe organy Indonezji do wysiłku i działań na rzecz trwałego wyeliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Filipin

- (51) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 273/2010⁽¹⁾ Komisja aktywnie kontynuowała konsultacje z właściwymi organami Filipin (CAAP) w sprawie działań przez nie podejmowanych w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na Filipinach i dostosowania do obowiązujących norm bezpieczeństwa.
- (52) Właściwe organy Filipin (CAAP) poinformowały o podjęciu szeregu działań mających na celu w szczególności: przerehabilitowanie obecnie obowiązujących norm i przepisów (przewidywany termin do końca 2010 r.); dalsze zwiększanie potencjału CAAP poprzez przeniesienie wykwalifikowanych inspektorów obecnie pracujących dla ICAO w ramach projektu obsługi technicznej (przewidywany termin do końca 2010 r.) oraz zatrudnienie nowych pracowników; ponowną kontrolę i ponowną certyfikację wszystkich przewoźników lotniczych, w tym przewoźników, którym CAAP wydał certyfikaty przed marcem 2010 r.; ustanowienie planów stałego nadzoru obejmujące wszystkich przewoźników lotniczych; nasilenie działań egzekucyjnych w przypadku stwierdzenia uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (53) CAAP poinformował o zawieszeniu dnia 19 marca 2010 r. certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) dla Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), przewoźnika, który kontynuował działalność bez odpowiedniego certyfikatu wydanego przez właściwe organy Filipin.
- (54) Przewoźnik Interisland Airlines Inc., któremu certyfikat wydało CAAP dnia 16 marca 2010 r., zanotował dnia 21 kwietnia 2010 r. wypadek śmiertelny z udziałem wpisanego do jego AOC statku powietrznego typu Antonov 12BP o znaku rejestracyjnym UP-AN216. CAAP badający sprawę wypadku podjął w dniu 23 kwietnia 2010 r. decyzję o unieważnieniu AOC dla przewoźnika Interisland Airlines Inc., który w konsekwencji całkowicie zaprzestał działalności. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Interisland Airlines Inc. powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (55) Philippines Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w celu poinformowania o poczynionych postępach i spotkanie takie odbyło się w dniu 22 czerwca 2010 r. Przewoźnik potwierdził poddanie się kompleksowej kontroli w celu jego ponownej certyfikacji ze strony CAAP, a także prawidłowe zakończenie działań naprawczych oraz wydanie nowego AOC w dniu 17 czerwca 2010 r. Jednak niedawne zakończenie procesu ponownej certyfikacji oraz przedłożone z opóźnieniem odpowiednie dowody nie pozwoliły na zweryfikowanie sytuacji na miejscu, jak wcześniej planowano.
- (56) Cebu Pacific Airlines wystąpiły z wnioskiem o umożliwienie złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w celu poinformowania o poczynionych postępach i spotkanie takie odbyło się w dniu 22 czerwca 2010 r. Przewoźnik potwierdził poddanie się kompleksowej kontroli w celu jego ponownej certyfikacji ze strony CAAP oraz bieżącą realizację działań naprawczych, z których kilka nadal nie zostało zakończonych, chociaż nowe AOC zostało wydane już dnia 7 czerwca 2010 r. z ograniczoną specyfikacją operacyjną wyłączającą przewóz towarów niebezpiecznych i podejścia precyzyjne w kategorii II dla floty ATR-72. Przedłożone jednak z opóźnieniem odpowiednie dowody oraz nadal nieusunięte nieprawidłowości nie pozwoliły na zweryfikowanie sytuacji na miejscu, jak wcześniej planowano.
- (57) Poważne nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa, o których ICAO poinformowało wszystkie państwa będące stronami Konwencji chicagowskiej po kontroli USOAP na Filipinach, przeprowadzonej w październiku 2009 r., mające wpływ na nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami posiadającymi koncesje wydane przez Filipiny⁽²⁾, nadal pozostają nierozwiązane. CAAP poinformowało o przedłożeniu ICAO kompleksowego planu działań w celu wyeliminowania stwierdzonych przez tę organizację uchybień w zakresie bezpieczeństwa. CAAP nie przekazał jednak tego planu działań naprawczych ani jego oceny przez ICAO. Ponadto CAAP poinformował, że Filipiny nie będą w stanie wystąpić o weryfikację obecnej klasyfikacji przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) przed czwartym kwartałem 2010 r.
- (58) Komisja przyznaje, że właściwe organy podjęły pewne wysiłki na rzecz reformy systemu lotnictwa cywilnego na Filipinach. Tym niemniej, w oczekiwaniu na skuteczne wdrożenie stosownych działań naprawczych mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych przez FAA i ICAO uchybień w zakresie bezpieczeństwa, ocenia się, że właściwe organy Filipin nie są obecnie w stanie wdrożyć ani wyegzekwować rzeczywistego przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez wszystkich przewoźników lotniczych podlegających sprawowanej przez nie kontroli regulacyjnej. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez Filipiny, z wyjątkiem przewoźnika Interisland Airlines Inc, powinni w dalszym ciągu figurować w załączniku A.
- (59) Komisja jest gotowa wspomóc wysiłki Filipin przeprowadzając kontrolę w ścisłej współpracy z ICAO, z udziałem państw członkowskich i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, w miarę możliwości przed kolejnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, w celu sprawdzenia postępów poczynionych przez CAAP, w tym oceny poziomu bezpieczeństwa przewoźników.

⁽¹⁾ Motywy 74 do 87 rozporządzenia (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 33.

⁽²⁾ Ustalenia ICAO OPS/01.

Iran Air

- (60) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 273/2010⁽¹⁾ Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego i państwa członkowskie, przeprowadziła inspekcję służącą ocenie bezpieczeństwa w Islamskiej Republice Iranu, w dniach od 29 maja do 3 czerwca 2010 r., w celu sprawdzenia prawidłowej realizacji działań zapowiedzianych przez właściwe organy (CAO-IRI) oraz przewoźnika Iran Air.
- (61) W trakcie inspekcji CAO-IRI było w stanie wykazać skuteczne działanie systemu nadzoru w dziedzinie operacji lotniczych, który spełnia warunki dokumentu ICAO nr 8335 – Podręcznik procedur w zakresie inspekcji operacji lotniczych, certyfikacji i stałego nadzoru. Ponadto właściwe organy poprawiły wskazane uprzednio słabe punkty ich procedur pokontrolnych przyjmując trzystopniowy system klasyfikacji ustaleń, co pozwoli na szybkie usunięcie pilnych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa. CAO-IRI wykazało także, że podjęło działania mające na celu rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa dotyczących irańskich przewoźników, a Iran Air w szczególności.
- (62) Jednak system nadzoru sprawowanego przez CAO-IRI nad Iran Air wykazuje słabe punkty w dziedzinie zdatości do lotu i obsługi technicznej, w tym brak szczegółowej weryfikacji programów obsługi technicznej i wykazów wyposażenia minimalnego, co prowadzi do braku możliwości wychwycenia błędów popełnianych przez przewoźnika lotniczego.
- (63) Ponadto CAO-IRI nie było w stanie dostarczyć skonsolidowanego wykazu incydentów z udziałem statków powietrznych Iran Air, a tym samym nie mogło ustalić ogólnego poziomu bezpieczeństwa tego przewoźnika. CAO-IRI było jednak w stanie wykazać, że przeprowadziło szczegółowe dochodzenie w sprawie wszystkich znaczących incydentów i wydało zalecenia.
- (64) W trakcie inspekcji stwierdzono silne zaangażowanie CAO-IRI w przyjmowanie nowoczesnych technik zarządzania bezpieczeństwem oraz istotne postępy poczynione w okresie ostatnich sześciu miesięcy. Zespół zwrócił także uwagę na otwarte na współpracę i konstruktywne podejście CAO-IRI do kwestii usuwania braków stwierdzonych w ich procedurach.
- (65) W przypadku Iran Air, w raporcie wskazuje się na poważne uchybienia w zakresie zarządzania zdatością do lotu i obsługą techniczną. W szczególności podstawowe błędy popełnione w programach obsługi technicznej doprowadziły do poważnych przypadków pominięcia w programach wyposażenia związanego z bezpieczeństwem w statkach powietrznych typu Airbus A320 i transportowcach typu Boeing 747-200. Ponadto system obsługi technicznej dla floty Airbusów A320 nie zapewnia rozwiązania w określonym terminie odroczonej kwestii. Ponadto nie monitoruje się danych lotu dla floty Airbusów A320, a wskaźnik zebranych danych dla innych typów statków powietrznych także jest bardzo niski. W raporcie stwierdza się także, że przewoźnik nie rozwiązuje podstawowych problemów związanych z ciągłą zdatością do lotu jego statków powietrznych. Dotyczy to w szczególności zarządzania statkami powietrznymi typu Airbus A320 oraz Boeing 727 i 747.
- (66) Jednak raport zwraca również uwagę na wyraźną poprawę w zakresie systemu zarządzania jakością i procesami zarządzania bezpieczeństwem Iran Air, w szczególności w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem metody LOSA (*Line Oriented Safety Audit*) oraz utworzenia „Wysokiej Rady ds. Bezpieczeństwa” (*High Safety Council*), której przewodniczy dyrektor zarządzający, odpowiedzialnej za koordynację i nadzór nad działalnością związaną z wdrożeniem solidnych norm bezpieczeństwa w działach operacyjnych przewoźnika. Ponadto raport zwraca uwagę na otwarte na współpracę podejście do kwestii usunięcia nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa oraz na wolę przewoźnika do korzystania z nowoczesnych technik zarządzania bezpieczeństwem.
- (67) Iran Air złożył wyjaśnienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i przekazał szczegóły planu działań naprawczych dla usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli na miejscu.
- (68) Wyniki kontroli na ziemi przeprowadzonych przez państwa członkowskie w ramach programu SAFA w ostatnich 14 miesiącach pokazują stałą poprawę poziomu bezpieczeństwa. Jednak wyniki dotyczące statków powietrznych Airbus A320 są zdecydowanie gorsze niż dla pozostałych statków powietrznych przewoźnika.
- (69) W związku z potwierdzonymi nieprawidłowościami w zakresie ciągłej zdatości do lotu i obsługi technicznej oraz biorąc pod uwagę wyniki kontroli SAFA, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wszystkie statki powietrzne typ Airbus A320, Boeing B-727, B-747 serii 100, Boeing B-747 serii 200 i Boeing B-747-SP, wpisane do AOC przewoźnika, nie powinny być dopuszczone do eksploatacji w połączeniach do Unii Europejskiej i dlatego statki te powinny zostać wpisane do załącznika B. Przewoźnikowi powinno zezwolić się na loty do Unii Europejskiej, pod warunkiem bezwzględnego utrzymania obecnego poziomu działalności (częstotliwości i kierunku) z wykorzystaniem statków powietrznych dopuszczonych na podstawie załącznika B.
- (70) Komisja będzie nadal uważnie monitorować działalność przewoźnika Iran Air. Biorąc pod uwagę jednak obecną sytuację w zakresie nadzoru sprawowanego przez właściwe organy nad Iran Air, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wzywa Komisję do zintensyfikowania konsultacji z tymi organami w celu określenia bardziej trwałych rozwiązań dla stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa. Komisja wzywa CAO-IRI do przesyłania comiesięcznych raportów z weryfikacji stopnia wykonania planu działań naprawczych i przekazywania informacji na temat wszystkich czynności nadzorczych w dziedzinie ciągłej zdatości do lotu, obsługi technicznej i operacji lotniczych realizowanych przez CAO-IRI w odniesieniu do Iran Air.

⁽¹⁾ Motyw 49 rozporządzenia (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 29.

- (71) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez Iran Air, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (72) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w trakcie jego posiedzenia w dniu 22 czerwca 2010 r., że podjęły szereg działań na rzecz poprawy nadzoru nad pewnymi przewoźnikami lotniczymi, w związku z informacjami otrzymanymi od Komisji w dniu 6 maja na temat wzrostu liczby nieprawidłowości mających wpływ na bezpieczeństwo, stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi.
- (73) W szczególności poinformowały, że, na podstawie ich decyzji, z dniem 18 maja 2010 r. przewoźnikowi lotniczemu YAK Service zakazano działalności w przestrzeni powietrznej państw ECAC. Gdyby jednak decyzja ta nie została wykonana, Komisja zastrzega sobie prawo podjęcia stosownych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 w odniesieniu do tego przewoźnika.
- (74) Podobnie jak przy okazji poprzednich aktualizacji rozporządzenia (WE) nr 474/2006, właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały także Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że w ramach procesu stałego nadzoru nad zdolnością do lotu statków powietrznych znajdujących się w ich rejestrze, zmieniły one swoją decyzję z dnia 25 kwietnia 2008 r., w której wykluczyły z przewozów do Unii Europejskiej statki powietrzne wpisane do certyfikatów AOC 13 rosyjskich przewoźników lotniczych. Statki te nie były wyposażone odpowiednio do wykonywania lotów międzynarodowych zgodnie z normami ICAO (brak TAWS/E-GPWS na wyposażeniu) lub a ich świadectwa zdolności do lotu wygasły, lub nie zostały przedłużone. Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przekazano wykaz wszystkich statków powietrznych wpisanych do certyfikatów AOC w Rosji wraz z ich wyposażeniem. Na podstawie tych informacji z przewozów do, w ramach i z Unii Europejskiej wyklucza się następujące statki powietrzne, gdyż nie są one odpowiednio wyposażone zgodnie z normami załącznik 6 ICAO:
- a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363;
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 oraz RA-85682, obydwa statki powietrzne są obecnie eksploatowane przez innych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez Federację Rosyjską;
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 i RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 i RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 i RA-88300; Yak-42D: RA-42437; wszystkie (22) helikoptery Kamov Ka-26 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (49) helikoptery Mi-8 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (11) helikoptery Mi-171 (znaki rejestracyjne

nieznane); wszystkie (8) helikoptery Mi-2 (znaki rejestracyjne nieznane); 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 o znaku rejestracyjnym RA-85682, poprzednio objęty certyfikatem AOC przewoźnika Krasnoyarsky Airlines wycofanym w 2009 r., 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 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie statki powietrzne typu Antonov An-24 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie statki powietrzne typu An-2 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mi-2 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mi-8 (znaki rejestracyjne nieznane);
- h) Siberia Airlines: Tupolev – brak statków powietrznych;
- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; wszystkie statki typu Tupolev TU-134A w tym: RA-65065 i RA-65102;; 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 są aktualnie eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika;
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (statki powietrzne o znakach rejestracyjnych RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 i RA-85432 nie są obecnie eksploatowane z przyczyn finansowych);
- k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; wszystkie (25) statki powietrzne 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) statki powietrzne typu TU-134B: RA-65726; wszystkie (10) statki powietrzne typu Yakovlev Yak-40: RA-87348 (obecnie nieeksploatowany z przyczyn finansowych), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 i RA-88280; wszystkie helikoptery Mil-26: (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mil-10: (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mil-8 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery AS-355 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery BO-105 (znaki rejestracyjne nieznane); statek powietrzny typu AN-24B: RA-46388, statki powietrzne RA-46267 i RA-47289 oraz statki powietrzne typu AN-24RV: RA-46509, RA-46519 i RA-47800 są obecnie eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika;

- l) Rosja (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, statki powietrzne RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 i RA-65555 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika; Ilyushin IL-18: RA-75454 eksploatowany jest przez innego rosyjskiego przewoźnika; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 i RA-88200 eksploatowane są przez innego przewoźnika rosyjskiego.
- (75) W celu poprawy współpracy z Komisją i państwami członkowskimi Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wystąpił do właściwych organów Federacji Rosyjskiej o wyznaczenie punktu koordynującego wszelką korespondencję z państwami wchodzącymi w skład Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, dotyczącą wyników kontroli na ziemi przeprowadzanych w statkach powietrznych rosyjskich przewoźników w portach lotniczych UE oraz w statkach powietrznych unijnych przewoźników lotniczych w portach lotniczych Federacji Rosyjskiej, a także prac na rzecz większej przejrzystości w drodze wymiany danych dotyczących bezpieczeństwa.
- (76) Ponadto, w ramach zacieśniania współpracy i w celu zagwarantowania pewności prawnej oraz prawidłowego egzekwowania działań mających na celu wykluczenie przewoźników i statków powietrznych niespełniających odpowiednich norm bezpieczeństwa, uzgodniono, że właściwe organy Federacji Rosyjskiej dokonają wraz z Komisją i państwami członkowskimi, przed kolejnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, wspólnego przeglądu decyzji Komisji Europejskich i tych organów z dnia 24 kwietnia 2008 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyraził zgodę na dokonanie oceny poczynionych postępów podczas kolejnego posiedzenia oraz, w razie konieczności, na wystąpienie do Komisji o przedstawienie niezbędnych działań w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (77) Równocześnie państwa członkowskie będą nadal kontrolować faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie kontroli na ziemi przeprowadzanych w statkach powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008, aby zapewnić intensyfikację liczby kontroli rosyjskich przewoźników lotniczych w celu dostarczenia podstaw dla ponownej oceny ich działalności w trakcie kolejnego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które odbędzie się w listopadzie 2010 r.
- Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B**
- (78) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych w unijnym wykazie uaktualnionym w dniu 30 marca 2010 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).
- (79) 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 5 lipca 2010 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącą,
Dacian CIOLOȘ
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH UE ⁽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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
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 przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, 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
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

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na korzystanie z praw przewozowych poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia 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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
AFRICA AIRWAYS	nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	niedostępny	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 organy 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 przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	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)	koncesja udzielona przez ministra (dekret 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 COMPANY	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)

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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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
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
EGAMS	nieznany	EGM	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
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, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia and Metro Batavia, 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 TRANSPORT	135-034	IDA	Republika Indonezji

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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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

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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie z wyjątkiem przewoźnika Air Astana ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Kazachstanu
AERO AIR COMPANYY	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
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

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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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
KAZAVIASPAS	nieznany	KZS	Republika Kazachstanu
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu
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	nieznany	nieznany	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

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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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
KYRGYZSTAN AIRLINE	nieznany	KGA	Republika Kirgiska
MAX AVIA	33	MAI	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	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
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 przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	nieznany	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym:			Republika Filipin
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	nieznany	Republika Filipin
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	nieznany	Republika Filipin
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	nieznany	Republika Filipin
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	nieznany	Republika Filipin
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	nieznany	Republika Filipin

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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	nieznany	Republika Filipin
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	nieznany	Republika Filipin
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	nieznany	Republika Filipin
BEACON	nieznany	nieznany	Republika Filipin
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	nieznany	Republika Filipin
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	nieznany	Republika Filipin
CEBU PACIFIC AIR	2009002	nieznany	Republika Filipin
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	nieznany	Republika Filipin
CM AERO	4AN2000001	nieznany	Republika Filipin
CORPORATE AIR	nieznany	nieznany	Republika Filipin
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	nieznany	Republika Filipin
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	nieznany	Republika Filipin
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	nieznany	Republika Filipin
HUMA CORPORATION	2009014	nieznany	Republika Filipin
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	nieznany	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	nieznany	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	nieznany	Republika Filipin
LION AIR, INCORPORATED	2009019	nieznany	Republika Filipin
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	nieznany	Republika Filipin
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	nieznany	Republika Filipin
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	nieznany	Republika Filipin
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	nieznany	Republika Filipin
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	nieznany	Republika Filipin
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	nieznany	nieznany	Republika Filipin
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	nieznany	nieznany	Republika Filipin
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	nieznany	Republika Filipin
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	nieznany	Republika Filipin
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	nieznany	Republika Filipin
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	nieznany	Republika Filipin
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	nieznany	Republika Filipin
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	nieznany	Republika Filipin
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	nieznany	Republika Filipin

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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	nieznany	Republika Filipin
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	nieznany	nieznany	Republika Filipin
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	nieznany	Republika Filipin
WORLD AVIATION, CORP.	nieznany	nieznany	Republika Filipin
WCC AVIATION COMPANY	2009015	nieznany	Republika Filipin
YOKOTA AVIATION, INC.	nieznany	nieznany	Republika Filipin
ZENITH AIR, INC.	2009012	nieznany	Republika Filipin
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	nieznany	Republika Filipin
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy 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
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 Sudanie			Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS	nieznany		Republika Sudanu
SUN AIR COMPANYY	nieznany		Republika Sudanu

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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
MARSLAND COMPANY	nieznany		Republika Sudanu
ATTICO AIRLINES	nieznany		Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	nieznany		Republika Sudanu
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	nieznany		Republika Sudanu
ALMAJARA AVIATION	nieznany		Republika Sudanu
BADER AIRLINES	nieznany		Republika Sudanu
ALFA AIRLINES	nieznany		Republika Sudanu
AZZA TRANSPORT COMPANY	nieznany		Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	nieznany		Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	nieznany		Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:	—	—	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 UE ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DRK	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Tu 204	cała flota z wyjątkiem P-632, P-633	DRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 2 statków powietrznego typu Falcon 900	cała flota z wyjątkiem TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu B767; 4 statków powietrznych typu B757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrznych typu Fokker 50	cała flota z wyjątkiem P4-KCA, P4-EAS, P4-GAS, P4-NAS, P4-PAS, P4-TAS, P4-VAS, P4-YAS, P4-HAS, P4-JAS, P4-LAS, P4-KCB; P4-FAS, P4-MAS, P4-OAS, P4-SAS, P4-UAS, P4-WAS, P4-XAS, P4-IAS, P4-KAS,	Aruba (autonomiczne terytorium Królestwa Niderlandów)
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⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Boeing B-767-200	cała flota z wyjątkiem TR-LHP	Republika Gabońska
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	cała flota z wyjątkiem 14 statków powietrznych typu A300, 8 statków powietrznych typu A310, 1 statku powietrznego typu B737	cała flota z wyjątkiem EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX	Islamska Republika Iranu

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B można zezwolić na korzystanie z praw przewozowych poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) od przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia 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)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Challenger CL601; 1 statku powietrznego typu HS-125-800	cała flota z wyjątkiem TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska; Republika Południowej Afryki
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	cała flota z wyjątkiem 3 statków powietrznych 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-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraina	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu MD 83	cała flota z wyjątkiem UR-CFF	Ukraina

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

(²) Air Astana może w swojej bieżącej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

(³) Gabon Airlines mogą w swojej bieżącej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

(⁴) Iran Air może obsługiwać przewozy do Unii Europejskiej przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywie 69 niniejszego rozporządzenia.