

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1071/2010**z dnia 22 listopada 2010 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach 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 Unii, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie przekazały Komisji Europejskiej informacje istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także państwa trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i względy 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 swoich uwag na piśmie oraz przedstawienie ustnie swojego stanowiska Komisji, w terminie 10 dni roboczych, a także 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) Komisja, a także w określonych przypadkach niektóre państwa członkowskie, przeprowadziły konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.
- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz Komisji poświęconych głównym wnioskom operacyjnym uzgodnionym na ostatnim posiedzeniu Europejskiej Grupy Sterującej SAFA (ESSG), które odbyło się w Wiedniu w dniach 28–29 października 2010 r. W szczególności Komitet poinformowano o poparciu jakie ESSG udzieliła projektowi przewidującemu wprowadzenie, na zasadzie dobrowolności, minimalnej rocznej liczby kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie począwszy od 2011 r.
- (7) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji poświęconych analizie sprawozdań z kompleksowych kontroli bezpieczeństwa przeprowadzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP), jak również poświęconych wynikom współpracy pomiędzy Komisją a ICAO w obszarze bezpieczeństwa, a w szczególności możliwościom wymiany informacji w zakresie bezpieczeństwa dotyczących poziomu przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zalecanych praktyk.
- (8) Wobec wniosków przyjętych przez zgromadzenie generalne ICAO Komisja upoważniła Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) do koordynacji regularnej analizy sprawozdań z kompleksowych kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP), realizowanego wraz z ekspertami z państw członkowskich w ramach grupy roboczej powołanej przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Zachęca się państwa członkowskie do wyznaczenia ekspertów w celu przyczynienia się do realizacji tego ważnego zadania.

⁽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.

- (9) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Komisję na temat projektów pomocy technicznej zrealizowanych w krajach, których dotyczy rozporządzenie (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o wnioskach o dalszą pomoc techniczną i kontynuację współpracy w celu zwiększenia potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego przyczyniającego się do wyeliminowania wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi.
- (10) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego został także poinformowany o podjętych przez EASA i państwa członkowskie działaniach egzekucyjnych w celu zapewnienia ciągłej zdatności do lotu i obsługi technicznej statków powietrznych zarejestrowanych w Unii i eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez urzędy lotnictwa cywilnego państw trzecich.
- (11) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (12) W związku z informacjami wynikającymi z kontroli na ziemi statków powietrznych należących do niektórych unijnych przewoźników lotniczych przeprowadzonych w ramach programu SAFA, a także z inspekcji i kontroli przeprowadzonych w określonych obszarach przez ich krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne, o których poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. I tak, Grecja poinformowała o cofnięciu w dniu 2 listopada 2010 r. certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) i koncesji przewoźnikowi Hellas Jet po zaprzestaniu przez niego działalności w dniu 30 kwietnia 2010 r. Niemcy poinformowały o zawieszeniu w dniu 27 października 2010 r. AOC przewoźnika lotniczego ACH Hamburg oraz o ograniczeniu w dniu 30 września 2010 r. AOC przewoźnika lotniczego Advance Air Luftfahrtgesellschaft polegającym na wykluczeniu statku powietrznego o znaku rejestracyjnym D-CJFF. Hiszpania potwierdziła, że AOC przewoźnika Baleares Link Express nadal podlega zawieszeniu od dnia 9 czerwca 2010 r. Szwecja poinformowała o zawieszeniu w dniu 29 października 2010 r. AOC przewoźnika Viking Airlines AB.
- (13) Portugalia poinformowała, że wobec poważnych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa operacji oraz ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych eksploatowanych przez dwóch portugalskich przewoźników lotniczych – Luzair i White oraz po konsultacjach z Komisją przeprowadzonych w dniu 25 października 2010 r. postanowiła nasilić stały nadzór nad tymi dwoma przewoźnikami w celu zapewnienia terminowego wdrożenia przez nich stosownego planu działań naprawczych. Portugalia poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o pewnej poprawie sytuacji przewoźnika lotniczego White. Komisja przyjęła do wiadomości ogłoszone środki. EASA przeprowadzi w Portugalii inspekcję standaryzacyjną w ramach rozporządzenia (WE) nr 216/2008. O wynikach tej inspekcji powiadomiony zostanie, w stosownym przypadku, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na jego kolejnym posiedzeniu.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Afganistanu

Kam Air

- (14) Istnieją potwierdzone dowody uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika Kam Air, posiadającego certyfikat wydany w Islamskiej Republice Afganistanu. W dniu 11 sierpnia 2010 r. statek powietrzny należący do Kam Air typu DC8 o znaku rejestracyjnym YA-VIC, podczas startu z portu lotniczego Manston (Zjednoczone Królestwo), zanim wzbił się w powietrze, uderzył ogonem o pas startowy i znajdującą się za nim nawierzchnię trawiastą. W wyniku dochodzenia przeprowadzonego przez Zjednoczone Królestwo w sprawie tego poważnego incydentu stwierdzono, że istniały poważne uchybienia w zakresie kontroli operacyjnej floty statków DC8 należących do przewoźnika Kam Air. W związku z tym z dniem 2 września 2010 r. Zjednoczone Królestwo nałożyło na przewoźnika Kam Air krajowy zakaz wykonywania przewozów przy użyciu należących do niego statków powietrznych typu DC8.
- (15) Ponadto w dniu 16 września 2010 r. ⁽¹⁾ właściwe organy Austrii, w trakcie przeprowadzonej w ramach programu SAFA kontroli na ziemi statku powietrznego należącego do Kam Air typu Boeing B767 o znaku rejestracyjnym YA-KAM, wykryły znaczącą liczbę poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. W oparciu o ustalenia dokonane w ramach tej kontroli na ziemi SAFA Austria stwierdziła istnienie poważnych uchybień ze strony Kam Air w obszarze procedur operacyjnych, sprzętu, obsługi systemu i załadunku ładunków. W świetle uchybień stwierdzonych w ramach dochodzenia prowadzonego w Zjednoczonym Królestwie oraz ich podobieństwa do uchybień stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi SAFA przeprowadzonej w porcie lotniczym w Wiedniu Austria nałożyła na przewoźnika Kam Air z dniem 17 września 2010 r. krajowy zakaz wykonywania wszelkich przewozów.
- (16) Na podstawie art. 6 rozporządzenia nr 2111/2005 oba państwa członkowskie poinformowały Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o podjętych środkach.
- (17) W dniu 6 października 2010 r. właściwe organy Islamskiej Republiki Afganistanu (MoTCA) oraz przedstawiciele przewoźnika Kam Air odbyli spotkanie z Komisją i przedstawicielami państw członkowskich w celu omówienia okoliczności towarzyszących incydentowi w Manston oraz kontroli SAFA w Austrii.
- (18) Na tym spotkaniu przewoźnik lotniczy nie potrafił wykazać, że jest w stanie spełnić stosowne międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o statek powietrzny typu DC8, to został on wprowadzony do eksploatacji w marcu 2010 r. bez należytego nadzoru ze strony kierownictwa oraz bez przeprowadzenia stosownego szkolenia dla załóg zatrudnionych do jego obsługi. Ponadto załogi te nie przeszły jeszcze stosownego szkolenia, chociaż statek był stale eksploatowany na trasach międzynarodowych. Przewoźnik lotniczy nie przedstawił również żadnych dowodów potwierdzających, że w czasie wystąpienia tego poważnego incydentu w Zjednoczonym Królestwie załoga dysponowała aktualnym przeszkoleniem w zakresie pilotażu. W odniesieniu

⁽¹⁾ ACG-2010-335.

do statku powietrznego typu Boeing B-767 o znaku rejestracyjnym YA-KAM przewoźnik Kam Air wyjaśnił, że statek ten, poddany kontroli na ziemi w Austrii, odbywał swój pierwszy lot bezpośrednio po długotrwałym postoju i nie został odpowiednio przygotowany do eksploatacji przed wyruszeniem w lot do Wiednia. Ponadto przewoźnik lotniczy wyjaśnił, że z powodu wprowadzenia do eksploatacji statku DC8 jego zespół zarządzający stanął w obliczu nadmiernej liczby obowiązków i nie był w stanie dopilnować, aby przeprowadzono właściwe czynności w zakresie bezpieczeństwa przed wysłaniem statku powietrznego.

- (19) Przewoźnik lotniczy Kam Air wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonał stosownej prezentacji w dniu 9 listopada 2010 r. Kam Air poinformował Komitet o zaprzestaniu eksploatacji statku powietrznego typu DC8. Ponadto, chociaż Kam Air przeprowadził analizę zdarzeń będących przyczyną nałożenia zakazu przez Zjednoczone Królestwo i Austrię, to nie stwierdził jednak żadnych uchybień systemowych w ramach swojego przedsiębiorstwa, które tłumaczyłyby stwierdzone przypadki niezgodności z normami ICAO.
- (20) Na spotkaniu w dniu 6 października 2010 r. przedstawiciele MoTCA nie byli w stanie wyjaśnić powodu istnienia dwóch różnych specyfikacji eksploatacyjnych dla przewoźnika Kam Air podpisanych w tym samym dniu (29 września 2010 r.), z których jedna uwzględniała statek powietrzny DC8, a w drugiej był on wykreślony. Z tego też względu nie było jasne czy Kam Air posiadał zgodę na wykonywanie przewozów przy użyciu statku powietrznego DC8 w okresie od tej daty. Ponadto ministerstwo MoTCA nie było w stanie przedstawić wyników jakichkolwiek czynności certyfikacyjnych i nadzorczych przeprowadzonych w stosunku do przewoźnika Kam Air.
- (21) W świetle powyższych ustaleń, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnik lotniczy Kam Air nie spełnia wspólnych kryteriów i powinien w związku z tym zostać ujęty w załączniku A.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Afganistanu

- (22) Istnieją potwierdzone dowody, że właściwe organy Islamskiej Republiki Afganistanu nie są obecnie w stanie wdrożyć stosownych norm bezpieczeństwa i ich egzekwować, ani też prowadzić nadzoru nad statkami powietrznymi eksploatowanymi przez przewoźników, nad którymi organy te sprawują nadzór regulacyjny stosownie do swoich zobowiązań wynikających z Konwencji chicagowskiej. Organy te mają obecnie poważne trudności w wypełnieniu swoich międzynarodowych zobowiązań w odniesieniu do wszystkich elementów systemu bezpieczeństwa o krytycznym znaczeniu, o czym poinformowały podczas prezentacji w dniu 6 października 2010 r. Obecnie przy przeprowadzaniu inspekcji są one całkowicie uzależnione od specjalistycznej wiedzy udostępnianej przez ICAO oraz przyznały, że z racji braku wykwalifikowanego personelu wydały certyfikaty zdatności do lotu kilku statkom powietrznym bez przeprowadzenia stosownych kontroli. Ponadto przepisy ustawowe regulujące kwestie eksploatacji

statków powietrznych są bardzo stare (z 1972 r.). Odpowiedni projekt ustawy został przekazany do zatwierdzenia przez rząd, przy czym nie wskazano żadnego terminu jej uchwalenia. Co więcej, przepisy eksploatacyjne mają charakter wyłącznie niewiążący (okólniki doradcze).

- (23) MoTCA wystąpiło z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonało stosownej prezentacji w dniu 9 listopada 2010 r. Ministerstwo przyznało, że prowadzony przez nie dotychczasowy nadzór nie zapewniał we właściwym stopniu przestrzegania norm ICAO przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Afganistanie. MoTCA poinformowało jednak Komitet, że postanowiło wstrzymać wydawanie dalszych certyfikatów przewoźnika lotniczego, dokonało zmiany struktury kierowniczej w ramach MoTCA oraz zakazało eksploatacji statków powietrznych typu AN 24. Ponadto w ostatnim czasie uchwalono nowe przepisy dotyczące lotnictwa i MoTCA przygotowuje się do przeprowadzenia ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników lotniczych w Afganistanie w oparciu o nowe przepisy.
- (24) Komisja dostrzegła nadzwyczaj trudne warunki w jakich funkcjonuje MoTCA i z zadowoleniem przyjęła zobowiązanie właściwych organów do poprawy sytuacji w przyszłości. Komisja zauważyła jednak, że obecnie MoTCA nie jest w stanie poprawnie wykonywać swoich obowiązków jako organ certyfikujący, ani zapewnić przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników międzynarodowych, nad którymi sprawuje nadzór.
- (25) W świetle powyższych ustaleń, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Islamskiej Republice Afganistanu powinni zostać ujęci w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Ghany

- (26) Po nałożeniu na mocy rozporządzenia (UE) nr 791/2010 z dnia 6 września 2010 r. (1) zakazu na dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Ghanie – Meridian Airways i Airlift International (GH) Ltd, właściwe organy Republiki Ghany (GCAA) wystąpiły z wnioskiem o umożliwienie im złożenia ustnych wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonały stosownej prezentacji w dniu 10 listopada 2010 r.
- (27) W trakcie swojej prezentacji GCAA zdał szczegółową relację z dotychczas podjętych działań mających na celu usunięcie uchybień stwierdzonych u przewoźników Meridian Airways, Air Charter Express i Airlift International oraz omówił zmiany wprowadzone w systemie nadzoru w Ghanie w celu jego usprawnienia, w tym wymóg stanowiący, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Ghanie powinni prowadzić swoją działalność w Ghanie. GCAA poinformował również Komitet, że przeprowadził kontrolę statku powietrznego typu DC8 o znaku rejestracyjnym 9G-RAC eksploatowanym przez Airlift International i potwierdził usunięcie niezgodności stwierdzonych przez Zjednoczone Królestwo.

(1) Dz.U. L 237 z 8.9.2010, s. 10.

(28) Komisja docenia wolę GCAA usunięcia uchybień w swoim systemie nadzoru poprzez inwestycje w dodatkowe zasoby i z zadowoleniem przyjęła decyzję nakładającą na przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Ghanie obowiązek przeniesienia swojego przedsiębiorstwa do Ghany i utrzymywania swojego głównego miejsca prowadzenia działalności w tym kraju, aby umożliwić organowi sprawowanie właściwego nadzoru. Komisja, w celu wsparcia prac GCAA zmierzających do usprawnienia systemu nadzoru, zwróciła się do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego o udzielenie pomocy technicznej w formie wizyty na początku 2011 r.

Airlift International (GH) Ltd.

(29) Przewoźnik lotniczy Airlift International (GH) Ltd wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonał stosownej prezentacji w dniu 10 listopada 2010 r. Przewoźnik przedstawił zmiany wprowadzone w swojej strukturze organizacyjnej, polityce i procedurach, zasobach oraz w zakresie zgodności z przepisami. Przewoźnik lotniczy potwierdził, że statki powietrzne o znakach rejestracyjnych 9G-SIM i 9G-FAB pozostają w hangarze w oczekiwaniu na decyzję w sprawie czynności serwisowych mających przywrócić ich zdolność do lotu przed ponownym wprowadzeniem ich do eksploatacji. Przewoźnik zgodził się ze stanowiskiem GCAA, że należy usunąć usterki uprzednio stwierdzone w statku powietrznym o znaku rejestracyjnym 9G-RAC.

(30) Komisja zwróciła uwagę na postępy dokonane przez przewoźnika lotniczego w usuwaniu stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. W świetle tych ustaleń, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że statek powietrzny typu DC8 o znaku rejestracyjnym 9G-RAC powinien zostać wykreślony z załącznika B i należy dopuścić go do eksploatacji w przewozach do Unii.

(31) Państwa członkowskie będą nadal kontrolować rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez Airlift International, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008, a Komisja będzie nadal uważnie monitorować podejmowane przez niego działania.

Air Charter Express

(32) Istnieją potwierdzone dowody uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika Air Charter Express posiadającego certyfikat wydany w Ghanie. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Belgię, Francję i Niderlandy oraz Zjednoczone Królestwo w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾.

(33) W dniu 9 czerwca 2010 r. przewoźnik lotniczy odbył spotkanie z Komisją i państwami członkowskimi w celu omówienia zastrzeżeń wynikających z inspekcji SAFA

i zgodził się przedstawić plan działań naprawczych mających na celu usunięcie tych uchybień.

(34) Przewoźnik lotniczy Air Charter Express wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonał stosownej prezentacji w dniu 10 listopada 2010 r. Przewoźnik zrelacjonował dotychczasowe działania podjęte w ramach swojego planu działań naprawczych, w szczególności w obszarze procedur, kontroli operacyjnej, obsługi technicznej i szkoleń oraz potwierdził, że trwają prace nad środkami naprawczymi.

(35) Komisja zwróciła uwagę na postępy dokonane przez tego przewoźnika lotniczego i podkreśliła konieczność zapewnienia efektywnego wdrożenia podejmowanych przez Air Charter Express działań naprawczych i prewencyjnych w celu uniknięcia ponownego wystąpienia jakichkolwiek uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przed rozpoczęciem lub w trakcie kontroli na ziemi należących do niego statków powietrznych. Państwa członkowskie będą nadal kontrolować rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez Air Charter Express, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008, a Komisja będzie nadal uważnie monitorować podejmowane przez niego działania.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

(36) Zgodnie z rozporządzeniem nr 1144/2009 Komisja kontynuowała konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu w celu monitorowania postępów tych organów we wdrażaniu planu działań naprawczych sformułowanego przez władze państwowe mającego na celu usunięcie uchybień stwierdzonych przez ICAO w trakcie swojej kompleksowej kontroli bezpieczeństwa przeprowadzonej w kwietniu 2009 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem, a w szczególności poważnych zastrzeżeń w zakresie bezpieczeństwa, o których ICAO powiadomiła wszystkie państwa będące stronami Konwencji chicagowskiej.

(37) Po przeprowadzonych w dniu 27 września 2010 r. konsultacjach z Komisją właściwe organy Kazachstanu (CAC) przedstawiły ustnie swoje stanowisko na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 10 listopada 2010 r., informując o swoich dalszych postępkach we wdrażaniu działań naprawczych. W szczególności, poinformowały o uchwaleniu przez Kazachstan w dniu 15 lipca 2010 r. nowego prawa lotniczego oraz o toczących się pracach nad ponad 100 aktami wykonawczymi, które mają zostać uchwalone w najbliższych miesiącach w celu wprowadzenia prawa lotniczego w życie.

(38) W dniu 18 października 2010 r. uchwalono pierwszy pakiet takich przepisów dotyczących prac lotniczych i tego samego dnia właściwe organy Kazachstanu cofnęły certyfikaty przewoźnika lotniczego 15 przedsiębiorstwom – KazAirWest, IJT Aviation, Euro Asia Air International, Berkut ZK, Tyan Shan, Kazavia, Navigator, Salem, Orlan 2000, Fenix, kazachskiemu stowarzyszeniu pilotów amatorów, Burundayavia, Sky Service, Aeroprakt KZ, Asia Continental Avialines.

⁽¹⁾ BCAA-2009-157, BCAA-2010-87, DGAC/F-2009-2422, DGAC/F-2009-2651, DGAC/F-2009-2766, DGAC/F-2010-1678, DGAC/F-2010-2075, CAA-NL-20109-195, CAA-NL-20109-196, CAA-UK-2010-923.

- (39) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały, że dwóch spośród wymienionych przewoźników – Burundayavia i Euro Asia Air International – w dniu 28 października 2010 r. wystąpiło o przywrócenie im AOC. Na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego właściwe organy Kazachstanu nie były w stanie udzielić wyjaśnień na temat statusu działalności prowadzonej przez te dwa przedsiębiorstwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy Burundayavia i Euro Asia Air International powinni nadal figurować w załączniku A.
- (40) Przekazane dokumenty oraz prezentacje dokonane przez właściwe organy Kazachstanu (CAC) dotyczące przedsiębiorstw: Asia Continental Avialines, KazAirWest, Kazavia, Orlan 2000 nie zawierały wystarczających informacji umożliwiających wykazanie, że przedsiębiorstwa te zaprzestały prowadzenia działalności w zakresie transportu lotniczego. CAC nie przedstawił kompletnej dokumentacji dotyczącej certyfikatów i zezwoleń wydanych tym przedsiębiorstwom po cofnięciu im AOC. W szczególności w odniesieniu do tych przedsiębiorstw istnieją informacje wskazujące, że eksploatują one duże transportowe statki powietrzne. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że na tym etapie te cztery przedsiębiorstwa powinny nadal figurować w załączniku A.
- (41) Właściwe organy Kazachstanu oświadczyły, że kazachskie stowarzyszenie pilotów amatorów oraz przewoźnicy Aeroprakt KZ, Berkut ZK, IJT Aviation, Navigator, Fenix, Salem, Sky Service, Tyan Shan Flight Center nie wykonują już handlowych przewozów lotniczych i nie posiadają już ważnej koncesji, na co przedstawiły dowody. Z tego też względu nie są już uważani za przewoźników lotniczych w rozumieniu art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że te dziewięć przedsiębiorstw powinno zostać wykreślonych z załącznika A.
- (42) Komisja popiera ambitne reformy systemu lotnictwa cywilnego podjęte przez organy Kazachstanu i zachęca je do stanowczej kontynuacji swoich wysiłków na rzecz wdrożenia uzgodnionego z ICAO planu działań naprawczych, w pierwszym rzędzie koncentrując się na nieusuniętych poważnych uchybieniach w zakresie bezpieczeństwa oraz na ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników, nad którymi sprawują nadzór. Komisja gotowa jest zorganizować w stosownym czasie, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przy wsparciu ze strony państw członkowskich, ocenę na miejscu w celu weryfikacji postępów dokonanych w realizacji planu działań.
- Przewoźnicy lotniczy z Republiki Mauretańskiej**
- (43) Istnieją potwierdzone dowody braku zdolności po stronie organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje w Islamskiej Republice Mauretańskiej, do zajęcia się w skuteczny sposób kwestią uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz usunięcia zastrzeżeń w zakresie bezpieczeństwa, na co wskazują wyniki kontroli przeprowadzonej w kwietniu 2008 r. w Mauretanii przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP). W końcowym sprawozdaniu udostępnionym w marcu 2009 r. wskazano na znaczną liczbę poważnych uchybień w zakresie zdolności sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa lotniczego przez urząd lotnictwa cywilnego. Na dzień zakończenia kontroli ICAO nie wdrożono skutecznie ponad 67 % norm ICAO. W odniesieniu do kwestii o krytycznym znaczeniu, a mianowicie dotyczącej usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, ICAO podało, że nie wdrożono ponad 93 % norm ICAO.
- (44) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika lotniczego Mauritania Airways posiadającego certyfikat wydany w Mauretanii. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję i Hiszpanię w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾. Przewoźnik Mauritania Airways nie udzielił organom przeprowadzającym kontrolę stosownej odpowiedzi i nie wykazał, że wspomniane uchybienia zostały w trwały sposób wyeliminowane.
- (45) W lutym 2010 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Mauretanii, wyrażając poważne zastrzeżenia wobec bezpieczeństwa działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tym państwie i prosząc o udzielenie wyjaśnień na temat działań podjętych przez właściwe organy Mauretanii w odpowiedzi na ustalenia ICAO oraz ustalenia kontroli SAFA. Konsultacje te były kontynuowane w marcu i październiku 2010 r. w drodze wymiany korespondencji poświęconej przedmiotowym kwestiom. Właściwe organy Mauretanii przedstawiły również ustnie swoje stanowisko na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 9 listopada 2010 r.
- (46) Właściwe organy Mauretanii (ANAC) nie mają dostatecznych możliwości skutecznego usunięcia stwierdzonych przez ICAO niezgodności z normami, o czym świadczy opóźnienie w realizacji planu działań mającego na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych przez ICAO. ANAC nie przedstawił dowodów potwierdzających prawidłowe usunięcie nieprawidłowości, zgłoszonych jako usunięte. Na przykład ustawa o lotnictwie cywilnym z 1972 r., ani dotyczące jej szczególne przepisy wykonawcze nie zostały jeszcze zmienione. Stąd też podstawa prawna, na jakiej prowadzona jest certyfikacja wszystkich przewoźników, którym wydano koncesję w Mauretanii oraz w oparciu o którą sprawowany jest nad nimi stały nadzór, jest niezgodna z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-2728; DGAC/F-2010-343; DGAC/F-2010-520, DGAC/F-2010-723, DGAC/F-2010-1007, DGAC/F-2010-1294, DGAC/F-2010-1573, DGAC/F-2010-1914, DGAC/F-2010-2004; AESA-E-2010-46, AESA-E-2010-249; AESA-E-2010-396; AESA-E-2010-478.

- (47) ANAC poinformował, że przewoźnik Mauritania Airways jest obecnie jedynym przewoźnikiem posiadającym certyfikat wydany w Mauretanii oraz że w dniu 8 lipca 2010 r. przedłużono ważność AOC wydanego temu przewoźnikowi na czas określony, wynoszący 6 miesięcy, do dnia 31 grudnia 2010 r. ANAC nie przekazał jednak dowodów potwierdzających przeprowadzenie kontroli zanim przedłużono ważność tego certyfikatu, ani szczegółowych informacji na temat planów działań zatwierdzonych w celu zapewnienia trwałego usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. W szczególności nie przekazano żadnych dowodów zatwierdzenia podręcznika eksploatacyjnego przewoźnika, wykazu wyposażenia minimalnego przewoźnika, charakterystyki zarządzania obsługą i charakterystyki organizacji obsługi przewoźnika.
- (48) W dniu 9 listopada 2010 r. przewoźnik Mauritania Airways przedstawił swoje stanowisko na posiedzeniu Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i poinformował o podjęciu szeregu działań naprawczych mających na celu usunięcie uchybień stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi SAFA oraz wewnętrznego dochodzenia w następstwie wypadku z udziałem jego statku powietrznego w lipcu 2010 r. Nie wykazał jednak, że działania te przyniosły dotychczas jakiegokolwiek rezultaty. Ponadto przewoźnik nie wykazał, że jego przedsiębiorstwo posiada niezbędne zezwolenia, o których wspomniano powyżej.
- (49) Przewoźnik Mauritania Airways potwierdził, że statek powietrzny typu Boeing B737-700 o znaku rejestracyjnym TS-IEA eksploatowany przez Mauritania Airways uczestniczył w wypadku w dniu 27 lipca 2010 r., w wyniku którego kilka osób odniosło obrażenia, a sam statek został poważnie uszkodzony i jest obecnie w trakcie naprawy. Wstępne informacje przekazane przez przewoźnika lotniczego wskazują na kilka uchybień, a w szczególności na nieprawidłowości przy otwieraniu się skrzeli, jak również niestabilizowane podejście.
- (50) Właściwe organy Mauretanii (ANAC) nie wykazały, że są w stanie skutecznie wykonywać swoje obowiązki dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Mauretanii. W świetle tych ustaleń, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Mauretanii powinni zostać ujęci w załączniku A.
- (51) Komisja zachęca właściwe organy Mauretanii (ANAC) do aktywnej realizacji planu działań naprawczych przekazanego ICAO i jest gotowa w razie potrzeby udzielić wsparcia. Komisja gotowa jest zorganizować w stosownym czasie, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przy wsparciu ze strony państw członkowskich, ocenę na miejscu w celu weryfikacji postępów dokonanych w realizacji planu działań.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (52) Przewoźnik Ukrainian Mediterranean Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonał stosownej prezentacji w dniu 9 listopada 2010 r. Przewoźnik poinformował, że obecnie przeprowadza modernizację swojej floty oraz że nie eksploatuje już statków powietrznych typu DC-9. Przewoźnik Ukrainian Mediterranean Airlines nie przekazał jednak kompletnych i aktualnych specyfikacji eksploatacyjnych dołączonych do aktualnego certyfikatu przewoźnika lotniczego i nie udzielił na posiedzeniu wyjaśnień w sprawie obecnie eksploatowanej floty. Co więcej, potwierdzono, że właściwe organy Ukrainy prowadzą kontrolę przewoźnika Ukrainian Mediterranean Airlines w ramach procesu przedłużenia ważności jego certyfikatu przewoźnika lotniczego, którego ważność wygasa w dniu 28 listopada 2010 r., oraz że proces ten nie został jeszcze zakończony. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Ukrainian Mediterranean Airlines powinien nadal figurować w załączniku B.
- (53) Dokumenty przekazane po przesłuchaniu przewoźnika lotniczego Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przeanalizują na kolejnym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Air Algérie

- (54) W następstwie przyjęcia rozporządzenia (UE) nr 590/2010⁽¹⁾ przewoźnik lotniczy Air Algérie przeprowadził liczne kontrole swoich statków powietrznych przed ich odlotem do docelowych portów lotniczych na terenie Unii. Właściwe organy Algierii utworzyły również we wrześniu 2010 r. zespoły techników, których zadaniem jest przeprowadzanie kontroli (zwanych kontrolami SANAA), w oparciu o metodykę SAFA, statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźnika Air Algérie, a w szczególności statków eksploatowanych na trasach do Unii. Te połączone działania powinny umożliwić im wykrycie i usunięcie wielu uchybień przed odlotem statków powietrznych. Niemniej jednak wyniki tych kontroli budzą pewne zastrzeżenia co do jakości czynności obsługi technicznej prowadzonej przez tego przewoźnika lotniczego.
- (55) Stosując się do wymogu wynikającego z rozporządzenia (UE) nr 590/2010, do dnia 10 listopada 2010 r., w którym to terminie odbyło się posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, urząd lotnictwa cywilnego Algierii przedłożył cztery miesięczne raporty za czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień 2010 r. Raporty te poświęcone były wynikom działań nadzorczych w zakresie bezpieczeństwa, którymi objęto działalność Air Algérie, a w uzupełnieniu zawierały ustalenia dokonane podczas kontroli statków powietrznych tego przewoźnika lotniczego przeprowadzonych przez kontrolerów Air Algérie. W raportach tych nie przekazano jednak żadnych informacji potwierdzających przeprowadzenie przez właściwe organy Algierii oceny ryzyka oraz wskazujących sposób w jaki wyniki takiej oceny ryzyka uwzględniane w procesie nadzoru i planowania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 170 z 5.7.2010, s. 9.

- (56) W obliczu uporczywego charakteru uchybień w obszarze ciągłej zdadności do lotu, obsługi technicznej, eksploatacji oraz bezpieczeństwa ładunku na pokładzie stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA, SANAA oraz wewnętrznych kontroli przeprowadzonych przez przewoźnika Air Algérie oraz w celu uzyskania wyjaśnień odnośnie do miesięcznych raportów, w dniu 11 października 2010 r., przeprowadzono konsultacje z właściwym organem i przewoźnikiem lotniczym z udziałem przedstawicieli Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz państwa członkowskiego. Na tym posiedzeniu Komisja przyjęła do wiadomości podjęte przez właściwe organy Algierii zobowiązanie do przeprowadzenia kompleksowej analizy pierwotnych przyczyn uchybień oraz przedstawienia wiarygodnego planu działań naprawczych, jak również wszelkich istotnych informacji ilustrujących działania podjęte zarówno przez właściwe organy Algierii, jak i organy przewoźnika Air Algérie w celu trwałego rozwiązania istniejących problemów. Plan działań naprawczych zatwierdzony przez właściwe organy Algierii przekazano Komisji w dniu 20 października 2010 r.
- (57) W dniu 10 listopada 2010 r. przewoźnik Air Algérie przedstawił Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego bardziej rozbudowany plan działań naprawczych. Komitet przyjął do wiadomości starania podejmowane przez przewoźnika lotniczego w celu usunięcia wykrytych uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz zaangażował do właściwych organów Algierii o zaostreżenie swoich działań nadzorczych, aby zapewnić przestrzeganie stosownych norm bezpieczeństwa. Na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego właściwe organy Algierii wyraziły pragnienie dalszego wzmocnienia swojego potencjału administracyjnego w ramach projektu partnerskiego. W celu udzielenia wsparcia właściwym organom Algierii w dalszej intensyfikacji ich działań mających na celu wzmocnienie ich zdolności wypełniania swoich obowiązków w lutym 2011 r., pod kierownictwem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, zrealizowana zostanie misja z pomocą techniczną.
- (58) Tymczasem, w ramach rozporządzenia (WE) nr 351/2006, państwa członkowskie będą nadal uważnie monitorować postępowanie przewoźnika Air Algérie w celu zapewnienia podstaw do przeprowadzenia ponownej oceny tego przypadku na kolejnym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Konga

- (59) Na mocy rozporządzenia (WE) nr 1144/2009 ⁽¹⁾ wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Republice Konga podlegają zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii i są uwzględnieni w załączniku A.
- (60) Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o wynikach misji z pomocą techniczną, którą odbyli w lutym 2010 r. do Republiki Konga przedstawiciele Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotnictwa w następstwie kontroli przeprowadzonej przez ICAO w ramach programu USOAP w listopadzie 2008 r.

W wyniku przeprowadzonej przez ICAO kontroli USOAP zgłoszono poważne zastrzeżenie w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, ich certyfikacji oraz nadzoru nad statkami powietrznymi sprawowanego przez urząd lotnictwa cywilnego Republiki Konga (ANAC) oraz stwierdzono bardzo wysoki wskaźnik niewdrożonych norm bezpieczeństwa (76,89 %). Na chwilę obecną nie usunięto uchybień, których dotyczy poważne zastrzeżenie w zakresie bezpieczeństwa. W trakcie misji z pomocą techniczną zauważono, że ANAC podjął wyraźne starania na każdym szczeblu w celu wdrożenia planu działań naprawczych oraz wykazał silne zaangażowanie na rzecz rozwiązania problemów w zakresie bezpieczeństwa, na które zwrócono uwagę w trakcie kontroli ICAO. Komisja z zadowoleniem przyjmuje te pozytywne działania i będzie nadal uważnie śledzić postępy czynione przez ANAC w skutecznej realizacji swojego planu działań naprawczych, aby dopilnować niezwłocznego usunięcia obecnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.

- (61) Przewoźnik lotniczy Equafight Service, posiadający certyfikat wydany przez ANAC, wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonał stosownej prezentacji w dniu 10 listopada 2010 r. Przewoźnik lotniczy zaprezentował swoją działalność oraz poinformował o postępach w realizacji swojego planu działań.
- (62) Przewoźnik lotniczy Trans Air Congo, posiadający certyfikat wydany przez ANAC, wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonał stosownej prezentacji w dniu 10 listopada 2010 r. Przewoźnik lotniczy zaprezentował swoją działalność oraz poinformował o postępach w realizacji planu działań.
- (63) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjął do wiadomości sprawozdanie z dotychczasowych postępów. Prezentacje dokonane przez przewoźników lotniczych nie pozwoliły jednak stwierdzić, że na tym etapie spełniają oni obowiązujące normy bezpieczeństwa ICAO. Ponadto, w oparciu o wspólne kryteria, w oczekiwaniu na skuteczne wdrożenie stosownych działań naprawczych mających na celu usunięcie stwierdzonego przez ICAO poważnego zastrzeżenia w zakresie bezpieczeństwa oraz wobec braku znacznych postępów w usuwaniu uchybień wykrytych w trakcie kontroli ICAO, ocenia się, że właściwe organy Republiki Konga nie są obecnie w stanie wdrożyć u wszystkich przewoźników lotniczych, nad którymi sprawują regulacyjną kontrolę, odpowiednich norm bezpieczeństwa, ani też wyegzekwować przestrzegania tym norm przez tych przewoźników. Dlatego też wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez te organy powinni nadal figurować w załączniku A.
- (64) Komisja będzie w dalszym ciągu aktywnie prowadzić konsultacje z właściwymi organami Republiki Konga w przedmiocie podejmowanych przez nie działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego i jest gotowa zorganizować w 2011 r. drugą misję z pomocą techniczną w celu wzmocnienia ich potencjału administracyjno-technicznego w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 312 z 27.11.2009, s. 16.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

- (65) Właściwe organy Kirgistanu wystąpiły z wnioskiem o umożliwienie im ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonały stosownej prezentacji w dniu 10 listopada 2010 r. Poinformowały o postępach w realizacji ambitnych reform sektora lotniczego podjętych w 2006 r., mających na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa lotnictwa. Właściwe organy w szczególności czynią postępy w budowaniu potencjału administracyjnego poprzez rekrutację dodatkowych wykwalifikowanych inspektorów, które to działania będą kontynuowane w nadchodzących miesiącach. Krajowe przepisy lotnicze są nowelizowane w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa w terminie do listopada 2011 r.
- (66) Właściwe organy Kirgistanu poinformowały o wydaniu nowego AOC przewoźnikowi lotniczemu CAAS. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnik CAAS powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (67) Właściwe organy Kirgistanu poinformowały również o zawieszeniu AOC trzech przewoźników lotniczych – Itek Air, TransAero i Asian Air. Ponadto poinformowały o podjęciu działań egzekwujących przestrzeganie przepisów w stosunku do następujących przewoźników: Golden Rules Airlines, Kyrgyzstan Airline, Max Avia, Tenir Airlines. Niemniej jednak organy ten nie wykazały, że koncesje lub AOC tych przewoźników zostały cofnięte. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wymienieni przewoźnicy powinni nadal figurować w załączniku A.
- (68) Zważywszy, że do chwili obecnej Komisja nie otrzymała dowodów pełnej realizacji odpowiednich działań naprawczych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kirgistanie, ani przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni nadal figurować w załączniku A.
- (69) Komisja zachęca właściwe organy Kirgistanu do kontynuacji starań w celu usunięcia wszystkich niezgodności stwierdzonych w trakcie kontroli przeprowadzonej przez ICAO w kwietniu 2009 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP). W momencie należytego zaawansowania realizacji planu działań przekazanego ICAO Komisja Europejska, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego i przy wsparciu państw członkowskich, gotowa jest dokonać oceny sytuacji na miejscu. Celem takiej wizyty będzie sprawdzenie, czy właściwe organy oraz przedsiębiorstwa, nad którymi organy te sprawują nadzór, wdrożyły stosowne wymogi w zakresie bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Gabonu

- (70) W dniu 26 października 2010 r., w celu przedstawienia dotychczasowych postępów, właściwe organy Gabonu (ANAC) przeprowadziły konsultacje z Komisją, Euro-

pejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego oraz właściwymi organami Francji. ANAC poinformował, że wdrażane są obecnie zmiany ram legislacyjnych, w tym reforma kodeksu lotnictwa cywilnego, obejmujące następujące działania: a) reorganizację ANAC, która ma zostać ukończona do dnia 31 grudnia 2010 r.; b) stopniowe wprowadzanie kompleksowego zbioru gabońskich przepisów lotniczych (RAG), które będą sukcesywnie wchodzić w życie do 2011 r. ANAC poinformował o dalszych postępach w budowie swojego potencjału administracyjnego, do czego przyczyniło się zatrudnienie dodatkowych inspektorów. ANAC poinformował również, że poczynione zostały postępy w obszarze nadzoru na przewoźnikami lotniczymi oraz egzekwowania obecnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa (RACAM), czego przykładem jest zawieszenie w dniu 30 lipca 2010 r. AOC przewoźnika lotniczego Air Services oraz tymczasowe zawieszenie na okres od dnia 22 sierpnia do dnia 2 września 2010 r. AOC przewoźnika lotniczego Allegiance.

- (71) Niemniej jednak ANAC nie wykazał, że przed przywróceniem przewoźnikowi Allegiance jego AOC wdrożone zostały odpowiednie działania naprawcze. Co więcej, liczba stwierdzonych uchybień i charakter niektórych z nich wskazują, że w przypadku niewdrożenia przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gabonie odpowiednich norm bezpieczeństwa konieczne mogą być dalsze działania egzekwujące ich przestrzeganie.
- (72) Zważywszy, że do chwili obecnej Komisja nie otrzymała dowodów pełnej realizacji odpowiednich działań naprawczych i prewencyjnych przez przewoźników lotniczych figurujących we wspólnotowym wykazie, ani przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, 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).
- (73) ANAC poinformował o wydaniu w dniu 25 września 2010 r. nowego AOC przewoźnikowi lotniczemu Afric Aviation, 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 Afric Aviation powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (74) Państwa członkowskie będą nadal monitorować sytuację przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gabonie poprzez ukierunkowane kontrole na ziemi prowadzone w ramach programu SAFA w celu monitorowania trwałej zgodności ich działalności i czynności obsługi technicznej ze stosownymi normami bezpieczeństwa. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli na ziemi uchybień w zakresie bezpieczeństwa Komisja będzie zmuszona ponownie rozpatrzyć środki mające zastosowanie do tych przewoźników na kolejnym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Filipin

- (75) Komisja, przy wsparciu ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego i właściwych organów Niemiec i Hiszpanii, w ramach oceny poziomu bezpieczeństwa, przeprowadziła na Filipinach w październiku 2010 r. inspekcję służącą ocenie bezpieczeństwa w celu sprawdzenia postępów poczynionych przez właściwe organy Filipin (CAAP) oraz niektórych przewoźników lotniczych, nad którymi organy te sprawują nadzór, we wdrażaniu podjętych środków zmierzających do usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 273/2010.
- (76) Sprawozdanie będące wynikiem tej inspekcji potwierdza, że od kwietnia 2010 r., pod kierownictwem nowego dyrektora generalnego, urząd lotnictwa cywilnego Filipin podjął szereg ambitnych reform systemu nadzoru na lotnictwem cywilnym funkcjonującego w Republice Filipin. Podjęte działania idą wyraźnie w dobrym kierunku i pozwalają stwierdzić, że, gdy zostaną skutecznie i trwale wdrożone, znacząco przyczynią się do zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa określonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Działania te obejmują w szczególności a) przekształcenie dotychczasowych przepisów wykonawczych i regulacji w podstawową ustawę o lotnictwie cywilnym; b) całkowitą zmianę dotychczasowych przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego; c) zatrudnienie znacznej liczby pracowników w oparciu o surowsze kryteria kwalifikacyjne; d) kontynuację szeroko zakrojonych szkoleń dla zatrudnianych pracowników; e) modernizację infrastruktury i zapewnienie odpowiednich systemów informatycznych, aby umożliwić kontrolę nad wydawaniem zezwoleń i koncesji; f) certyfikację przewoźników lotniczych, którzy, choć wciąż prowadzą działalność komercyjną, nie posiadają jeszcze certyfikatu wydanego zgodnie z obowiązującym przepisami w dziedzinie lotnictwa cywilnego; g) opracowanie kompleksowych planów nadzoru obejmujących wszystkie aspekty działalności, oraz h) usunięcie ewentualnie stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa.
- (77) W sprawozdaniu podkreślono również, że pomimo zobowiązań CAAP oraz wysiłków podejmowanych od kwietnia 2010 r. ukończenie tych ambitnych reform nie było możliwe w przeciągu kilku miesięcy, szczególnie z powodu długotrwałego procesu rekrutacji i zatrudniania pracowników na Filipinach, na co CAAP nie miał wpływu, oraz związanego z tym braku odpowiednich zasobów. Wydaje się, że potrzeba więcej czasu, aby poczynione postępy nabrały trwałego charakteru, a osiągnięcia zostały zauważone. Chociaż CAAP podjął działania mające na celu usunięcie nieprawidłowości będących źródłem poważnych zastrzeżeń w zakresie bezpieczeństwa, o których ICAO poinformowała wszystkie umawiające się państwa w 2009 r., dotychczasowe postępy nie są wystarczające, aby zapewnić definitywne usunięcie nieprawidłowości leżących u podstaw tych zastrzeżeń. Podobnie, pomimo działań podjętych przez CAAP w celu usunięcia stwierdzonych przypadków niezgodności z przepisami wskazanymi przez FAA w 2007 r., dotychczasowe postępy nie są wystarczające, aby US FAA mógł uznać, że w ich wyniku osiągnięto zgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa (kategoria 1). W świetle tych ustaleń ocenia się, że

na tym etapie wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Republice Filipin powinni nadal figurować w załączniku A.

- (78) Komisja zachęca organy Filipin do przestrzegania harmonogramu realizacji swoich zobowiązań podjętych wobec społeczności międzynarodowej, a w szczególności zobowiązania do usunięcia uchybień leżących u podstaw poważnych zastrzeżeń w zakresie bezpieczeństwa zgłoszonych przez ICAO. W tym celu niezbędne jest, aby CAAP nadal działał przy zachowaniu koniecznej niezależności oraz dokładał starań, aby zatrudniono wystarczającą liczbę pracowników spełniających kryteria kwalifikacyjne, tak aby być w stanie skutecznie realizować swoje obowiązki wobec społeczności międzynarodowej i zapewnić rzetelny nadzór zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Przy realizacji tych celów niezbędne jest wsparcie dla CAAP ze strony rządu Filipin.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (79) W następstwie przyjęcia rozporządzenia (UE) nr 590/2010 Komisja otrzymała od właściwych organów Federacji Rosyjskiej informację o cofnięciu w dniu 11 sierpnia 2010 r. wszystkich ograniczeń w wykonywaniu przewozów dotychczas obowiązujących w stosunku do przewoźnika lotniczego YAK Service w związku z pozytywnymi wynikami czynności nadzorczych przeprowadzonych przez te organy. Komisja nie otrzymała jednak informacji na temat wyników wszystkich działań nadzorczych, o które wystąpiła, podjętych w celu weryfikacji prawidłowej realizacji działań naprawczych jak również certyfikacji zgodnie z normami ICAO wyposażenia zainstalowanego na pokładzie statków powietrznych tego przewoźnika wykorzystywanych do obsługi lotów międzynarodowych.
- (80) Ponadto, w ramach stałego monitoringu postępowania przewoźników lotniczych wykonujących loty do Unii, w oparciu o wyniki kontroli na ziemi statków powietrznych tych przewoźników lotniczych, w dniu 11 października 2010 r. Komisja poinformowała właściwe organy Federacji Rosyjskiej o wynikach takich kontroli przeprowadzonych w stosunku do rosyjskich przewoźników lotniczych w okresie minionych dwunastu miesięcy.
- (81) Wyniki te wskazują, że w przypadku niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych, w okresie ostatnich dwóch lat, podczas każdej kontroli konsekwentnie stwierdzane są co najmniej dwie nieprawidłowości mające charakter poważnych lub bardzo poważnych uchybień, aczkolwiek ustaleń tych dokonano na podstawie ograniczonej liczby kontroli. Wyniki te wskazują również na konieczność poprawy, jeżeli ci przewoźnicy lotniczy mają w pełni spełniać międzynarodowe normy bezpieczeństwa. W dniu 18 października 2010 r. w Moskwie odbyły się konsultacje pomiędzy Komisją a właściwymi organami Federacji Rosyjskiej poświęcone kwestiom bezpieczeństwa działalności rosyjskich przewoźników lotniczych. Na tym spotkaniu właściwe organy Federacji Rosyjskiej zgodziły się przekazać Komisji następujące informacje: a) dokumentację dotyczącą przewoźnika Yak Service, o którą wystąpiono w dniu 2 września 2010 r. (przekazanie w języku angielskim wyników wszystkich działań nadzorczych w zakresie weryfikacji prawidłowej realizacji działań

- naprawczych jak również certyfikacji zgodnie z normami ICAO wyposażenia zainstalowanego obecnie na pokładzie statków powietrznych tego przewoźnika wykorzystywanych do obsługi lotów międzynarodowych; nowy AOC dla tego przedsiębiorstwa wydany po cofnięciu ograniczeń wraz ze specyfikacjami eksploatacyjnymi); b) wyniki działań nadzorczych prowadzonych przez rosyjskie organy w stosunku do rosyjskich przewoźników lotniczych, w przypadku których dotyczące ich sprawozdania z kontroli na ziemi SAFA i ich analiza zostały przesłane przez Komisję. Ponadto na tym spotkaniu właściwe organy Federacji Rosyjskiej ogłosiły, że przekażą również Komisji sprawozdania i analizę wyników (informacje na temat incydentów, metodykę obliczania wskaźników itp.) dotyczące kontroli na ziemi przeprowadzonych w statkach powietrznych unijnych przewoźników lotniczych wykonujących loty do Federacji Rosyjskiej.
- (82) Po tym spotkaniu właściwe organy Federacji Rosyjskiej przekazały w dniu 25 października korespondencję dotyczącą przewoźnika Yak Service, z której wynika, że niektóre elementy wyposażenia zainstalowane na pokładzie statku powietrznego eksploatowanego przez YAK Service poddane zostały ponownej certyfikacji przez Międzynarodowy Komitet Lotniczy (MAK). Niemniej jednak na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 10 listopada 2010 r. właściwe organy Federacji Rosyjskiej nie udostępniły dowodów wskazujących, że wszystkie statki powietrzne eksploatowane przez YAK Service wyposażono w sprawne obowiązkowe wyposażenie wymagane przez ICAO na potrzeby międzynarodowych handlowych przewozów lotniczych. Dlatego też dwa statki powietrzne wpisane do AOC tego przewoźnika lotniczego o znakach rejestracyjnych RA-87648 i RA-88308 nie powinny być eksploatowane na trasach do Unii Europejskiej. Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez przewoźnika Yak Service, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.
- (83) Na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego właściwe organy Federacji Rosyjskiej nie przedstawiły żadnych dowodów potwierdzających wyniki działań nadzorczych prowadzonych przez nie wobec różnych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej, o których przekazanie wystąpiła Komisja.
- (84) Na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego właściwe organy Federacji Rosyjskiej potwierdziły również, że poniższe statki powietrzne są nadal wykluczone z wykonywania międzynarodowych handlowych przewozów lotniczych, gdyż nie zainstalowano na ich pokładzie wymaganego przez ICAO wyposażenia.
- a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
- b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 i RA-85682 uprzednio eksploatowane przez przewoźnika Atlant Soyuz, oba statki powietrzne są obecnie eksploatowane przez innych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej.
- c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 i RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88300 i RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 i RA-8830; Yak-42D: RA-42437; wszystkie (22) helikoptery Kamov Ka-26 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie (49) helikoptery Mi-8 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie (11) helikoptery Mi-171 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie (8) helikoptery Mi-2 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie (1) helikoptery EC-120B: RA-04116.
- d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 i RA-85457.
- e) Krasnoyarsky Airlines: statek powietrzny typu TU-154M RA-85672, uprzednio wpisany do AOC przewoźnika Krasnoyarsky Airlines, cofniętego w 2009 r., jest obecnie eksploatowany przez przewoźnika Atlant Soyuz. Statek powietrzny tego samego typu o znaku rejestracyjnym RA-85682 jest eksploatowany przez innego przewoźnika lotniczego posiadającego certyfikat wydany w Federacji Rosyjskiej.
- f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 i RA-42541. Statek powietrzny tego samego typu RA-42526 nie jest obecnie eksploatowany ze względów finansowych.
- g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; wszystkie statki powietrzne typu TU-134 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie statki powietrzne typu Antonov An-24 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie statki powietrzne typu An-2 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie helikoptery typu Mi-2 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie helikoptery typu Mi-8 (nieznane znaki rejestracyjne).
- h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 i RA-85690.
- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433 i RA-42347 eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika lotniczego; Tupolev TU-134A: RA-65970, RA-65691, RA-65973, RA-65065 i RA-65102; Antonov AN-24RV: RA-46625 i RA-47818, które są obecnie eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika lotniczego.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (statki powietrzne o znakach rejestracyjnych RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 i RA-85432 nie są obecnie eksploatowane ze względów finansowych).

- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; wszystkie (24) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 i RA-65977; statki powietrzne o znakach rejestracyjnych RA-65143 i RA-65916 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika lotniczego; wszystkie (1) TU-134B: RA-65726; wszystkie (10) statki powietrzne typu Yakovlev Yak-40: RA-87348 (obecnie nieeksploatowany ze względów finansowych), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 i RA-88280; statki powietrzne tego samego typu o znakach rejestracyjnych RA-87292 i RA-88244 zostały wycofane z eksploatacji; wszystkie helikoptery typu Mil-26: (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie helikoptery typu Mil-10: (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie helikoptery typu Mil-8 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie helikoptery typu AS-355 (nieznane znaki rejestracyjne); wszystkie helikoptery typu BO-105 (nieznane znaki rejestracyjne); statki powietrzne typu AN-24B o znakach rejestracyjnych RA-46388 i RA-87348 nie są eksploatowane ze względów finansowych; RA-46267 i RA-47289 oraz statki powietrzne typu AN-24RV o znakach rejestracyjnych RA-46509, RA-46519 i RA-47800 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika lotniczego.
- l) Rosija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, statki powietrzne o znakach rejestracyjnych RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 i RA-65555 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika; Ilyushin IL-18 o znaku rejestracyjnym RA-75454 jest eksploatowany przez innego rosyjskiego przewoźnika; Yakovlev Yak-40 o znakach rejestracyjnych RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 i RA-88200 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika.
- m) Russair: statek powietrzny typu Tupolev TU-134A3 o znaku rejestracyjnym RA 65124; TU-154 o znaku rejestracyjnym RA-65124.
- (85) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjęli do wiadomości ustne wyjaśnienia i dokumenty przekazane przez właściwe organy Federacji Rosyjskiej i będą dążyć do zapewnienia trwałego usunięcia przypadków

niezgodności z normami bezpieczeństwa wykrytych w trakcie kontroli na ziemi SAFA poprzez dalsze konsultacje techniczne z właściwymi organami Federacji Rosyjskiej. 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.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników figurujących w załączniku A i B

- (86) Pomimo wyraźnych próśb wystosowanych przez Komisję do chwili obecnej Komisja nie otrzymała dowodów pełnej realizacji stosownych działań naprawczych przez pozostałych przewoźników lotniczych figurujących w wspólnotowym wykazie zaktualizowanym w dniu 6 września 2010 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).
- (87) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1. Załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku A do niniejszego rozporządzenia.
2. Załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku B do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 22 listopada 2010 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Siim KALLAS
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 przewoźnika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Królestwo Kambodży
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	nieznany	VRB	Republika Rwandy
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w 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	015	nieznany	Republika Angoli
AIR26	004	DCD	Republika Angoli
AIR GEMINI	002	GLL	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	nieznany	Republika Angoli
AIR JET	003	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	nieznany	Republika Angoli
ALADA	005	RAD	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	nieznany	Republika Angoli
DIEXIM	007	nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	011	nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	nieznany	Republika Angoli
PHA	019	nieznany	Republika Angoli
RUI & CONCEICAO	012	nieznany	Republika Angoli
SAL	013	nieznany	Republika Angoli
SERVISAIR	018	nieznany	Republika Angoli
SONAIR	014	SOR	Republika Angoli

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) 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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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	nieznany	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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:			Demokratyczna Republika Konga
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	Demokratyczna Republika Konga
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	nieznany	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	EXY	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
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
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	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
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	nieznany	Gwinea Równikowa
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	nieznany	Gwinea Równikowa
STAR EQUATORIAL AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
UTAGE - UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia i Metro Batavia, w tym:			Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	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 przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
ASCO NUSA AIR	135-022	nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Republika Indonezji
AVIATAR MANDIRI	135-029	nieznany	Republika Indonezji
CARDIG AIR	121-013	nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republika Indonezji
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
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	nieznany	Republika Indonezji
SKY AVIATION	135-044	nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	nieznany	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AERO AIR COMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republika Kazachstanu
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu
AIR DIVISION OF EKA	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AIR FLAMINGO	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AK SUNKAR AIRCOMPANY	nieznany	AKS	Republika Kazachstanu
ALMATY AVIATION	nieznany	LMT	Republika Kazachstanu
ARKHABAY	nieznany	KEK	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republika Kazachstanu
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republika Kazachstanu
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR	nieznany	SAP	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	nieznany	BBS	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republika Kazachstanu
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republika Kazachstanu
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	nieznany	KZE	Republika Kazachstanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republika Kazachstanu
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAIRWEST	nieznany	KAW	Republika Kazachstanu
KAZAVIA	nieznany	KKA	Republika Kazachstanu
KZAVIASPAS	nieznany	KZS	Republika Kazachstanu
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republika Kazachstanu
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republika Kazachstanu
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	nieznany	KOV	Republika Kazachstanu
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	nieznany	PKZ	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	nieznany	SAV	Republika Kazachstanu
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	nieznany	SMK	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republika Kazachstanu
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republika Kazachstanu
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republika Kazachstanu
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	nieznany	JTU	Republika Kazachstanu
ZHERSU AVIA	nieznany	RZU	Republika Kazachstanu
ZHEKZAZGANAIR	nieznany	KZH	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	AAZ	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republika Kirgiska
CAAS	13	CBK	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	EEA	Republika Kirgiska
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republika Kirgiska
ITEK AIR	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN AIRLINE	nieznany	KGA	Republika Kirgiska
MAX AVIA	33	MAI	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	21	SAB	Republika Kirgiska
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republika Kirgiska
TRAST AERO	05	TSJ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
AFRIC AVIATION		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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym:			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 FLYN 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
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	nieznany	Republika Filipin
CM AERO	4AN2000001	nieznany	Republika Filipin
CORPORATE AIR	nieznany	nieznany	Republika Filipin
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	nieznany	Republika Filipin
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	nieznany	Republika Filipin
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	nieznany	Republika Filipin
HUMA CORPORATION	2009014	nieznany	Republika Filipin
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	nieznany	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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 INC.	2009004	nieznany	Republika Filipin
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	nieznany	Republika Filipin
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	Republika Filipin
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	nieznany	nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	nieznany	nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, 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 przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	KRLD	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Tu-204	cała flota z wyjątkiem P-632, P-633	KRLD
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		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 B767; 4 statków powietrznych typu B757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrznych typu Fokker 50	cała flota z wyjątkiem P4-KCA, P4-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 SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	cała flota z wyjątkiem LET 410 UVP	cała flota z wyjątkiem D6-CAM (851336)	Komory
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Boeing B-767-200	cała flota z wyjątkiem TR-LHP	Republika Gabońska

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	cała flota z wyjątkiem 14 statków powietrznych typu A300, 8 statków powietrznych typu A310, 1 statku powietrznego typu B737	cała flota z wyjątkiem EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamska Republika Iranu
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Challenger CL601; 1 statku powietrznego typu HS-125-800	cała flota z wyjątkiem TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska; Republika Południowej Afryki
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	cała flota z wyjątkiem 3 statków powietrznych typu Boeing B-777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B-737-700	cała flota z wyjątkiem D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukraina	cała flota z wyjątkiem jednego statku powietrznego typu MD-83	cała flota z wyjątkiem UR-CFF	Ukraina

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

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

⁽³⁾ Gabon Airlines może w swojej działalności na terytorium Wspólnoty 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.