

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 298/2009

z dnia 8 kwietnia 2009 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także kraje trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i względy stanowiące podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, zgłoszenie Komisji swoich uwag na piśmie oraz w formie ustnej prezentacji, w terminie 10 dni roboczych, a także zgłoszenie uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionemu na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego⁽³⁾.

(5) Komisja, a także w określonych przypadkach niektóre państwa członkowskie, przeprowadziły konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.

(6) W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy wspólnotowi

- (7) W związku z informacjami wynikającymi z kontroli na ziemi SAFA, przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do kilku wspólnotowych przewoźników lotniczych, a także z inspekcji i audytów 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 Szwecji uchyliły certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) dla przewoźnika Nordic Regional i zawiesiły certyfikaty przewoźnika lotniczego dla przewoźników Fly Excellent i Aero Syncro; właściwe organy Hiszpanii uchyliły AOC i koncesję przewoźnika Bravo Airlines; w dniu 22 stycznia 2009 r. właściwe organy Portugalii przywróciły AOC przewoźnikowi Luzair w związku z potwierdzeniem pomyślnego zakończenia przez przewoźnika działań naprawczych; w dniu 18 grudnia 2008 r. właściwe organy Grecji przywróciły AOC przewoźnikowi Hellenic Imperial Airways w związku z potwierdzeniem pomyślnego zakończenia przez przewoźnika działań naprawczych, natomiast w dniu 28 stycznia 2009 r. organy te zawiesiły AOC przewoźnika Euroair Ltd na wniosek tego ostatniego i w związku z zawieszeniem certyfikatu instytucji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu przewoźnika.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Kazachstanu*Starline KZ*

- (8) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Starline KZ posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Bułgarię oraz państwa ECAC (Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego) w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽⁴⁾. Te powtarzające się przypadki braku zgodności pokazują systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w obszarze obsługi technicznej i eksploatacji.

⁽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.

⁽⁴⁾ DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

- (9) Starline KZ nie udzielił zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Bułgarii dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Starline KZ wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (10) W dniu 27 stycznia 2009 r., w związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Starline KZ i prosząc, na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (11) Organy te nie udzieliły zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Starline KZ, gdyż w wyznaczonym terminie Komisja nie otrzymała żądanych informacji, w szczególności AOC przewoźnika z kompletną specyfikacją eksploatacyjną, a także załączonymi do niej wymogami i ograniczeniami.
- (12) Starline KZ wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r. Spotkanie wyjaśniające nie przyniosło jednak dostatecznych dowodów potwierdzających pomyślne zakończenie działań naprawczych. W trakcie spotkania wyjaśniającego właściwe organy Kazachstanu przedstawiły Komisji swoją decyzję z dnia 4 lutego 2009 r. o zakazie działalności Starline KZ w europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (13) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Starline KZ nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- East Wing*
- (14) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie East Wing posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję i Rumunię w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (15) East Wing nie udzielił zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. East Wing wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami
- w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (16) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności East Wing i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (17) Istnieją dowody, że East Wing przejął przewozy od przewoźnika lotniczego GST Aero, który został wpisany do załącznika A w dniu 22 marca 2006 r.⁽²⁾, a następnie wykreślony po tym, jak właściwe organy Kazachstanu poinformowały Komisję o cofnięciu mu certyfikatu przewoźnika lotniczego w marcu 2007 r.⁽³⁾.
- (18) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały, że w dniu 4 lutego 2009 r. zakazały działalności East Wing w europejskiej przestrzeni powietrznej. Organy te nie udzieliły jednak zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad East Wing, gdyż nie przedstawiły odpowiednich dowodów dotyczących AOC tego przewoźnika z kompletną specyfikacją eksploatacyjną, a także załączonymi do niej wymogami i ograniczeniami.
- (19) East Wing wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r. Spotkanie wyjaśniające nie przyniosło jednak dostatecznych dowodów potwierdzających pomyślne zakończenie działań naprawczych i ujawniło, że przewoźnik nie jest świadomy nałożonych na niego ograniczeń w zakresie działalności w europejskiej przestrzeni powietrznej. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że East Wing nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- ATMA Airlines*
- (20) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie ATMA Airlines posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Niemcy, Norwegię i Turcję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽⁴⁾. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (21) ATMA Airlines nie udzielił zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytania urzędów lotnictwa cywilnego Niemiec i Norwegii dotyczących bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tych państw członkowskich. ATMA Airlines wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.

(1) DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

(2) Motywy 38 do 43 rozporządzenia (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r., Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.

(3) Motyw 17 rozporządzenia (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r., Dz.U. L 66 z 6.3.2007, s. 3.

(4) LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

- (22) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności ATMA Airlines i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (23) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały, że w dniu 4 lutego 2009 r. zakazały działalności ATMA Airlines w europejskiej przestrzeni powietrznej. Organy te nie udzieliły jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad ATMA Airlines, gdyż nie przedstawiły odpowiednich dowodów dotyczących AOC tego przewoźnika z kompletną specyfikacją eksploatacyjną, a także załączonymi do niej wymogami i ograniczeniami.
- (24) Atma Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r. Spotkanie wyjaśniające nie przyniosło jednak dostatecznych dowodów potwierdzających pomyślne zakończenie działań naprawczych.
- (25) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że ATMA Airlines nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Berkut Air*
- (26) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Berkut Air posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję i Rumunię w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (27) Berkut Air nie udzielił zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Rumunii dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Berkut Air wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (28) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Berkut Air i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (29) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały o zawieszeniu w lutym 2009 r. AOC przewoźnika BEK Air, poprzednio Berkut Air. Organy te nie udzieliły jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Berkut Air, gdyż nie przedstawiły wymaganej dokumentacji i wykazały brak woli współpracy, nieprzekazując dokumentacji potwierdzającej podjęcie działań w celu egzekwowania prawa.
- (30) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Berkut Air nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Air Company Kokshetau*
- (31) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Air Company Kokshetau posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Włochy w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽²⁾. Uchybienia te dotyczą statków powietrznych typu IL-62, które nie są wyposażone w systemy TAWS (E-GPWS), pasy bezpieczeństwa i maski tlenowe do natychmiastowego użytku dla lotów powyżej FL 250 ani w odpowiedni system podświetlania drogi do wyjścia ewakuacyjnego.
- (32) Air Company Kokshetau nie udzielił zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Włoch dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak woli współpracy, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Air Company Kokshetau wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (33) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Air Company Kokshetau i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (34) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały Komisję, że w dniu 13 lutego 2009 r. podjęły decyzję o wykreśleniu statków powietrznych typu IL-62M o numerach seryjnych 1138234 i 1748445 z AOC przewoźnika Air Company Kokshetau, a także o zamiarze cofnięcia z dniem 24 marca 2009 r. AOC temu przewoźnikowi z powodu jego upadłości. Organy te nie udzieliły jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące przekazania dokumentacji potwierdzającej cofnięcie AOC.

(1) RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

(2) ENAC-IT-2007-785.

- (35) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Air Company Kokshetau nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Sayat Air*
- (36) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Sayat Air posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez państwo ECAC w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Uchybienia te dotyczą statków powietrznych typu IL-62, które nie są wyposażone w: a) systemy TAWS (E-GPWS), b) maski tlenowe do natychmiastowego użytku dla załogi, c) wyposażenie na wypadek wodowania oraz d) odpowiedni system podświetlania drogi do wyjścia ewakuacyjnego. Ponadto statek powietrzny był eksploatowany bez listy kontrolnej na pokładzie, z nawigacyjną bazą danych nieaktualną od ponad dwóch lat oraz bez dopuszczenia technicznego na pokładzie.
- (37) Sayat Air wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane.
- (38) Właściwe organy Kazachstanu nie udzieliły zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Sayat Air, wykazując brak woli współpracy, gdyż nie udzieliły stosownej odpowiedzi na korespondencję Komisji, w szczególności nieprzekazując AOC tego przewoźnika z kompletną specyfikacją eksploatacyjną, a także załączonymi do niej wymogami i ograniczeniami.
- (39) Właściwe organy Kazachstanu nie wykazały, iż sprawują odpowiedni nadzór nad tym przewoźnikiem zgodnie z ich zobowiązaniami wynikającymi z Konwencji chica-gowskiej.
- (40) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Sayat Air nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Scat*
- (41) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Scat posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie. W szczególności statek powietrzny typu Yak-42 o znaku rejestracyjnym UP-Y4205 nie jest wyposażony w systemy TAWS (E-GPWS) wymagane przepisami ICAO. Uchybienia te zostały stwierdzone przez państwo ECAC w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽²⁾.
- (42) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Scat i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań
- podjętych przez właściwe organy mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (43) Właściwe organy Kazachstanu przedstawiły dowody na usunięcie z rejestru statku powietrznego typu Yak-42 o znaku rejestracyjnym UP-Y4205.
- (44) Scat wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, w trakcie którego, w dniu 24 marca 2009 r., potwierdziło się, iż przedmiotowy statek powietrzny nie jest już eksploatowany.
- (45) W związku z powyższym Komisja uważa, że nie są konieczne dalsze działania w stosunku do tego przewoźnika.
- Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Republiki Kazachstanu*
- (46) Komisja zwróciła uwagę właściwych organów Kazachstanu na fakt, że monitorowanie działalności wielu innych przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w Kazachstanie, nadal charakteryzuje się niepokojącymi wynikami kontroli na ziemi. Poproszono właściwe organy Kazachstanu o przedstawienie wyjaśnień i podjęcie, w stosownych przypadkach, niezbędnych działań.
- (47) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały o licznych środkach egzekucyjnych podjętych w stosunku do szeregu przewoźników z Kazachstanu. Organy te poinformowały w szczególności, że w dniu 4 lutego 2009 r. zakazały działalności Investavia, Skybus i Aytirau Aye Zholy w europejskiej przestrzeni powietrznej. Komisja uruchomiła pilne konsultacje z organami Kazachstanu i rozpoczęła procedurę, o której mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, wobec tych przewoźników.
- (48) Komisja usilnie prosi właściwe organy Kazachstanu o zwiększenie wysiłków na rzecz reformy systemu lotnictwa cywilnego i wzmocnienie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami, którym wydano koncesje w tym kraju. Komisja nadal będzie konsultacje z tymi organami, aby ustalić sytuację przewoźników Kazachstanu i gotowa jest ocenić, wraz z państwami członkowskimi, wszelkie dowody w tym zakresie przedstawione w odpowiednim terminie.

Orient Thai Airlines i One Two Go Airlines

- (49) W związku z wypadkiem, jaki miał miejsce dnia 16 września 2007 r. na Phukecie, rejs OG 269, skutkującym całkowitą utratą statku powietrznego typu MD-80, należącego do przewoźnika One Two Go, oraz śmiercią 90 osób, w tym wielu Europejczyków, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Tajlandii odpowiedzialnymi za nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem.

(1) SDAT-2007-36.

(2) GDCA-2008-10.

- (50) W dniu 5 marca 2009 r. Komisja wystosowała pismo do tych przewoźników, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (51) Właściwe organy Tajlandii (tajski Departament Lotnictwa Cywilnego – tajski DCA) poinformowały Komisję, że w wyniku dochodzenia przeprowadzonego po wypadku stwierdzono, iż zarówno Orient Thai, jak i jego spółka zależna One Two Go, naruszyli prawo o żegludzie powietrznej, w szczególności poprzez sfałszowanie świadectwa kwalifikacji pilota w przypadku dziewięciu pilotów zatrudnionych u tych przewoźników. W konsekwencji tajski DCA zakazał eksploatacji MD-80 przez One Two Go i Orient Thai oraz zażądał od tych przewoźników przeprowadzenia serii działań naprawczych.
- (52) Tajski DCA poinformował także Komisję, że w dniu 25 listopada 2008 r. przywrócił AOC przewoźnikowi One Two Go. Spółka macierzysta Orient Thai została już upoważniona do wznowienia eksploatacji statków powietrznych typu MD-80, począwszy od dnia 7 października 2008 r.
- (53) W dniach 10–13 marca 2009 r. zespół europejskich ekspertów przeprowadził wizytację, obejmującą kwestie operacji lotniczych i licencji załóg lotniczych, aby sprawdzić, czy przewoźnicy zrealizowali działania naprawcze mające na celu usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa, uprzednio stwierdzonych przez tajski DCA. Eksperti mogli stwierdzić, że One Two Go nie eksploatuje żadnych statków powietrznych. One Two Go jest odpowiedzialny za sprzedaż lotów, które w rzeczywistości wykonywane są przez Orient Thai w ramach umowy o leasingu mokrym, gdzie One Two Go jest leasingobiorcą, a Orient Thai leasingodawcą. Orient Thai dostarcza statek powietrzny, kompletną załogę, obsługę techniczną i ubezpieczenie dla One Two Go. Cały personel zaangażowany w działalność Orient Thai na rzecz One Two Go zatrudniony jest przez Orient Thai.
- (54) Sprawozdanie z wizytacji pokazało także, że przewoźnik Orient Thai wdrożył działania naprawcze, a tajski DCA wprowadził środki mające na celu usunięcie uprzednio stwierdzonych uchybień. Komisja będzie uważnie monitorować sytuację Orient Thai w zakresie bezpieczeństwa. W tym celu tajski DCA powinien przekazać Komisji, w terminie nieprzekraczającym dwóch miesięcy, wszystkie niezbędne informacje dotyczące skuteczności tych środków.
- (55) Dnia 19 marca 2009 r. tajski DCA poinformował Komisję, że One Two Go ma zamiar uruchomić własne połączenia lotnicze przed lipcem 2009 r. Sprawozdanie unijnych ekspertów pokazuje jednak, że tajski DCA wydał AOC przewoźnikowi One Two Go, pomimo iż nie był w stanie prawidłowo ocenić zdolności przewoźnika do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych, gdyż przewoźnik ten nigdy nie przedstawił szczegółowo udokumentowanych dowodów, wymaganych tajskimi przepisami prawa wdrażającymi normy ICAO. Tajski DCA ogłosił także zamiar cofnięcia AOC dla One Two Go w dniu 29 marca 2009 r. Przewoźnik będzie jednak nadal czarterował regularne połączenia od Orient Thai na podstawie jego koncesji przewoźnika lotniczego.
- (56) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik One Two Go nie spełnia stosownych norm bezpieczeństwa. Przewoźnik ten powinien podlegać zakazowi wykonywania przewozów i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- ### Przewoźnicy lotniczy z Republiki Beninu
- (57) Istnieją potwierdzone dowody braku zdolności po stronie organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje w Beninie, do zajęcia się kwestią uchybień w zakresie bezpieczeństwa, jak wskazują wyniki kontroli w Beninie przeprowadzonej przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) w marcu 2007 r. Kontrola ta wykazała ogromną liczbę poważnych uchybień w zakresie zdolności do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa lotniczego przez urząd lotnictwa cywilnego w Beninie. W momencie zakończenia kontroli ICAO 80,22 % norm ICAO nie było wdrożonych. W niektórych krytycznych obszarach, takich jak zapewnienie wykwalifikowanego personelu technicznego, ponad 98 % norm ICAO nie było skutecznie wdrożonych. Jeśli chodzi o rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa, ponad 93 % norm ICAO nie było skutecznie wdrożonych.
- (58) Istnieją dowody braku zdolności po stronie właściwych organów Beninu do skutecznego usunięcia niezgodności z normami, stwierdzonych przez ICAO, co potwierdza fakt, iż ICAO, w swoim końcowym sprawozdaniu z grudnia 2007 r., uważa, że znaczna część działań naprawczych zaproponowanych lub wdrożonych przez te organy nie jest w stanie zaradzić wskazanym uchybieniom. Szczególnie w zakresie eksploatacji statków powietrznych, 50 % zaproponowanych przez Benin działań zostało uznanych jako nie do przyjęcia przez ICAO.
- (59) W związku z końcowym sprawozdaniem ICAO, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Beninu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tym kraju, i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy Beninu w reakcji na ustalenia i uwagi ICAO dotyczące akceptowalności działań naprawczych.
- (60) W dniu 25 marca 2009 r., w trakcie spotkania wyjaśniającego z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, właściwe organy Beninu wskazały, że zakończenie wdrażania działań naprawczych, pierwotnie przewidywane na 2008 r., zostało przesunięte na sierpień/grudzień 2009 r.

- (61) Dokumentacja przedstawiona przez właściwe organy Beninu stanowi dowód na to, że AOC wydane przewoźnikom, którym koncesje wystawiono w Beninie, nie spełniają norm ICAO w zakresie lotów międzynarodowych, co potwierdza, że nadal skutecznie nie rozwiązano wskazanych przez ICAO problemów. Weryfikacja AOC oraz dołączonych specyfikacji eksploatacyjnych dotyczących przewoźników lotniczych Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air i Trans Air Benin wskazuje na poważne nieprawidłowości. AOC przewoźnika Africa Airways nie przedłożono. Pozostałe AOC nie wymieniają obowiązujących przepisów stanowiących podstawę certyfikacji, a zakres działalności dopuszcza połączenia na całym świecie, chociaż właściwe organy Beninu stwierdzają, że są one ograniczone tylko do Beninu lub regionu. Ponadto działalność Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair i Trans Air Benin wydaje się ograniczona do lotów z widocznością w dzień (VFR), co byłoby niewystarczające, aby bezpiecznie obsługiwać połączenia w Europie, i nie obejmuje koniecznych szczegółowych zezwoleń RVSM, RNAV i RNP, niezbędnych do żeglugi w europejskiej przestrzeni powietrznej. Właściwe organy Beninu podały, iż ograniczyły ważność AOC do 6 miesięcy i pilnie zamierzają wyjaśnić sytuację. Komisja uważa, że, w oczekiwaniu na spodziewaną ponowną certyfikację tych przewoźników zgodnie z normami ICAO, w oparciu o wspólne kryteria, przewoźnicy ci powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i dlatego powinni zostać ujęci w załączniku A.
- (62) Przewoźnik Alafia Jet wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. W dniu 24 marca 2009 r. umożliwiono mu złożenie ustnych wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i przekazanie pisemnej dokumentacji dotyczącej jego działalności. W trakcie spotkania przewoźnik stwierdził, że wykonuje loty do Unii Europejskiej tylko na zlecenie służb medycznych w nagłych przypadkach, i przedstawił informacje o licznych działaniach, jakie podjął w celu usunięcia uchybień stwierdzonych przez Francję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Powtarzające się jednak poważne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi, której poddano statki powietrzne eksploatowane na trasach do Wspólnoty, wskazują na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w działalności tego przewoźnika. Działania podjęte przez przewoźnika do tej pory nie były w stanie sprostać tym uchybieniom.
- (63) Biorąc pod uwagę liczne i powtarzające się uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi, którym poddano statki powietrzne eksploatowane przez Alafia Jet, a także brak wystarczającej zdolności po stronie właściwych organów Beninu do sprawowania prawidłowego nadzoru nad przewoźnikami posiadającymi certyfikaty wydane w Beninie, Komisja uważa, że nie powinno się zezwalać na dalszą działalność przewoźnika Alafia Jet we Wspólnocie. I dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Alafia Jet powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (64) Komisja w pełni wspiera wysiłki właściwych organów Beninu na rzecz poprawy nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad jego przewoźnikami i uważa, że wysoka dotacja zapowiadana przez Bank Światowy dla Republiki Beninu przyczyni się do znacznego postępu na drodze do spełnienia norm ICAO.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gabońskiej

Gabon Airlines

- (65) Przewoźnikowi Gabon Airlines zezwolono na wykonywanie lotów w UE od lipca 2008 r., wyłącznie przy użyciu statku powietrznego typu Boeing 767-200 o znaku rejestracyjnym TR-LHP i na warunkach określonych w motywie 15 rozporządzenia (WE) nr 715/2008⁽²⁾.
- (66) Od tamtej pory pojawiły się potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Gabon Airlines posiadającego certyfikat wydany w Gabonie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽³⁾.
- (67) Gabon Airlines udzielił jednak zadowolającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów.
- (68) Gabon Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 25 marca 2009 r. Komisja przyjęła do wiadomości, że w lutym 2009 r. u przewoźnika Gabon Airlines przeprowadzono kontrolę w związku z ponowną jego certyfikacją przez właściwe organy Gabonu, w trakcie której stwierdzono pewne niezgodności. W trakcie spotkania nie przedstawiono zadowolających dowodów, które potwierdzałyby usunięcie tych niezgodności. Właściwe organy Gabonu podały, że statek powietrzny jest obecnie uziemiony ze względu na podstawowy przegląd i że zamierzają one sprawdzić, czy stwierdzone niezgodności zostały usunięte, zanim statek powietrzny o znaku rejestracyjnym TR-LHP wróci ostatecznie do użytku.
- (69) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Gabon Airlines powinien nadal figurować w załączniku B i załącznik ten powinien zostać odpowiednio zmieniony, aby odzwierciedlał sytuację statku powietrznego o znaku rejestracyjnym TR-LHP i zapewnił utrzymanie obecnego poziomu operacji lotniczych do Wspólnoty.

Afrijet

- (70) Przewoźnikowi Afrijet, któremu certyfikat wydano w Gabonie, zezwolono na wykonywanie lotów w UE od lipca 2008 r., wyłącznie przy użyciu statków powietrznych typu Falcon 50 o znakach rejestracyjnych TR-LGV i TR-LGY oraz typu Falcon 900 o znaku rejestracyjnym TR-AFJ, na warunkach określonych w motywie 15 rozporządzenia (WE) nr 715/2008⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r., Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 36.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r., Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 36.

- (71) Od tamtej pory pojawiły się sprawdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Afrijet. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (72) Afrijet udzielił jednak zadowalającej i terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów.
- (73) Komisja przyjęła do wiadomości, że w styczniu 2009 r. u przewoźnika Afrijet przeprowadzono kontrolę w związku z ponowną jego certyfikacją przez właściwe organy Gabonu. Po sprawdzeniu usunięcia wszystkich niezgodności wynikających z kontroli, w lutym 2009 r. przewoźnikowi ponownie wydano AOC, który obejmuje drugi statek powietrzny typu Falcon 900 o znaku rejestracyjnym TR-AFR.
- (74) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Afrijet powinien nadal figurować w załączniku B i załącznik ten powinien zostać odpowiednio zmieniony, aby odzwierciedlał zmianę AOC i zapewniał utrzymanie obecnego poziomu operacji lotniczych do Wspólnoty.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

- (75) SN2AG wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 25 marca 2009 r. Komisja przyjęła do wiadomości, że przewoźnik ten przeprowadził dodatkową reorganizację i rozpoczął szereg działań naprawczych w celu dalszego dostosowania się do norm międzynarodowych. Komisja przyjęła także do wiadomości, że w lutym 2009 r. u przewoźnika SN2AG przeprowadzono kontrolę w związku z ponowną jego certyfikacją przez właściwe organy Gabonu. Po sprawdzeniu usunięcia wszystkich niezgodności wynikających z kontroli, w lutym 2009 r. przewoźnikowi wydano nowy AOC.
- (76) Istnieją potwierdzone dowody braku zgodności z niektórymi wymogami bezpieczeństwa ICAO. Na przykład w trakcie spotkania wyjaśniającego okazało się, że przewoźnik do tej pory skutecznie nie wdrożył monitorowania parametrów lotu wymaganego dla statku powietrznego typu Fokker 28-0100 (Fokker 100).
- (77) Istnieją potwierdzone dowody braku przejrzystości i nieudzielenia przez SN2AG w terminie odpowiedzi na zapytania Komisji. SN2AG oświadczył, że z żadnego sprawozdania nie wynika, iż stwierdzono w jego przypadku poważne uchybienia w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA, podczas gdy uchybienia takie stwierdziła Francja w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽²⁾.

- (78) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że SN2AG powinien nadal figurować w załączniku A.
- (79) Niemniej jednak Komisja jest gotowa ponownie przeanalizować sytuację przewoźnika w przypadku zmian stanowiących dostateczne dowody potwierdzające usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Gabonu

- (80) Komisja przyjmuje do wiadomości, że nowy organ Gabonu („Agence Nationale de l'Aviation Civile”, dalej zwany „ANAC”), ustanowiony przez Republikę Gabońską w lipcu 2008 r., rozpoczął w rzeczywistości działalność dnia 23 stycznia 2009 r. ANAC dopiero się rozwija i obecnie jest w fazie zabezpieczania sobie niezbędnych środków finansowych oraz zatrudniania odpowiednio wykwalifikowanego personelu technicznego na potrzeby wykonywania zadań wymaganych przez ICAO.
- (81) Komisja zwróciła uwagę właściwych organów Gabonu na fakt, że, pomimo wzmoczonego nadzoru ze strony tych organów, monitorowanie działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w Gabonie, nadal charakteryzuje się niepokojącymi wynikami kontroli na ziemi. Poproszono właściwe organy Gabonu o przedstawienie wyjaśnień i podjęcie, w stosownych przypadkach, niezbędnych działań.
- (82) Komisja zachęca właściwe organy Gabonu do prac nad reformą systemu lotnictwa cywilnego, szczególnie w zakresie trwającej ponownej certyfikacji wszystkich linii lotniczych, mającej na celu zapewnienie pełnej zgodności z normami bezpieczeństwa ICAO. Komisja jest gotowa rozważyć możliwość zorganizowania w odpowiednim czasie inspekcji na miejscu, aby sprawdzić rzeczywisty postęp tych prac.

Przewoźnicy lotniczy z Ukrainy

Motor Sich JSC Airlines

- (83) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie Motor Sich posiadającego certyfikat wydany na Ukrainie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję oraz państwo ECAC (Turcję) w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽³⁾. Powtarzalność takich wyników kontroli wskazuje na systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (84) W dniu 27 listopada 2008 r. właściwe organy Turcji podjęły decyzję o natychmiastowym nałożeniu na tego przewoźnika zakazu wykonywania przewozów.
- (85) Motor Sich odpowiedział na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Turcji, informując o wycofaniu z eksploatacji statku powietrznego typu AN-24 w przewozach do tego państwa, co rzeczywiście uczyniono.

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.

⁽²⁾ DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.

⁽³⁾ DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-512.

- (86) Motor Sich udzielił terminowej odpowiedzi na zapytanie urzędu lotnictwa cywilnego Francji informując o tym, jakie działania naprawcze zostały już podjęte przez przewoźnika w związku z kontrolą na ziemi przeprowadzoną dnia 12 marca 2008 r. przez Francję. Odpowiedź ta nie jest jednak zadowalająca, gdyż przewoźnik nie przekazał stosownych dowodów.
- (87) Komisja otrzymała od właściwych organów Turcji informację, że po niezapowiedzianej kontroli przewoźnika, właściwe organy Ukrainy cofnęły mu AOC. Następnie organy te podjęły decyzję o zezwoleniu na dalszą działalność Motor Sich w tym kraju, lecz z pewnymi ograniczeniami dotyczącymi eksploatacji statku powietrznego typu AN-24.
- (88) W dniu 16 marca 2009 r. właściwe organy Ukrainy udzieliły odpowiedzi na zapytanie Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad Motor Sich, informując o cofnięciu AOC tego przewoźnika w dniu 22 stycznia 2009 r. oraz o wydaniu zezwolenia przez państwową administrację lotnictwa na kontynuowanie działalności, z wyjątkiem eksploatacji statku powietrznego typu AN-24, po tym jak przewoźnik zakończył działania naprawcze. Nie podano daty wydania AOC z ograniczeniami, ani też nie przekazano dowodów przeprowadzenia inspekcji u przewoźnika mającej na celu upewnienie się, że odpowiednie wymogi bezpieczeństwa spełnia cała flota. Wreszcie, jak wynika ze wspomnianej wyżej korespondencji państwowej administracji lotnictwa, organ ten wznowił AOC, umożliwiając przewoźnikowi eksploatację statku powietrznego AN-24, po przeprowadzeniu kontroli z pozytywnym skutkiem, które potwierdziły usunięcie uchybień w tym statku powietrznym.
- (89) Przekazanych w korespondencji informacji nie uznaje się za zadowalającą odpowiedź, gdyż nie zgadzają się one z informacjami przekazanymi przez właściwe organy Ukrainy w dniu 2 lutego 2009 r., z których wynika, że AOC przewoźnika Motor Sich Airlines został wydany dnia 8 listopada 2008 r. na okres do dnia 8 listopada 2010 r., a specyfikacja eksploatacyjna została wydana dnia 23 grudnia 2008 r. na okres do dnia 8 listopada 2010 r.
- (90) Motor Sich wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r. W trakcie spotkania z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego Motor Sich wykazał brak zdolności do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, co stwierdzono ze względu na brak przejrzystości i nieudzielenie przez przewoźnika w terminie zadowalającej odpowiedzi dotyczącej jego przewozów do Wspólnoty.
- (91) W związku z powyższym Komisja uważa, że właściwe organy Ukrainy wykazały brak zdolności do nadzorowania działalności przewoźnika lotniczego zgodnie ze swoimi zobowiązaniami wynikającymi z Konwencji chicagowskiej.
- (92) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że Motor Sich nie wykazał zdolności do podjęcia wszelkich niezbędnych działań mających na celu dostosowanie się do odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Ukraine Cargo Airways*
- (93) Przewoźnik Ukraine Cargo Airways (UCA) wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r.
- (94) Z dokumentacji przedłożonej Komisji w dniu 16 marca 2009 r. przez przewoźnika wynika, że podjął on działania mające na celu usunięcie uchybień stwierdzonych w statku powietrznym eksploatowanym we Wspólnocie. Z przekazanych przez przewoźnika informacji wynika, że UCA został skontrolowany przez państwową administrację lotnictwa Ukrainy w listopadzie 2008 r. W wyniku tej kontroli wznowiono AOC na okres dwóch lat, do listopada 2010 r. Komisja nie otrzymała jednak żadnych informacji od właściwych organów Ukrainy na temat kontroli i jej wyników przed wznowieniem AOC przewoźnikowi.
- (95) Ponadto przewoźnik w swoim wystąpieniu przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego stwierdził, że otrzymał pisemne potwierdzenie od szeregu państw członkowskich, że uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, stwierdzone przez organy kontrolne tych państw członkowskich, zostały odpowiednio usunięte przez UCA. Z wyjątkiem jednak jednego państwa członkowskiego, w kwestii eksploatacji jednego statku powietrznego typu AN-12, który został wykreślony z AOC, twierdzenia UCA nie zostały potwierdzone przez pozostałe zainteresowane państwa członkowskie.
- (96) Komisja uważa, że w celu dokonania pełnej oceny zdolności przewoźnika do wdrożenia odpowiedniego planu działań naprawczych i jego skutecznego wykonania, konieczne jest przeprowadzenie inspekcji na miejscu. Niestety inspekcja taka nie mogła się odbyć przed posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 24 marca 2009 r. z powodu braku współpracy ze strony właściwych organów Ukrainy. W trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 24 marca 2009 r. państwowa administracja lotnictwa Ukrainy wyraziła gotowość przyjęcia inspekcji zorganizowanej przez Komisję i państwa członkowskie. Komisja podejmie decyzję o zmianie zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika na podstawie dowodów zebranych w trakcie tej przyszłej inspekcji.
- (97) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że na tym etapie przewoźnik nie może zostać wykreślony z załącznika A.
- Ukrainian Mediterranean Airlines*
- (98) Przewoźnik Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 24 marca 2009 r.

- (99) Z dokumentacji przedłożonej Komisji w dniu 16 października 2008 r. przez przewoźnika wynika, że podjął on działania mające na celu usunięcie uchybień stwierdzonych uprzednio w statku powietrznym eksploatowanym we Wspólnocie.
- (100) W dniu 5 listopada 2008 r. właściwe organy Ukrainy przesyłały Komisji pismo informujące, że ważność AOC tego przewoźnika została przedłużona do dnia 15 grudnia 2008 r., w oczekiwaniu na zakończenie procedury jego odnowienia po tym terminie na okres dwóch lat, do dnia 15 grudnia 2010 r. Wraz z tym pismem przesłano także dokument zawierający akt certyfikacji UMAir w następstwie kontroli przeprowadzonej dnia 31 października 2008 r. Jednak ani przewoźnik, ani właściwe organy Ukrainy nie przedłożyły sprawozdania z kontroli w związku z wydaniem przewoźnikowi AOC.
- (101) Ponadto przewoźnik w swoim wystąpieniu przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego stwierdził, że wdrożył konieczne środki na rzecz usunięcia wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do nałożenia zakazu wykonywania przewozów we wrześniu 2007 r.
- (102) Komisja uważa, że w celu dokonania pełnej oceny zdolności przewoźnika do wdrożenia odpowiedniego planu działań naprawczych i jego skutecznego wykonania, konieczne jest przeprowadzenie inspekcji na miejscu. Niestety inspekcja ta nie mogła się odbyć przed spotkaniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 24 marca 2009 r. z powodu braku współpracy ze strony właściwych organów Ukrainy. W trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 24 marca 2009 r. państwowa administracja lotnictwa Ukrainy wyraziła gotowość przyjęcia inspekcji zorganizowanej przez Komisję i państwa członkowskie. Komisja podejmie decyzję o zmianie zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika na podstawie dowodów zebranych w trakcie tej inspekcji.
- (103) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że na tym etapie przewoźnik nie może zostać wykreślony z załącznika A.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Ukrainy

- (104) Komisja zwróciła uwagę właściwych organów Ukrainy na fakt, że, pomimo wzmożonego nadzoru ze strony tych organów, monitorowanie działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje na Ukrainie, nadal charakteryzuje się niepokojącymi wynikami kontroli na ziemi. W trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2008 r. poproszono właściwe organy Ukrainy o wyjaśnienia i podjęcie koniecznych środków. Organy te zgodziły się także na poddanie się ocenie bezpieczeństwa ze strony Komisji we współpracy z państwami członkowskimi. Państwowa administracja lotnictwa Ukrainy nie przedstawiła jednak Komisji

sprawozdania z postępu prac we wdrażaniu planu działań naprawczych mających na celu poprawę i wzmocnienie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa na Ukrainie, które musi być składane co trzy miesiące zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2008 ⁽¹⁾.

- (105) Właściwe organy wykazały także brak woli współpracy w przygotowaniu inspekcji, nieprzedkładając wymaganej dokumentacji dotyczącej zdatości do lotu i odrzucając program wizyty zaproponowany przez Komisję. W związku z tym Komisja zmuszona była odwołać inspekcję służącą ocenie bezpieczeństwa, która miała się odbyć w dniach 9–13 lutego 2009 r.
- (106) Komisja przyjmuje do wiadomości oświadczenia właściwych organów Ukrainy o zgodzie na przyjęcie wspólnej inspekcji zorganizowanej przez Komisję, państwa członkowskie i EASA oraz gotowości do współpracy na rzecz pomyślnego zorganizowania oceny bezpieczeństwa w celu wykazania zdolności do sprawowania przez te organy nadzoru nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje na Ukrainie, zgodnie z obowiązującymi wymogami ICAO.

Bangkok Airways

- (107) W dniach 10–13 marca 2009 r. zespół europejskich ekspertów przeprowadził wizytację w Królestwie Tajlandii w celu zebrania rzeczowych informacji dotyczących aktualnego poziomu bezpieczeństwa działalności Bangkok Airways, a także nadzoru sprawowanego przez tajski Departament Lotnictwa Cywilnego (DCA) nad tym przewoźnikiem. W szczególności celem inspekcji było stwierdzenie, czy żaden ze statków powietrznych tego przewoźnika nie jest eksploatowany przez przewoźnika Siem Reap Airways International, któremu koncesję wydały właściwe organy Królestwa Kambodży i który został wpisany do załącznika A wspólnotowego wykazu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r. ⁽²⁾.
- (108) Sprawozdanie pokazuje, że obecnie przewoźnik sprawuje rzeczywistą kontrolę nad swoją działalnością i wszyscy członkowie jego personelu są odpowiednio licencjonowani przez właściwe organy Tajlandii. Sprawozdanie pokazuje ponadto, że tajski DCA sprawuje prawidłowy nadzór nad tym przewoźnikiem. Dlatego w oparciu o wspólne kryteria Komisja ocenia, że na tym etapie nie są konieczne dalsze działania.

Przewoźnicy lotniczy z Kambodży

- (109) Właściwe organy Kambodży poinformowały Komisję o poczynionych postępach we wdrażaniu planu działań mających na celu usunięcie uchybień stwierdzonych przez ICAO w jej ostatnim sprawozdaniu USOAP, skupiając się zwłaszcza na tych dotyczących operacji lotniczych, aby upewnić się, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa w Kambodży spełnia normy ICAO.

⁽¹⁾ Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 36.

⁽²⁾ Dz.U. L 306 z 15.11.2008, s. 47.

(110) Właściwe organy Kambodży poinformowały Komisję o zawieszeniu AOC następujących przewoźników lotniczych: Siem Reap Airways International w grudniu 2008 r. i Cambodia Angkor Airways w lutym 2009 r. Ponadto organy te potwierdziły, że wszystkie wydane AOC są obecnie cofnięte lub zawieszono, z wyjątkiem Helicopter Cambodia i Sokha Airlines.

(111) Siem Reap Airways International wystąpił o przywrócenie AOC. Jednak ze względu na fakt, że właściwe organy Kambodży oświadczyły, iż nie zakończyły jeszcze oceny zgodności z obowiązującymi wymogami, przewoźnik ten powinien nadal figurować w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

(112) Pismem z dnia 4 marca 2009 r. dyrektor generalny urzędu lotnictwa cywilnego Demokratycznej Republiki Konga poinformował Komisję, że niektóre linie lotnicze wymienione w załączniku A do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1131/2008 nie prowadzą już działalności, a następującym przewoźnikom wydano AOC: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation. Przewoźnicy ci, nadal wykonujący przewozy lotnicze, poddani zostaną ocenie w związku z przedłużeniem ważności ich AOC.

(113) W związku z powyższym załącznik A wspólnotowego wykazu powinien zostać odpowiednio uzupełniony o przewoźników, którym właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga wydały AOC. Jednak wobec braku dowodów potwierdzających cofnięcie, anulowanie lub zawieszenie AOC tych przewoźników, którzy zaprzestali działalności, żaden z nich nie może zostać wykreślony ze wspólnotowego wykazu.

(114) Ponadto w swoim piśmie dyrektor generalny urzędu lotnictwa cywilnego Demokratycznej Republiki Konga poprosił także Komisję o przesunięcie przewoźnika Hewa Bora z załącznika A do załącznika B, aby umożliwić mu wznowienie obsługi połączenia na trasie Kinszasa–Bruksela statkiem powietrznym typu Boeing 767 o znaku rejestracyjnym 9Q-CJD. Ponieważ nie przedstawiono żadnych dowodów na przestrzeganie obowiązujących norm bezpieczeństwa przez przewoźnika oraz organ odpowiedzialny za nadzór regulacyjny i w zakresie bezpieczeństwa, na tym etapie nie można podjąć takiej decyzji i w konsekwencji Hewa Bora powinien nadal figurować w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Angoli

(115) Właściwe organy Angoli wystąpiły z wnioskiem o umożliwienie im przedstawienia Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego sprawozdania z postępów we wdrażaniu planu działań naprawczych, który przygotowano w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP). W swoim wystąpieniu dnia 26 marca 2009 r. właściwe organy Angoli skupiły się zwłaszcza

na zmianach wprowadzonych do ustawodawstwa pierwotnego i przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego, organizacji, strukturze organu i jego stanie kadrowym, wydawaniu norm w zakresie licencjonowania i szkolenia personelu, eksploatacji statków powietrznych i zdolności do lotu. W tym względzie uruchomiono już proces ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników ustanowionych w Angoli. Ponadto właściwe organy poinformowały o zmianach w ich przepisach dotyczących dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

(116) Właściwe organy Angoli stwierdziły także, że przewoźnik TAAG nadal przechodzi poważne zmiany w różnych obszarach, obejmujących eksploatację, zarządzanie, jakość i racjonalizację kosztów.

(117) Komisja przyjmuje do wiadomości sprawozdanie z postępu prac przedstawione przez właściwe organy Angoli i na najbliższym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokona analizy sytuacji przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Angoli.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Indonezji

(118) W związku z przyjęciem w dniu 12 stycznia 2009 r. nowej ustawy o lotnictwie właściwe organy Indonezji przesłały Komisji stosowne przepisy (*Civil Aviation Safety Regulations – „CASR”*) oraz materiały pomocnicze, a także szczegółową aktualizację sprawozdania z postępów we wdrażaniu planu działań naprawczych mających na celu usunięcie niezgodności stwierdzonych przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP).

(119) W dniach 23–27 lutego 2009 r. grupa europejskich ekspertów udała się do Indonezji na zaproszenie dyrektora generalnego indonezyjskiego urzędu lotnictwa cywilnego (DGCA) w celu przeprowadzenia wizytacji. W ramach tej wizyty przeprowadzono także wizytację u czterech przewoźników lotniczych (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia i Ekspres Transportasi Antarbenua), aby sprawdzić możliwość zapewnienia przez DGCA nadzoru w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z obowiązującymi normami.

(120) Sprawozdanie z kontroli wskazuje na znaczną poprawę, jeśli chodzi o strukturę i stan kadrowy DGCA, co powinno umożliwić DGCA prawidłowe wykonywanie jego zadań regulacyjnych i nadzorczych. Sprawozdanie pokazuje jednak także, że pomimo tej poprawy nadzór nie jest w pełni sprawowany na tym etapie. Obecny system nadzoru nie pozwala odpowiednio kontrolować realizacji przez indonezyjskich przewoźników ustaleń poczynionych przez DGCA. W szczególności wydatek się, że DGCA nie jest obecnie w stanie śledzić docelowego terminu usunięcia niezgodności, rzeczywistej daty ich usunięcia i stwierdzić, czy przyznano odroczenie terminu ich usunięcia. W konsekwencji obecny poziom skuteczności nadzoru DGCA nad indonezyjskimi przewoźnikami uznaje się na tym etapie za w dalszym ciągu niewystarczający i wymagający poprawy.

- (121) Komisja przyjmuje do wiadomości znaczenie różnic w załączniku 6 do Konwencji chicagowskiej, które Indonezja notyfikowała ICAO dnia 20 lutego 2009 r. Różnice te obejmują brak wdrożenia szeregu wymogów ICAO dotyczących załącznika 6, które, w niektórych przypadkach, mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo działalności indonezyjskich przewoźników. Komisja przyjmuje jednak do wiadomości, że wizytowani przez zespół europejskich ekspertów przewoźnicy (z nielicznymi wyjątkami dotyczącymi określonych statków powietrznych) są wyposażeni zgodnie z wymogami ICAO, na zasadzie dobrowolności.
- (122) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że obecny poziom skuteczności nadzoru sprawowanego przez DGCA nie pozwala odpowiednio egzekwować przestrzegania przez przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Indonezji obowiązujących norm bezpieczeństwa. Dlatego też żaden przewoźnik indonezyjski nie może zostać na tym etapie wykreślony ze wspólnotowego wykazu. Komisja będzie ściśle współpracować z właściwymi organami Indonezji w celu dokonania na najbliższym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ponownej oceny skuteczności sprawowanego przez nie nadzoru.
- (123) Właściwe organy Indonezji przekazały także Komisji zaktualizowany wykaz przewoźników lotniczych posiadających AOC. Obecnie następujący przewoźnicy lotniczy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspres Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta

Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara i Eastindo. Wspólnotowy wykaz powinien zostać odpowiednio uaktualniony, a wymienieni przewoźnicy powinni zostać ujęci w załączniku A.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B

- (124) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnotowym wykazie uaktualnionym w dniu 14 listopada 2008 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 przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać, stosownie do przypadku, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).
- (125) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) Załącznik A zastępuje się załącznikiem A do niniejszego rozporządzenia.
- 2) Załącznik B zastępuje się załącznikiem B do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji
Antonio TAJANI
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK A

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu
Air Koryo	nieznany	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Republika Sudanu
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Republika Kazachstanu
East Wing	AK-0332-07	EWZ	Republika Kazachstanu
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Królestwo Tajlandii
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republika Kazachstanu
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Królestwo Kambodży
Silverback Cargo Freighters	nieznany	VRB	Republika Rwandy
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republika Kazachstanu
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	nieznany	nieznany	Republika Angoli
AIR26	nieznany	nieznany	Republika Angoli
AIR GEMINI	02/2008	nieznany	Republika Angoli
Air Gicango	nieznany	nieznany	Republika Angoli

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
AIR JET	nieznany	nieznany	Republika Angoli
AIR NAVE	nieznany	nieznany	Republika Angoli
ALADA	nieznany	nieznany	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	nieznany	nieznany	Republika Angoli
Diexim	nieznany	nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	nieznany	nieznany	Republika Angoli
HELIANG	nieznany	nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	11/2008	nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	nieznany	nieznany	Republika Angoli
RUI & CONCEICAO	nieznany	nieznany	Republika Angoli
SAL	nieznany	nieznany	Republika Angoli
SONAIR	14/2008	nieznany	Republika Angoli
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	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
AFRICA AIRWAYS	nieznany	nieznany	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	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.	BLA	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	nieznany	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	nieznany	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPICQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	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	nieznany	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)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	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)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	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)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/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)
TRANSPORTS AERIENS CONGO-LAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w 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/d	Gwinea Równikowa
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	n/d	Gwinea Równikowa
STAR EQUATORIAL AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, w tym:			Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	Republika Indonezji
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Republika Indonezji
ATLAS DELTA SATYA	135-023	nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	nieznany	Republika Indonezji
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	nieznany	Republika Indonezji
CARDIG AIR	121-013	nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR	135-030	nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	nieznany	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	nieznany	Republika Indonezji
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	nieznany	Republika Indonezji
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	nieznany	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	nieznany	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
LINUS AIRWAYS	121-029	nieznany	Republika Indonezji
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	nieznany	Republika Indonezji
MEGANTARA AIRLINES	121-025	nieznany	Republika Indonezji
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	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 EKSPRESS	121-040	RPH	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Republika Indonezji
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	nieznany	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	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 EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Republika Indonezji
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
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
Click Airways	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	nieznany	Republika Kirgiska
Golden Rule Airlines	22	GRS	Republika Kirgiska
ITEK Air	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
Kyrgyzstan	03	LYN	Republika Kirgiska
MAX Avia	33	MAI	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	nieznany	Republika Kirgiska
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Republika Kirgiska
Sky Way air	21	SAB	Republika Kirgiska
Tenir Airlines	26	TEB	Republika Kirgiska
Trast Aero	05	TSJ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	nieznany	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem Gabon Airlines i Afrijet, w tym:			Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	nieznany	nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	nieznany	nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:			Suazi
AERO AFRICA (PTY) LTD	nieznany	RFC	Suazi
Jet Africa Swaziland	nieznany	OSW	Suazi
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	nieznany	RSN	Suazi
SCAN AIR CHARTER, Ltd	nieznany	nieznany	Suazi
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	nieznany	SWX	Suazi
SWAZILAND AIRLINK	nieznany	SZL	Suazi

ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora	Rodzaj statku powietrznego	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo, w którym dokonano rejestracji
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 1 statek powietrzny typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republika Gabońska
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesz	B747-269B	S2-ADT	Bangladesz
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
GABON AIRLINES ⁽²⁾	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statek powietrzny typu Boeing B-767-200	Cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska

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

⁽²⁾ Gabon Airlines mogą w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

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