

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1197/2011

z dnia 21 listopada 2011 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 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⁽²⁾,

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, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „EASA”) przekazały Komisji istotne informacje w celu 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 organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i zastrzeżenia stanowiące podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii 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, przekazanie 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

3922/1991 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego⁽³⁾.

- (5) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał wystąpień przedstawicieli EASA poświęconych wynikom analizy sprawozdań z audytu przeprowadzonego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w ramach kompleksowego globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) oraz projektów pomocy technicznej zrealizowanych w państwach, których dotyczy rozporządzenie (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o wnioskach o dalszą pomoc techniczną i kontynuację współpracy mającej na celu zwiększenie potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego służącego wyeliminowaniu wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (8) W następstwie przeprowadzonej przez EASA analizy informacji wynikających z kontroli na ziemi SAFA przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do kilku unijnych przewoźników lotniczych lub z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA oraz inspekcji i kontroli przeprowadzonych w określonych obszarach przez krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o następujących działaniach: dnia 5 sierpnia 2011 r. Cypr podjął decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika lotniczego Eurocypria Airlines; Włochy poinformowały, że koncesje przewoźników lotniczych Livingston i ItaliAirlines pozostają zawieszony; Francja podjęła decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika Blue Line dnia 6 października 2010 r.; Grecja podjęła decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika First Airways dnia 21 października 2010 r., o cofnięciu AOC przewoźnika Athens Airways dnia 20 lipca 2011 r., o cofnięciu AOC przewoźnika Air Go Airlines dnia 2 września 2011 r., o cofnięciu AOC przewoźnika Argo Airways dnia 9 września 2011 r. oraz o ograniczeniu ważności koncesji wydanej przewoźnikowi lotniczemu Hellenic Imperial Airways do pięciu miesięcy, czyli do dnia 2 lutego 2012 r. w wyniku utrzymania wzmożonej

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

kontroli nad jego działalnością lotniczą i obsługą techniczną; Zjednoczone Królestwo potwierdziło, że rozszerzenie nadzoru nad działalnością przewoźników lotniczych Jet2.com, Oasis i Titan Airways nie przyniosło dalszych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa; Holandia podjęła decyzję o zawieszeniu AOC przewoźnika Solidair dnia 28 września oraz o zawieszeniu AOC przewoźnika Amsterdam Airlines dnia 4 listopada 2011 r.; Niemcy podjęły decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika ACH Hamburg GmbH dnia 29 czerwca 2011 r. Ponadto, do czasu oczekiwanej poprawy w zakresie stanu zatrudnienia w LBA w 2012 r., LBA w dalszym ciągu koncentruje się na nadzorze nad przewoźnikami lotniczymi, w odniesieniu do których stwierdzono występowanie wyższego ryzyka; Portugalia poinformowała, że dnia 19 września 2011 r. upłynął termin ważności AOC przewoźnika lotniczego Luzair oraz że trwa proces ponownej jego certyfikacji. Poinformowała również, że rozszerzony nadzór nad White Airways nie przyniósł zastrzeżeń co do bezpieczeństwa i w związku z tym przewoźnik ponownie znalazł się pod standardowym nadzorem; dnia 16 września 2011 r. Szwecja podjęła decyzję o zawieszeniu AOC przewoźnika lotniczego Flyg Centrum AB. Przewoźnicy lotniczy Nova Air i AirSweden Aviation AB przedłożyli plany działań naprawczych, które są obecnie rozpatrywane przez właściwe organy Szwecji; w międzyczasie powyżsi przewoźnicy lotniczy objęci są rozszerzonym nadzorem.

Przewoźnicy lotniczy z Hiszpanii

- (9) W następstwie przyjęcia rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2011 z dnia 19 kwietnia 2011⁽¹⁾, dwie kolejne analizy danych z kontroli SAFA, przeprowadzone przez EASA, nadal wskazują dużą liczbę przewoźników lotniczych, którym koncesje wydano w Hiszpanii, dla których wyniki z kontroli SAFA wykazują więcej niż jedną poważną nieprawidłowość na kontrolę. W związku z tym Komisja kontynuowała formalne konsultacje z właściwymi organami Hiszpanii (AESA), które rozpoczęły się dnia 14 marca 2011 r.
- (10) Na spotkaniu dnia 19 października 2011 r. AESA poinformowała Komisję o dotychczas podjętych działaniach mających na celu trwałe usunięcie stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa u hiszpańskich przewoźników lotniczych. W szczególności AESA poinformowała Komisję, że przewoźnik lotniczy Flightline, w następstwie działań naprawczych podjętych przez przedsiębiorstwo, uzyskał przedłużenie ważności AOC, jednak z ograniczeniem wykluczającym statki powietrzne typu Metro III. W przypadku przewoźnika lotniczego Zorex S.A., AESA rozpoczęła procedurę zawieszenia i podjęła środki tymczasowe mające na celu zawieszenie działalności przewoźnika w maju 2011 r. Po podjęciu działań naprawczych przez przedsiębiorstwo środki zniesiono. Jednak po otrzymaniu dalszych dowodów na niesatysfakcjonujące rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa przez przewoźnika lotniczego, dnia 7 października 2011 r. rozpoczęto nową procedurę zawieszenia. AESA wykryła również problemy dotyczące bezpieczeństwa u przewoźnika lotniczego Alba Star i zwiększyła nadzór

nad nim. Na podstawie swoich audytów i kontroli AESA oceniła, że inni hiszpańscy przewoźnicy lotniczy, którzy uzyskali równie słabe wyniki podczas kontroli SAFA, nie stanowili bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa, w dalszym ciągu będą jednak przedmiotem wzmożonego nadzoru.

- (11) AESA poinformowała również, że AOC przewoźników Baleares Link Express i Eurocontinental zostały cofnięte dnia 27 czerwca 2011 r.
- (12) Na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego AESA poinformowała Komitet o dalszych podjętych działaniach. Poinformowała, że dnia 7 listopada 2011 r. zawieszono AOC przewoźnika Zorex S.A. oraz że dnia 24 października 2011 r. przewoźnika Alba Star poddano szczegółowej kontroli, która nie wykazała istotnych nieprawidłowości; również dwie ostatnie kontrole SAFA nie wykazały uchybień. Ponadto, w dniach 20 i 24 października oraz 3 i 4 listopada 2011 r. przewoźnika lotniczego IMD Airways S.L. poddano szeregowi kontroli, nie stwierdzono jednak istotnych nieprawidłowości.
- (13) Z uwagi na działania podjęte przez AESA w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych u hiszpańskich przewoźników lotniczych ocenia się, że działalność tych przewoźników znajduje się obecnie pod wystarczającą kontrolą tego organu, aby zapobiec poważnemu zagrożeniu bezpieczeństwa, i w związku z tym nie jest konieczne podejmowanie dalszych działań. Tymczasem Komisja, we współpracy z EASA, nadal będzie monitorować poziom bezpieczeństwa w działalności hiszpańskich przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Albanii

- (14) ICAO przeprowadziła kompleksową kontrolę bezpieczeństwa w Albanii w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) w grudniu 2009 r. Kontrola ta wykazała ogromną liczbę poważnych uchybień w zakresie zdolności do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa lotniczego przez właściwe organy Albanii. Na dzień sporządzenia raportu końcowego z kontroli 59 % norm ICAO nie zostało uznanych przez ICAO za skutecznie wdrożone. W niektórych krytycznych obszarach, takich jak rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa, ponad 80 % norm ICAO nie było skutecznie wdrożonych. Ponadto właściwe organy Albanii nie były w stanie przedstawić stosownego planu działań naprawczych, o czym świadczy fakt, że ponad 90 % działań naprawczych obejmujących prawodawstwo, organizację, licencjonowanie, eksploatację, zdatność do lotu oraz badanie wypadków/incydentów, przedłożonych w sierpniu 2010 r. przez powyższe organy do ICAO, nie zostało zaakceptowanych przez ICAO. Właściwe organy Albanii nie były również w stanie przedłożyć sprawozdań z wdrożenia planów działań naprawczych, o których mowa powyżej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 104 z 20.4.2011, s. 10.

- (15) EASA przeprowadziła kompleksową inspekcję standaryzacyjną w Albanii w styczniu 2010 r. W sprawozdaniu końcowym z inspekcji wskazano na wymagające natychmiastowego wyeliminowania poważne uchybienia we wszystkich kontrolowanych obszarach. EASA poinformowała jednak o przedstawieniu przez właściwe organy Albanii (ACAA) kompleksowego planu działań, który uznano za satysfakcjonujący i przyjęto go dnia 29 kwietnia 2010 r., oraz szeregu działań naprawczych, które będą wprowadzane stopniowo do końca 2011 r., a także natychmiastowych działań dotyczących uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Po złożeniu wyjaśnień przez ACAA na posiedzeniach Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w marcu ⁽¹⁾ i czerwcu 2010 r. ⁽²⁾, wezwano właściwe organy Albanii do podjęcia niezbędnych działań w celu dalszej skutecznej i terminowej realizacji planów działań uzgodnionych z EASA, przy czym priorytetowo powinno zostać potraktowane usunięcie tych uchybień, które w przypadku niepodjęcia szybkich działań naprawczych mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa. W szczególności podkreślono, że sprawami najwyższej wagi są szybsze rozwijanie potencjału organu i zapewnienie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez Albanie, zgodnie ze stosownymi przepisami bezpieczeństwa, oraz podejmowanie tam, gdzie to konieczne, czynności egzekucyjnych.
- (16) EASA aktywnie kontynuowała konsultacje z właściwymi organami Albanii w celu przeprowadzenia działań następczych w odniesieniu do planów działań naprawczych przedłożonych przez powyższe organy, aby usunąć poważne uchybienia stwierdzone przez EASA podczas kompleksowej inspekcji standaryzacyjnej przeprowadzonej w Albanii w styczniu 2010 r. W tym celu EASA przeprowadziła w lipcu 2011 r. inspekcje następcze obejmujące zdatność do lotu i działalność lotniczą. W sprawozdaniach końcowych z powyższych inspekcji, które skierowano do ACAA w dniach 10 sierpnia i 2 września 2011 r., wykazano, że ustalone plany działań naprawczych nie zostały wdrożone terminowo oraz stwierdzono wykrycie nowych uchybień. W zakresie zdatności do lotu, EASA stwierdziła, że właściwe organy Albanii nie usunęły skutecznie trzech niezgodności z normami stwierdzonych podczas inspekcji w styczniu 2010 r. oraz nie zamknęły kwestii trzech kolejnych, pomimo poprzednich oświadczeń właściwych organów Albanii ⁽³⁾. Cztery z powyższych niezgodności są uznawane przez EASA za mające wpływ na bezpieczeństwo. ACAA nie była w stanie wypełnić swoich obowiązków związanych z nadzorem nad zdatnością do lotu, gdyż nie zatrudniła odpowiednio wykwalifikowanego w tym zakresie personelu, a kontrakty zawarte uprzednio z personelem zewnętrznym w celu naprawy sytuacji wygasły w styczniu 2011 r. W związku z tym na dzień przeprowadzania inspekcji nie prowadzono nadzoru ani nad przepisami w sprawie zdatności do lotu obowiązującymi w Albanii, ani nad posiadaczami certyfikatów. W zakresie operacji lotniczych, EASA stwierdziła, że właściwe organy Albanii nie usunęły skutecznie czterech niezgodności z normami stwierdzonych podczas inspekcji w styczniu 2010 r. oraz nie zamknęły kwestii dwóch kolejnych, pomimo poprzednich oświadczeń właściwych organów Albanii ⁽⁴⁾. Pięć z powyższych niezgodności jest uznawanych przez EASA za mające wpływ na bezpieczeństwo. Właściwe organy Albanii nie były w stanie wypełnić swoich obowiązków związanych z nadzorem nad działalnością lotniczą, gdyż ACAA nie zatrudniła wystarczającej liczby odpowiednio wykwalifikowanego w tym zakresie personelu, a kontrakty zawarte uprzednio z personelem zewnętrznym w celu naprawy sytuacji zostały rozwiązane. W związku z tym wprowadzanie w życie przepisów o działalności lotniczej obowiązujących w Albanii oraz nadzór nad posiadaczami certyfikatów nie działają sprawnie, a wiele elementów o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa nie jest nadzorowanych.
- (17) Ponadto właściwe organy Włoch, które rozpoczęły kompleksowy projekt twinningowy z właściwymi organami Albanii we wrześniu 2010 r., poinformowały, że organy te, z uwagi na brak wykwalifikowanego personelu, jak dotąd wykorzystywały jedynie niewielką część zaferowanego wsparcia w rozwijaniu potencjału technicznego i administracyjnego.
- (18) Z uwagi na powyższe, Komisja aktywnie kontynuowała konsultacje z ACAA i wystąpiła z wnioskiem o przedłożenie do dnia 11 października 2011 r. pisemnych informacji w sprawie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami posiadającymi koncesje wydane w Albanii. Dalsze konsultacje odbyły się dnia 21 października 2011 r. z udziałem właściwych organów Francji i Włoch oraz przy wsparciu EASA. ACAA zaproszono również na posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i wysłuchano jego wyjaśnień dnia 9 listopada 2011 r. ACAA nie przedstawiła dalszych informacji o działaniach podjętych w celu usunięcia stwierdzonych przez ICAO uchybień. Nie przedstawiła też dowodów na terminowe usunięcie uchybień stwierdzonych przez EASA w trakcie inspekcji standaryzacyjnych, ani na podjęcie w tej sprawie działań naprawczych zaakceptowanych przez EASA. EASA potwierdziła, że za możliwe do zaakceptowania uznano tylko ograniczoną liczbę działań i tylko w zakresie operacji lotniczych. Właściwe organy Albanii potwierdziły, że nie posiadają żadnych wykwalifikowanych inspektorów i korzystają wyłącznie z usług trzech zewnętrznych konsultantów, zatrudnionych pośrednio i pracujących tymczasowo w niepełnym wymiarze godzin do grudnia 2011 r., którzy wypełniają w ich imieniu obowiązki nadzorcze. ACAA nie udało się wykazać ciągłości nadzoru oraz braku konfliktu interesów w przypadku pracowników kontraktowych. ACAA nie przedstawiła również zakresu działań nadzorczych prowadzonych w zakresie zdatności do lotu oraz przyznała, że nadzór w zakresie

⁽¹⁾ Motywy 55 do 58 rozporządzenia (WE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 30.

⁽²⁾ Motywy 24 do 30 rozporządzenia (WE) nr 590/2010 z dnia 5 lipca 2010 r., Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 9.

⁽³⁾ Inspekcja standaryzacyjna EASA nr AIR.AL.06.2011, 6 nierozwiązanych przypadków niezgodności z przepisami nr AL#10418(d), 10419(d), 10423(c), 10426(c), 10427(d), 10428(d).

⁽⁴⁾ Inspekcja standaryzacyjna EASA nr OPS.AL.06.2011, 4 nierozwiązane przypadki niezgodności z przepisami, nr F3(d) dotyczący programów szkoleniowych, nr F4(d) dotyczący instrukcji kontroli, nr F7(c) dotyczący państwowego planu bezpieczeństwa, nr F9(d) dotyczący ciągłego nadzoru.

- bezpieczeństwa był zakłócany przez kilka miesięcy w latach 2010-2011 z powodu trudności związanych z kontraktami powyższych ekspertów.
- (19) Właściwe organy Albanii poinformowały jednak, że dnia 10 listopada 2011 r. znowelizowano ustawę podstawową powołującą ACAA w celu zwiększenia jej niezależności finansowej oraz poprawienia warunków zatrudnienia personelu, oraz że ogłoszono międzynarodowe zaproszenie do składania ofert obejmujących pięcioletnią pomoc techniczną. Podpisanie kontraktów planowane jest na początek 2012 r. Właściwe organy Albanii przyznały, że korzystanie z konsultantów zewnętrznych nie eliminuje konieczności zatrudnienia w pełnym wymiarze godzin wykwalifikowanych inspektorów, którzy umożliwią kontrolę funkcji nadzorczych w zakresie bezpieczeństwa. Zobowiązały się do jak najszybszego zatrudnienia takich pracowników.
- (20) Przewoźnika lotniczego Albanian Airlines, posiadającego certyfikat wydany przez Albanie, zaproszono na posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i wysłuchano jego wyjaśnień dnia 9 listopada 2011 r. w obecności ACAA. Dnia 17 czerwca 2011 r. rozszerzono AOC powyższego przewoźnika w celu włączenia trzeciego statku powietrznego typu BAE-146 o znaku rejestracyjnym ZA-MAN, jednak nie przedstawiono dowodów przeprowadzenia weryfikacji ex-ante przez właściwe organy Albanii przed wydaniem certyfikatu zdatności do lotu i włączenia trzeciego statku powietrznego do AOC. Ponadto, dnia 27 lipca 2011 r. właściwe organy Albanii przedłużyły ważność AOC, jednak nie przedstawiono dowodów przeprowadzenia weryfikacji ex-ante w zakresie zdatności do lotu przed przedłużeniem ważności; ograniczone były również weryfikacje ex-ante w zakresie wykonywania przewozów. Mimo że Albanian Airlines wprowadził funkcjonujący system zarządzania jakością, nie przedstawiono dowodów terminowego usunięcia wszystkich uchybień stwierdzonych przez ACAA i EASA w 2011 r., w szczególności uchybień dotyczących instrukcji operacyjnej oraz szkolenia załogi lotniczej i personelu pokładowego. Dnia 10 listopada ACAA powiadomiła i przedstawiła pisemne dowody cofnięcia ze skutkiem natychmiastowym AOC przewoźnika lotniczego Albanian Airlines. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjął do wiadomości decyzję właściwych organów Albanii.
- (21) Przewoźnika lotniczego Belle Air posiadającego certyfikat wydany przez Albanie zaproszono na posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i wysłuchano jego wyjaśnień dnia 9 listopada 2011 r. w obecności ACAA. Belle Air zwrócił uwagę, że z pięciu eksploatowanych przez niego statków powietrznych tylko jeden, typu Boeing DC-9-82, jest zarejestrowany w Albanii. Pozostałe statki powietrzne typu Airbus A318/319/320/321 i ATR72 są zarejestrowane we Francji pod znakami rejestracyjnymi F-ORAA, F-ORAD, F-ORAE, F-ORAG. Belle Air wykazał, że statkami powietrznymi zarejestrowanymi we Francji zarządza zakontraktowana instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu zatwierdzona przez właściwe organy Francji, które potwierdziły, że zdatność do lotu oraz licencjonowanie odnośnego personelu znajdują się pod ich nadzorem w zakresie bezpieczeństwa. Belle Air wykazał również, że wprowadził wewnętrzne mechanizmy kontroli swojej działal-
- ności, w szczególności poprzez systemy zarządzania bezpieczeństwem i jakością. Dnia 10 listopada 2011 r. ACAA poinformowała i przedstawiła pisemne dowody cofnięcia ze skutkiem natychmiastowym świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego o znaku rejestracyjnym ZA-ARD, eksploatowanego do tego dnia przez Belle Air oraz o jego natychmiastowym uziemieniu do czasu zakończenia procesu jego certyfikacji. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjął do wiadomości decyzję właściwych organów Albanii.
- (22) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa lotniczego doceniają wysiłki podejmowane na rzecz reformy systemu lotnictwa cywilnego w Albanii, a w szczególności ustanowienie nowych ram legislacyjnych zgodnych z międzynarodowymi i europejskimi normami bezpieczeństwa, wysiłki podjęte w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO, EASA oraz w trakcie konsultacji, jak również działania egzekucyjne przyjęte przez ACAA oraz zobowiązanie do niezwłocznego stałego zatrudnienia wykwalifikowanych inspektorów.
- (23) ACAA wystąpiła również z formalnym wnioskiem o pomoc właściwego organu Włoch w ramach współpracy ustanowionej pomiędzy tymi organami, w celu wzmocnienia potencjału administracyjno-technicznego ACAA w dziedzinie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa, w szczególności w dziedzinie operacji lotniczych. Właściwe organy Włoch powiadomiły Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o swojej gotowości do niezwłocznego rozpoczęcia programu w celu umożliwienia ACAA skutecznego sprawowania nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi podlegającymi sprawowanej przez nią kontroli regulacyjnej do czasu, aż ACAA będzie posiadała wykwalifikowany personel, aby sprawować nadzór samodzielnie.
- (24) W wyniku opisanych zmian ocenia się, w oparciu o wspólne kryteria, że na obecnym etapie nie jest konieczne podejmowanie dalszych działań. Państwa członkowskie będą jednakże sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi statków powietrznych przewoźników posiadających certyfikaty wydane przez Albanie, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.
- (25) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zachęcają Albanie do zdecydowanych działań służących rozwijaniu potencjału administracyjno-technicznego ACAA oraz wzywają ACAA do podjęcia pełnej i przejrzystej współpracy z ICAO i EASA, aby wykazać szybkie i zasadnicze postępy we wdrażaniu stosownych planów działań naprawczych w celu usunięcia wszelkich stwierdzonych uchybień. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokonają ponownej oceny sytuacji w stosownym czasie.

TAAG Angolan Airlines

- (26) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 273/2010 ⁽¹⁾ przewoźnik TAAG Angolan Airlines posiadający certyfikat

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz. U. L 84 z 31.3.2010, s. 25, zob. w szczególności ust. 59-68.

wydany przez Angolę może wykonywać loty do UE wyłącznie przy użyciu czterech statków powietrznych typu Boeing 737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH i D2-TBJ oraz trzech statków powietrznych typu Boeing 777-200 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE, D2-TEF. TAAG poinformował, że po modernizacji posiadanej floty statki powietrzne typu Boeing B747 zostały całkowicie wycofane i zastąpione w czerwcu/lipcu 2011 r. dwoma statkami powietrznymi typu Boeing 777-300 o znakach rejestracyjnych D2-TEG i D2-THE; TAAG wystąpił z wnioskiem, aby również te statki powietrzne zostały dopuszczone do wykonywania lotów do UE.

- (27) TAAG Angolan Airlines przekazał materiały na piśmie oraz złożył wyjaśnienia na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 9 listopada 2011 r. TAAG wykazał zdolność do wykonywania bezpiecznych i punktualnych przewozów statkami powietrznymi typu Boeing B777-200 i B777-300.
- (28) Właściwe organy Angoli (INAVIC) potwierdziły Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przedstawiły dowody należytego zatwierdzenia rozszerzenia floty TAAG o statki powietrzne typu B777-300; INAVIC oświadczył również, że przewoźnik lotniczy podlega stałemu nadzorowi oraz że w trakcie powyższego nadzoru nie stwierdzono uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o incydent, który miał miejsce w grudniu 2010 r. na trasie Lizbona - Luanda, toczące się dochodzenie prowadzone przez właściwe organy nie wykazało uchybień w zakresie wykonywania przewozów i obsługi technicznej TAAG i nie skutkowało wystosowaniem do przedsiębiorstwa szczególnych zaleceń.
- (29) Właściwe organy Portugalii poinformowały, że w trakcie kontroli na ziemi statków powietrznych eksploatowanych przez TAAG przeprowadzonych w Portugalii nie stwierdzono uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (30) W oparciu w wspólne kryteria ocenia się, że TAAG należy zezwolić na wykonywanie przewozów do EU dwoma dodatkowymi statkami powietrznymi typu Boeing B777-300ER o znakach rejestracyjnych D2-TEG i D2-TEH, oraz że wymienione statki powietrzne powinny zostać dopisane do załącznika B. Przewozy tego przewoźnika do Unii Europejskiej w dalszym ciągu powinny podlegać stosownej weryfikacji rzeczowej zgodności z odpowiednimi normami bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

Al Wafeer Air

- (31) W następstwie analizy ze strony EASA wyników kontroli na ziemi SAFA⁽¹⁾ przeprowadzonych w statkach powietrznych eksploatowanych do UE przez przewoźnika Al Wafeer Air posiadającego certyfikat wydany przez Arabię Saudyjską, wykazujących powtarzające się poważne nieprawidłowości w zakresie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, dnia 5 sierpnia 2011 r. Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwymi organami Arabii Saudyjskiej. Dnia 14 września powyższe organy poinformowały o zawieszeniu AOC przewoźnika Al Wafeer Air i zapewniły, że pozwolenie na wznowienie działalności nie zostanie wydane, jeżeli nieprawidłowości stwierdzone w trakcie programu SAFA nie zostaną usunięte. W ramach działań następczych Komisja będzie kontynuowała konsultacje z właściwymi organami Arabii Saudyjskiej.
- Pakistan International Airways**
- (32) Dnia 8 września 2011 r. Komisja zainicjowała konsultacje z właściwymi organami Pakistanu w celu usunięcia nieprawidłowości w zakresie zdatości do lotu stwierdzonych podczas licznych kontroli na ziemi⁽²⁾ statków powietrznych eksploatowanych przez Pakistan International Airways PIA do obsługi połączeń do Unii od września 2010 r. Konsultacje rozpoczęto w wyniku analizy danych z kontroli SAFA przeprowadzonych przez EASA, a w szczególności kontroli SAFA przeprowadzonej przez właściwe organy Francji⁽³⁾ w statku powietrznym typu Airbus A310 o znaku rejestracyjnym AP-BGO, w wyniku której statek powietrzny musiał zostać przebazowany do Pakistanu, aby przeprowadzić naprawcze czynności serwisowe.
- (33) W piśmie z dnia 17 września 2011 r. właściwe organy Pakistanu (PCAA) przekazały informacje dotyczące podjętych przez nie działań w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Pismo zawierało szczegóły planu działań naprawczych przygotowanego przez PIA; plan przedstawiał 15 szczegółowych działań, których podjęcie planował przewoźnik lotniczy. Większość z nich miała zostać wykonana do dnia 30 października 2011 r.
- (34) Dnia 31 października 2011 r. PCAA przekazała Komisji aktualne informacje na temat postępów PIA w realizacji planu działań naprawczych oraz działań przeprowadzonych przez PCAA. Z piętnastu działań znajdujących się w planie działań naprawczych PIA, osiem zrealizowano, a realizacja pozostałych była planowana nie później niż do dnia 15 grudnia 2011 r. PCAA przedstawiła trzynastopunktowy plan obejmujący poprawę kultury bezpieczeństwa PIA i stanu zdatości do lotu jego statków powietrznych, jak również działania mające na celu systemową poprawę sytuacji przewoźnika lotniczego.
- (35) Państwa członkowskie zachęcają Komisję do kontynuowania konsultacji z właściwymi organami Pakistanu oraz z przewoźnikiem lotniczym w celu zapewnienia skutecznego przeprowadzenia działań zapobiegawczych

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-2383, DGAC/F-2010-2540, DGAC/F-2010-2298, CAA-UK-2010-0993.

⁽²⁾ AESA-E-2010-632, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-361, AESA-E-2011-455, AESA-E-2011-581, AESA-E-2011-701, CAA-N-2010-102, CAA-N-2010-119, CAA-N-2010-120, CAA-N-2011-5, CAA-N-2011-234, CAA-N-2011-38, CAA-UK-2010-918, CAA-UK-2010-958, CAA-UK-2010-1083, CAA-UK-2011-114, CAA-UK-2011-185, CAA-UK-2011-187, CAA-UK-2011-326, CAA-UK-2011-398, CAA-UK-2011-664, CAA-UK-2011-751, CAADK-2010-62, DGAC/F-2010-2034, DGAC/F-2010-2214, DGAC/F-2010-2518, DGAC/F-2010-2639, DGAC/F-2011-376, DGAC/F-2011-608, DGAC/F-2011-878, DGAC/F-2011-1138, DGAC/F-2011-1370, DGAC/F-2011-1560, DGAC/F-2011-1777, DGAC/F-2011-1811, DGAC/F-2011-2084, ENAC-IT-2011-219, ENAC-IT-2011-569, LBA/D-2010-1573, LBA/D-2011-534, LBA/D-2011-721, LBA/D-2011-1003.

⁽³⁾ DGAC/F-2011-1811.

i naprawczych. Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008 w celu potwierdzenia skuteczności działań naprawczych PIA. Jeżeli takie kontrole wykażą, że działania PIA nie poskutkowały usunięciem stwierdzonych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań w celu ograniczenia wszelkiego ryzyka.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (36) W następstwie dwóch kolejnych analiz danych z kontroli SAFA przeprowadzonych przez EASA, w których różni przewoźnicy lotniczy posiadający koncesje wydane przez Federację Rosyjską stale wykazują więcej niż jedną poważną nieprawidłowość na kontrolę, a także z uwagi na fakt, że część z tych przewoźników lotniczych w 2011 r. doświadczyła tragicznych wypadków, Komisja przeprowadziła konsultacje z właściwymi organami Federacji Rosyjskiej (Federal Air Transport Agency – FATA) przy okazji Szczytu Lotniczego UE-Rosja zorganizowanego w Sankt Petersburgu w dniach 12-13 października 2011 r.
- (37) W celu dostarczenia szczegółowych informacji w sprawie bezpieczeństwa przewoźników lotniczych wykonujących przewozy do Unii oraz bezpieczeństwa eksploatacji niektórych typów statków powietrznych uczestniczących w tragicznych wypadkach rosyjskich przewoźników lotniczych w Federacji Rosyjskiej w latach 2010-2011, dnia 27 października przeprowadzono dalsze konsultacje z powyższymi organami. W trakcie powyższych konsultacji dwaj przewoźnicy lotniczy VIM AVIA (VIM AIRLINES) i TATARSTAN AIRLINES, posiadający certyfikaty wydane przez powyższe organy, złożyli wyjaśnienia przed Komisją, EASA, Eurocontrol i państwem członkowskim.
- (38) W trakcie konsultacji FATA powiadomiła, że niektóre typy statków powietrznych – Tupolew TU-134, Tupolew TU-154B-2 i TU-154M eksploatowane przez niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych, podlegają szeregowi środków dotyczących ciągłej zdatności do lotu, obowiązkowych informacji o zdatności do lotu zainstalowanych na nich elementów wyposażenia, oraz procedur operacyjnych. FATA powiadomiła również Komisję, że z dniem 1 stycznia 2012 r. wprowadzono obowiązek stosowania niektórych elementów wyposażenia koniecznych do wykonywania lotów międzynarodowych (GPWS/TAWS) również podczas lotów krajowych w ramach Federacji Rosyjskiej.
- (39) Dnia 8 listopada 2011 r. na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego FATA powiadomiła o podjęciu następujących środków egzekucyjnych w odniesieniu do przewoźników lotniczych podlegających sprawowanej przez nią kontroli regulacyjnej:
- a) cofnięto AOC następujących 12 przewoźników lotniczych prowadzących lotnicze przewozy zarobkowe do Unii:
 - 2nd Aviation Unit Sverdlovsk (kod ICAO: UKU), AOC cofnięte dnia 2.3.2011, MOSKVA (kod ICAO: MOA), AOC cofnięte dnia 23.3.2011, AVIAL NB (kod ICAO: NVI), AOC cofnięte dnia 15.7.2011, AVIAENERGO (kod ICAO: ERG), AOC cofnięte dnia 18.7.2011, CONTINENT (kod ICAO: CNE), AOC cofnięte dnia 2.8.2011 w związku z oświadczeniami zainteresowanych przewoźników;
 - RUSAIR (kod ICAO: CGI), AOC cofnięte dnia 13.7.2011 na podstawie wydarzeń, które nastąpiły po wypadku z dnia 20.6.2011 statku powietrznego typu TU-134 eksploatowanego przez powyższego przewoźnika lotniczego;
 - YAK SERVICE (kod ICAO: AKY), AOC cofnięte dnia 23.9.2011 na podstawie wydarzeń, które nastąpiły po wypadku z dnia 7 września 2011 r. statku powietrznego typu YAK-42 eksploatowanego przez powyższego przewoźnika lotniczego oraz wyników kontroli przewoźnika lotniczego przeprowadzonej przez FATA dnia 22.9.2011;
 - AEROSTARZ (kod ICAO: ASE), AOC cofnięte dnia 28.10.2011, AVIANOVA (kod ICAO: VNV), AOC cofnięte dnia 10.10.2011, KAVMINVO-DYAVIA (kod ICAO: MVD), AOC cofnięte dnia 27.9.2011 w następstwie wyników kontroli powyższych przewoźników lotniczych przeprowadzonych przez FATA odpowiednio w dniach 20.10.2011, 4.10.2011 i 27.9.2011;
 - SKY EXPRESS (kod ICAO: SXR), AOC cofnięte dnia 31.10.2011 na podstawie wskaźników branżowych, sytuacji finansowej przewoźnika lotniczego oraz wyników kontroli przewoźnika lotniczego przeprowadzonej przez FATA dnia 6.10.2011;
 - AERORENT (kod ICAO: NRO), AOC cofnięte dnia 07.11.2011 ze względu na brak zapewnienia zgodności z wymogami w zakresie certyfikacji oraz ze względu na wyniki kontroli przeprowadzonej przez FATA dnia 27.9.2011;
 - b) ACO następujących 6 przewoźników lotniczych prowadzących lotnicze przewozy zarobkowe do Unii poddano zmianom poprzez nałożenie ograniczeń w wykonywaniu przewozów zarządzeniem FATA z dnia 2 listopada 2011 r.:
 - AVIASTAR-TU, UTAIR-CARGO, TATARSTAN AIRLINES, DAGHESTAN, YAKUTIA i VIM AVIA (VIM AIRLINES).
- (40) W odniesieniu do wyników niektórych przewoźników – Yakutia i Tatarstan Airlines – których działalność była stale monitorowana od 2007 r. i którzy złożyli

wyjaśnienia przed Komisją i członkami Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w kwietniu 2008 r., Komisja zwróciła uwagę FATA na wyniki przeprowadzonej przez EASA analizy kontroli na ziemi SAFA, które wskazują, że niektóre nieprawidłowości w zakresie zdatności do lotu i prowadzonej działalności nie zostały skutecznie usunięte w wyniku działań zapobiegawczych i naprawczych. FATA poinformowała, że wystąpiła z wnioskiem do właściwych organów lokalnych odpowiedzialnych za nadzór nad powyższymi przewoźnikami lotniczymi o przyjrzenie się wynikom kontroli SAFA i zapewnienie wdrożenia stosownych działań naprawczych przez powyższych przewoźników w celu usunięcia wszelkich stwierdzonych uchybień.

- (41) Obaj przewoźnicy lotniczy złożyli ustne wyjaśnienia na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 8 listopada 2011 r., gdzie wykazali, że usunęli uchybienia stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi SAFA. Obaj przewoźnicy lotniczy oświadczyli, że po decyzji FATA z dnia 2 listopada 2011 r. zaprzestali wykonywania przewozów do Unii.
- (42) W odniesieniu do przewoźnika lotniczego VIM AVIA (VIM AIRLINES), Komisja zwróciła uwagę FATA na dwa problemy dotyczące rzeczywistego przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez powyższego przewoźnika, a mianowicie pismo właściwych organów Francji skierowane do FATA w następstwie kontroli przeprowadzonej we francuskim porcie lotniczym⁽¹⁾, podczas której stwierdzono liczne, znaczne i poważne uchybienia mające wpływ na bezpieczeństwo działalności i prowadzące do zatrzymania statku powietrznego i nałożenia ograniczeń przez powyższe organy w odniesieniu do lotu powrotnego (przebazowanie), oraz cofnięcie dnia 24 maja 2011 r. zatwierdzenia obsługi technicznej wydanego powyższemu przewoźnikowi lotniczemu przez EASA (EASA 145.0410) w następstwie jego zawieszenia dnia 24 września 2010 r., mając na uwadze brak należytego usunięcia nieprawidłowości przez VIM AVIA (VIM AIRLINES) zgodnie z obowiązującymi przepisami⁽²⁾. Nieusunięte nieprawidłowości, które doprowadziły do cofnięcia zatwierdzenia obsługi technicznej, potwierdziły uchybienia w zakresie zdatności do lotu stwierdzone w trakcie licznych kontroli SAFA w unijnych portach lotniczych⁽³⁾, zwłaszcza uchybienia obejmujące niewykryte wady i usterki oraz wykryte wady i usterki nieobjęte oceną lub kontrolą, oraz usterki i wady wykraczające poza przyjęte normy obsługi technicznej.
- (43) Składając wyjaśnienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przewoźnik lotniczy VIM AVIA (VIM

AIRLINES) nie wykazał, że posiada funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem gwarantujący, że przewoźnik jest w stanie we właściwy sposób i prawidłowo wykrywać, oceniać, zarządzać i kontrolować ryzyko w celu zapewnienia bezpiecznej działalności. VIM AVIA (VIM AIRLINES) oświadczył, że po decyzji FATA z dnia 2 listopada 2011 r. zaprzestał wykonywania przewozów do Unii.

- (44) Dzięki informacjom przedstawionym przez Eurocontrol Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dowiedział się, że wszyscy trzej przewoźnicy lotniczy – VIM AVIA (VIM AIRLINES), YAKUTIA i TATARSTAN AIRLINES wciąż wykonywali przewozy do Unii po dniu 2 listopada 2011 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego poinformowano również, że jeden z przewoźników lotniczych – AERO RENT, którego AOC zostało cofnięte przez FATA, wykonywał loty komercyjne rozpoczynające się w UE po dacie decyzji o cofnięciu AOC.
- (45) W świetle powyższych informacji Komisja była zmuszona do wystąpienia do FATA z wnioskiem o udzielenie wyjaśnień w trybie pilnym w celu uzyskania zapewnienia, że rozmaite środki egzekucyjne (cofnięcie AOC oraz nałożenie ograniczeń w wykonywaniu przewozów) zastosowane w odniesieniu do rosyjskich przewoźników lotniczych są skutecznie przestrzegane.
- (46) Po przeanalizowaniu dokumentacji przedłożonej przez powyższego przewoźnika lotniczego oraz wysłuchaniu wyjaśnień, jakie złożył on na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyraziły wątpliwości co do możliwości wznowienia przez VIM AVIA (VIM AIRLINES) przewozów do Unii Europejskiej do czasu otrzymania przez Komisję i Komitet niezbędnych udokumentowanych dowodów pełnego wdrożenia działań naprawczych i zapobiegawczych mających na celu trwałe usunięcie wszelkich nieprawidłowości stwierdzonych w ramach SAFA oraz podczas ciągłych działań nadzorczych realizowanych przez FATA.
- (47) Dnia 10 listopada 2011 r. Komisja wystąpiła do FATA z wnioskiem o udzielenie informacji w celu uzyskania do dnia 14 listopada 2011 r. zapewnienia, że przewozy przedmiotowych przewoźników do Unii podlegały faktycznemu ograniczeniu aż do momentu wykazania, że należyście i trwale usunęli oni wszelkie nieprawidłowości stwierdzone w ramach SAFA oraz podczas ciągłych działań nadzorczych realizowanych przez FATA. Dnia 14 listopada FATA przedłożyła udokumentowane dowody potwierdzające, że przewozy przewoźnika lotniczego VIM AVIA (VIM AIRLINES) pozostaną ograniczone do dnia 1 kwietnia 2012 r. oraz że przewozy pięciu innych rosyjskich przewoźników lotniczych podlegały ograniczeniom dopóki zainteresowani przewoźnicy nie wykażą FATA, że skutecznie usunęli wszelkie nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi SAFA. FATA potwierdziła również podjęcie niezbędnych kroków w celu zagwarantowania, że wszyscy przewoźnicy lotniczy objęci ograniczeniami w wykonywaniu przewozów skutecznie przestrzegali decyzji FATA.

(1) DGAC/F-2011-2145.

(2) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003, Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1.

(3) SDAT-2011-0058; ENAC-IT-2011-0027; ENAC-IT-2011-0180; SCCA-2010-0002; GDCA-2010-0028; AESA-E-2010-0922; CAAHUN-2011-0023; ENAC-IT-2011-0510; AESA-E-2010-0690; ENAC-IT-2010-0649; LBA/D-2011-0594; CAA-NL-2011-0143; DGAC/F-2011-2145; ENAC-IT-2010-0796; CAA-NL-2011-0141; SCCA-2011-0009; CAA-N-2011-0013; ENAC-IT-2011-0020; ENAC-IT-2011-0103; GDCA-2011-0029; SAFA-BUL-2011-0064; SAFA-DGAC/F-2011-0445; SAFA-BUL-2011-0015; HCAAGR-2011-0039; ENAC-IT-2011-0092; LBA/D-2010-1312; BUL-2010-0105; SCCA-2010-0008; CAA-SR-2011-0044; HCAAGR-2010-0397; DGAC/F-2010-2689; HCAAGR-2010-0414.

- (48) Po analizie dokumentacji przedłożonej przez FATA ocenia się, w oparciu o wspólne kryteria, że na obecnym etapie nie jest konieczne podejmowanie dalszych działań w sprawie VIM AVIA (VIM AIRLINES). Komisja ponownie przyjrzy się wynikom działalności tego przewoźnika lotniczego podczas posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w marcu 2012 r.
- (49) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyraził chęć kontynuowania konstruktywnego dialogu z FATA we wszystkich sprawach dotyczących bezpieczeństwa. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego będą uważnie śledzić działalność przewoźników lotniczych, których przewozy do Unii zostały ograniczone przez FATA, w celu zagwarantowania, że wznowią oni przewozy po wykazaniu, że skutecznie usunęli wszelkie nieprawidłowości stwierdzone w trakcie inspekcji na ziemi przeprowadzonych w UE. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego będą dążyć do trwałego usunięcia wszelkich niezgodności z normami bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi SAFA w drodze dalszych konsultacji technicznych z FATA. Tymczasem państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez rosyjskich przewoźników lotniczych, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tych przewoźników zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008, a Komisja będzie nadal uważnie monitorować podejmowane przez nich działania.

Jordan Aviation

- (50) Na podstawie analizy wyników kontroli SAFA niektórych przewoźników lotniczych, posiadających certyfikaty wydane przez Jordańskie Królestwo Haszymidzkie, przeprowadzonych od 2010 r., dnia 1 września 2011 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami lotnictwa cywilnego Jordańskiego Królestwa Haszymidzkiego (CARC) w celu uzyskania gwarancji, że uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone podczas kontroli SAFA zostały trwale usunięte albo, jeżeli jeszcze tego nie zrobiono, że podjęto odpowiednie środki w celu ograniczenia stwierdzonego ryzyka w zakresie bezpieczeństwa.
- (51) W piśmie z dnia 19 września 2011 r. CARC nie przedstawił jasných dowodów na skuteczne wdrożenie działań naprawczych i zapobiegawczych przez zainteresowanych przewoźników lotniczych. Ponadto brak informacji w sprawie dogłębnej analizy przyczyn powstania uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz coraz słabsze wyniki kontroli SAFA osiągane przez kilku przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez Jordańskie Królestwo Haszymidzkie wzbudziły wątpliwości co do zdolności właściwych organów tego państwa w zakresie należytego sprawowania ciągłego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi, którym Jordania wydała certyfikaty.
- (52) Dnia 6 października 2011 r. Komisja ponownie wystąpiła o udzielenie informacji i zaprosiła CARC na spotkanie w Brukseli w dniu 21 października 2011 r. w celu wyjaśnienia powyższych kwestii. Podczas spotkania CARC przedstawił szereg środków, które podjął

w wrześniu 2011 r. w celu wzmocnienia nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez Jordanię oraz zagwarantowania, że wyniki kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach europejskiego programu SAFA (ocena bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych) są uwzględniane przy nadzorze nad jordańskimi przewoźnikami lotniczymi w celu trwałego usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas powyższych kontroli. W trakcie spotkania nie przedstawiono wystarczających wyjaśnień w sprawie poziomu bezpieczeństwa przewoźnika lotniczego Jordan Aviation.

- (53) W przypadku Jordan Aviation sprawozdania SAFA wskazują na poważne uchybienia w zakresie zarządzania zdolnością do lotu oraz w zakresie eksploatacji statków powietrznych typu Boeing B-767. W szczególności, w następstwie kontroli SAFA w statku powietrznym B767 o znaku rejestracyjnym JY-JAG przeprowadzonej we Francji⁽¹⁾, poważne uchybienia w zakresie zdolności do lotu spowodowały, że statek powietrzny musiał zostać przebazowany w celu przeprowadzenia naprawczych czynności serwisowych. Liczba nieprawidłowości z każdej kontroli SAFA oraz powtarzalność uchybień w zakresie bezpieczeństwa od 2010 r. wskazują na poważne naruszenie norm. W związku z powyższym CARC oraz przewoźnika Jordan Aviation wezwano do złożenia wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2011 r.
- (54) W trakcie składnia wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 9 listopada 2011 r. CARC i Jordan Aviation dostrzegli korzyści płynące z konsultacji z Komisją wspomaganą przez EASA oraz państwa członkowskie. Powyższe konsultacje doprowadziły do przyjęcia przez obydwie organizacje planu działań naprawczych mającego na celu usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA oraz słabych punktów stwierdzonych w ramach procedur wewnętrznych. Komitet docenił starania podejmowane w celu trwałego usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz przyjął do wiadomości zobowiązanie podjęte przez CARC i Jordan Aviation do pełnego wdrożenia planu przedstawionego podczas posiedzenia.
- (55) Komitet z zadowoleniem przyjął pozytywne działania przewoźnika, jednak wyraził zaniepokojenie obecną zdolnością Jordan Aviation do ograniczania ryzyka w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do zarobkowego transportu lotniczego realizowanego przy użyciu statków powietrznych typu Boeing B-767. Biorąc pod uwagę liczne i powtarzające się uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi statków powietrznych typu Boeing B-767 eksploatowanych przez Jordan Aviation oraz brak możliwości realizacji do dnia dzisiejszego przez to przedsiębiorstwo odpowiedniego planu działań naprawczych i zapobiegawczych, a także brak odpowiedniego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa ze strony CARC, ocenia się, w oparciu o wspólne kryteria, że przewoźnik Jordan

⁽¹⁾ DGAC/F-2011-269.

Aviation powinien zostać ujęty w załączniku B, a realizowane przez niego przewozy powinny podlegać ograniczeniom polegającym na wykluczeniu wszystkich statków powietrznych typu Boeing B-767. Przewoźnikowi powinno zostać udzielone na loty do Unii Europejskiej przy użyciu innych typów statków powietrznych wpisanych do jego AOC, zgodnie z załącznikiem B.

- (56) Państwa członkowskie zachęcają Komisję do kontynuowania konsultacji z właściwymi organami Jordańskiego Królestwa Haszymidzkiego w celu zapewnienia skutecznego wdrożenia międzynarodowych standardów bezpieczeństwa przez powyższe organy oraz trwałego wdrożenia działań naprawczych i zapobiegawczych przez wszystkich zainteresowanych przewoźników. W międzyczasie państwa członkowskie będą stale sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi dotyczących statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.
- (57) Komisja jest gotowa wspomóc wysiłki CARC i Jordan Aviation przeprowadzając wizytę kontrolną z udziałem państw członkowskich i EASA w celu sprawdzenia poziomu bezpieczeństwa Jordan Aviation oraz postępów poczynionych przez CARC w dziedzinie nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez Jordańskie Królestwo Haszymidzkie.

Rollins Air

- (58) Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z przedsiębiorstwem Rollins Air posiadającym certyfikat wydany przez właściwe organy Hondurasu w następstwie informacji przekazanych przez właściwe organy Francji w sprawie ich decyzji o nieprzyznawaniu praw przewozowych powyższemu przewoźnikowi lotniczemu w oczekiwaniu na usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie oceny technicznej kwestionariusza technicznego oraz informacji dodatkowych przekazanych przez Rollins Air w celu uzyskania pozwolenia na lądowanie (wydanie tzw. standardowego sprawozdania SAFA).
- (59) Przedsiębiorstwo wezwano do przedstawienia następujących danych oraz złożenia wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 8 listopada 2011 r.: a) dowodów, że program analiz danych lotu zgodny z przepisami ICAO został wdrożony; b) dowodów, że Francja wraz z terytoriami zamorskimi stanowiła część dopuszczonego obszaru działalności statku powietrznego typu L1011-500 o znaku rejestracyjnym HR-AVN, zgodnie z zezwoleniem udzielonym przez właściwy organ; c) dowodów, że piloci, którzy mieli odbyć planowane loty, przeszli niezbędne kontrole umiejętności w trakcie ostatnich 12 miesięcy, oraz d) że załoga lotnicza wyznaczona przez przewoźnika lotniczego spełniała wymogi ICAO dotyczące wieku.
- (60) Zarówno Rollins Air jak i właściwy organ Hondurasu (DGAC) byli nieobecni podczas posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. DGAC upoważnił przedstawicielstwo dyplomatyczne Hondurasu w Królestwie Belgii do przekazania Komitetowi ds. Bezpieczeństwa

Lotniczego jego oficjalnego stanowiska dnia 9 listopada 2011 r., zgodnie z którym DGAC wszczął procedurę anulowania rejestracji statku powietrznego HR-AVN w krajowym rejestrze Hondurasu, a Rollins Air nie posiada już zezwolenia na eksploatację powyższego statku powietrznego. Rollins Air eksploatuje jednak więcej statków powietrznych tego typu; nie przedstawiono dalszych informacji w odniesieniu do powyższych kwestii.

- (61) Komisja wzięła pod uwagę fakt, że Honduras należy do kategorii 2 amerykańskiego programu IASA prowadzonego przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych, co wskazuje na istnienie uchybień systemowych w działalności właściwych organów Hondurasu obejmującej wypełnianie obowiązków certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami podlegającymi sprawowanej przez nie kontroli egzekucyjnej.
- (62) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Rollins Air powinien zostać ujęty w załączniku A w oczekiwaniu na przedstawienie dowodów usunięcia uchybień stwierdzonych w sprawozdaniu standardowym wydanym przez właściwy organ Francji.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Konga

- (63) Właściwe organy Republiki Konga (ANAC) poinformowały o wydaniu w dniu 23 września 2011 r. nowego AOC przewoźnikowi lotniczemu Equatorial Congo Airlines S.A., nie wykazawszy uprzednio, że certyfikacja tego przewoźnika i nadzór nad nim całkowicie spełniają stosowne międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Equatorial Congo Airlines S.A. również powinien zostać ujęty w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (64) Istnieją potwierdzone dowody, że właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga (AAC) wydały nowe AOC przewoźnikowi lotniczemu Stellar Airways przy jednoczesnym braku dowodów, że certyfikacja tego przewoźnika i nadzór nad nim całkowicie spełniają stosowne międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Stellar Airways również powinien zostać ujęty w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Filipin

- (65) Komisja otrzymała informację, że właściwe organy Filipin (CAAP) wydały nowe AOC przewoźnikom lotniczym Aeromajestic i Interisland Airlines. CAAP nie odpowiedział na wniosek Komisji z dnia 26 października 2011 r. o udzielenie informacji w sprawie ważności certyfikatów wydanych tym przewoźnikom oraz nie wykazał, że prowadzona przez niego certyfikacja i nadzór spełniają stosowane międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że powyżsi przewoźnicy lotniczy również powinni zostać ujęci w załączniku A.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników figurujących w załącznikach A i B

- (66) Pomimo wyraźnych próśb wystosowanych przez Komisję do chwili obecnej Komisja nie otrzymała dowodów pełnej realizacji stosownych działań naprawczych przez pozostałych przewoźników lotniczych figurujących we wspólnotowym wykazie zaktualizowanym w dniu 19 kwietnia 2011 r., ani 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, w stosownych przypadkach, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).
- (67) 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.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 listopada 2011 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

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 operatora
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Nieznany	VRB	Republika Rwandy
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
PAMIR AIRLINES	Nieznany	PIR	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
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	AO 008-01/11	Nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nieznany	Republika Angoli
DIEXIM	007	Nieznany	Republika Angoli
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na korzystanie z praw przewozowych poprzez leasing statków powietrznych z załogą 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 operatora
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	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	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	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
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:			Demokratyczna Republika Konga

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 operatora
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 051/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/ 036/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 031/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	Demokratyczna Republika Konga
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Demokratyczna Republika Konga
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Demokratyczna Republika Konga
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	Demokratyczna Republika Konga
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Demokratyczna Republika Konga
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga

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 operatora
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Demokratyczna Republika Konga
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/04008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/ 787/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 046/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 024/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/ 049/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti

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 operatora
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	n/a	Gwinea Równikowa
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	Gwinea Równikowa
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
UTAGE – UNION DE TRANSPORTE 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 i 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
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 operatora
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
MANUNGAL 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
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

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 operatora
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republika Kazachstanu
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republika Kazachstanu
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republika Kazachstanu
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republika Kazachstanu
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	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 operatora
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republika Kazachstanu
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	Republika Kazachstanu
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republika Kazachstanu
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republika Kazachstanu
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republika Kazachstanu
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republika Kazachstanu
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	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	36	AZZ	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	EEA	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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN AIRLINE	Nieznany	KGA	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	21	SAB	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
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	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 w Republice Mauretańskiej, w tym:			Republika Mauretańska
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republika Mauretańska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republika Mozambiku

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 operatora
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 z 2010 r.	MXE	Republika Mozambiku
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
HELICOPTEROS CAPITAL	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
CFA MOZAMBIQUE	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
UNIQUE AIR CHARTER	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
SAFARI AIR	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA AIR CHARTER LDA	04 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM-TTA SA	07 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
AERO-SERVICOS SARL	08 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
VR CROPSPRAYERS LDA	06 z 2010 r.	Nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym:			Republika Filipin
AEROMAJESTIC	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Nieznany	Republika Filipin
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipin
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Nieznany	Republika Filipin
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Nieznany	Republika Filipin
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Nieznany	Republika Filipin
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	CEB	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 operatora
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
INTERISLAND	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nieznany	Republika Filipin
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Nieznany	Republika Filipin
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nieznany	Republika Filipin
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Nieznany	Republika Filipin
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nieznany	Republika Filipin
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nieznany	Republika Filipin
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	Republika Filipin
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Nieznany	Republika Filipin
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Nieznany	Republika Filipin
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	Republika Filipin
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009004	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Nieznany	Republika Filipin
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	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 operatora
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Nieznany	Republika Filipin
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Nieznany	Republika Filipin
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Nieznany	Republika Filipin
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	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	RIT	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

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 operatora
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, w tym:			Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS	Nieznany	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudanu
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republika Sudanu
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republika Sudanu
ALMAJARA AVIATION	Nieznany	MJA	Republika Sudanu
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudanu
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudanu
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	017	Nieznany	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	056	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 operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratyczna Republika Konga	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Demokratyczna Republika Konga
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 2 statków powietrznych 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 B-767; 4 statków powietrznych typu B-757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrznych typu Fokker 50	cała flota z wyjątkiem: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (autonomiczne terytorium Królestwa Niderlandów)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republika Ghany	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu DC8-63F	cała flota z wyjątkiem: 9G-TOP i 9G-RAC	Republika Ghany
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Boeing B-737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statek powietrzny typu ATR 42-500, 1 statek powietrzny typu ATR 42-320 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300	cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru
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 korzystanie z praw przewozowych poprzez leasing statków powietrznych z załogą 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 operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
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 A-300, 8 statków powietrznych typu A-310, 1 statek powietrznego typu B-737	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 EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamska Republika Iranu
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Jordańskie Królestwo Haszymidzkie	cała flota z wyjątkiem: 8 statków powietrznych typu Boeing B-737, 2 statków powietrznych typu Airbus A-310, 1 statek powietrznego typu Airbus A-320	cała flota z wyjątkiem: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Jordańskie Królestwo Haszymidzkie
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem: 1 statek powietrznego typu Challenger CL601; 1 statek powietrznego typu HS-125-800	cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska; Republika Południowej Afryki

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 operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	cała flota z wyjątkiem: 5 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-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli

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

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

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

(⁴) Iran Air może obsługiwać połączenia do Unii Europejskiej przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywie 69 rozporządzenia (UE) nr 590/2010, Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 15.