

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 273/2010

z dnia 30 marca 2010 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii Europejskiej określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005⁽²⁾.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie przekazały Komisji Europejskiej informacje istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także państwa trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i względy, które stanowiłyby podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii Europejskiej lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego we wspólnotowym wykazie.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, zgłoszenie Komisji swoich uwag na piśmie oraz w formie 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) 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 kontynuowanie pomocy technicznej i współpracy w celu zwiększenia potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego z myślą o wyeliminowaniu wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi.

- (7) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego został także poinformowany o czynnościach egzekucyjnych podjętych przez EASA i państwa członkowskie w celu zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu i obsługi technicznej statków powietrznych zarejestrowanych w Unii Europejskiej i eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez urzędy lotnictwa cywilnego państw trzecich.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy z Unii Europejskiej

- (9) W związku z informacjami wynikającymi z kontroli na ziemi SAFA, przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do kilku unijnych przewoźników lotniczych, a także z inspekcji i kontroli przeprowadzonych w określonych obszarach przez ich krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach: dnia 12 marca 2010 r. właściwe organy Hiszpanii wszczęły procedurę zawieszenia certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) dla Baleares Link Express, a dnia 12 stycznia 2010 r. zawiesiły certyfikat AOC dla przewoźnika lotniczego Euro Continental; właściwe organy Niemiec zawiesiły z dniem 28 stycznia 2010 r. certyfikat AOC dla Regional Air Express; właściwe organy Zjednoczonego Królestwa poinformowały, że AOC przewoźnika Trans Euro Air Limited został zawieszony z dniem 8 grudnia 2009 r.; właściwe organy Słowacji poinformowały na piśmie, że AOC przewoźnika Air Slovakia został zawieszony z dniem 1 marca 2010 r.
- (10) Natomiast właściwe organy Łotwy poinformowały Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że ze względu na poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji i ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego typu IL-76 należącego do przewoźnika lotniczego Aviation Company Inversija, dnia 26 lutego 2010 r. podjęły one decyzję o wykreśleniu tego statku powietrznego z AOC przewoźnika Aviation Company Inversija oraz o zawieszeniu jego AOC z dniem 16 marca 2010 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

Air Koryo

- (11) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1543/2006 Komisja otrzymała szczegółowe informacje na temat działań podjętych przez właściwe organy Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej (GACA), odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Koryo, oraz przez Air Koryo w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa określonych w rozporządzeniu (WE) nr 474/2006.
- (12) W grudniu 2008 r. Komisja zwróciła się do GACA z prośbą o przekazanie planu działań naprawczych dla Air Koryo potwierdzającego, że przewoźnik ten usunął poważne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych przed ujęciem Air Koryo w załączniku A wykazu przewoźników podlegających zakazowi wykonywania przewozów w Unii Europejskiej. Ponadto Komisja zwróciła się o stosowne informacje w celu potwierdzenia, że GACA sprawuje nadzór nad Air Koryo w sposób prawidłowy i zgodnie z przepisami z ICAO.
- (13) W czerwcu 2009 r. GACA przysłał oficjalne pismo i dostarczył zestaw dokumentów, w których udzielił wyczerpujących odpowiedzi na postawione pytania. Następnie Komisja i GACA kilkakrotnie się kontaktowały, co pozwoliło na uzyskanie wyjaśnień dotyczących bieżącej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Koreańskiej Republice Ludowo-Demokratycznej.
- (14) Zgodnie z dokumentami dostarczonymi przez GACA oraz rozmowami przeprowadzonymi przez Komisję i GACA, Air Koryo udowodnił, że statek powietrzny typu Tupolev Tu 204-300 może być eksploatowany z zachowaniem pełnej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w tym dotyczących nieprzerwanej zdatności do lotu i obsługi technicznej, oraz że GACA jest w stanie zapewnić nadzór nad tym przewoźnikiem zgodnie z normami międzynarodowymi.
- (15) Jeśli chodzi o wszystkie pozostałe typy statków powietrznych wchodzące w skład floty Air Koryo, GACA potwierdził, że nie spełniają one międzynarodowych norm dotyczących wyposażenia statków powietrznych, zwłaszcza EGPWS, oraz że nie mają zezwolenia GACA na wykonywanie lotów w europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (16) W trakcie całego procesu GACA szybko odpowiadała na prośby Komisji o dostarczenie informacji i wykazywał się wolą współpracy. Dnia 18 marca 2010 r. Air Koryo złożył wyjaśnienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, potwierdzając pozytywny rozwój sytuacji w przedsiębiorstwie.
- (17) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że należy zezwolić Air Koryo na nieograniczoną eksploatację w Unii Europejskiej dwóch statków powietrznych typu Tupolev Tu-204-300 o znakach rejestracyjnych P-632 i P-633. Ponieważ reszta floty nie

spełnia jednak stosownych wymogów ICAO, wchodzącym w jej skład statkom powietrznym nie należy zezwalać na wykonywanie lotów w Unii Europejskiej aż do momentu, kiedy wymogi te zostaną przez nie spełnione. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Air Koryo powinien zostać ujęty w załączniku B. Może on mieć dostęp do UE tylko dwoma statkami powietrznymi typu Tupolev Tu-204.

Przewoźnicy lotniczy ze Suazi

- (18) Dnia 17 grudnia właściwe organy Suazi dostarczyły pisemne dowody potwierdzające cofnięcie certyfikatów AOC i koncesji następujących przewoźników lotniczych: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd oraz Swazi Express Airways. Przewoźnicy ci zaprzestali swojej działalności z dniem 8 grudnia 2009 r.
- (19) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wyżej wymienieni przewoźnicy lotniczy, posiadający koncesje wydane w Suazi, powinni zostać wykreślony z załącznika A.

Bellview Airlines

- (20) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień ze strony przewoźnika lotniczego Bellview Airlines, posiadającego certyfikat wydany w Nigerii, co potwierdzają wyniki kontroli przeprowadzonej przez właściwe organy Francji i przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (21) Właściwe organy Francji (DGAC) poinformował Komisję, że w skład floty wyżej wspomnianego przewoźnika wchodzi dwa statki powietrzne typu Boeing 737-200 zarejestrowane we Francji pod znakami rejestracyjnymi F-GHXX i F-GHXL, których certyfikaty zdatności do lotu wygasły odpowiednio w maju i w sierpniu 2008 r. W związku z powyższym te statki powietrzne utraciły zdatność do lotu.
- (22) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego powiadomiła Komisję, że zezwolenie zgodne z częścią 145 (nr ref. EASA.145.0172), które wydała tej organizacji, zostało zawieszono ze skutkiem natychmiastowym w dniu 8 maja 2009 r., ze względu na nierozwiązane kwestie uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które obniżają normy bezpieczeństwa i stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu. Agencja powiadomiła również, że rozważa się także cofnięcie zezwolenia.
- (23) Istnieją dowody, że przewoźnik Bellview Airlines, posiadający certyfikat wydany w Nigerii, przejął przewozy od przewoźnika lotniczego Bellview Airlines, posiadającego certyfikat wydany w Sierra Leone, który został wpisany do załącznika A w dniu 22 marca 2006 r. ⁽¹⁾, a następnie wykreślony w dniu 14 listopada 2008 r. ⁽²⁾ po tym, jak właściwe organy Sierra Leone poinformowały Komisję o cofnięciu mu certyfikatu przewoźnika lotniczego.

⁽¹⁾ Motywy 75 do 86 rozporządzenia (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r., Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 19–21.

⁽²⁾ Motyw 21 rozporządzenia (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r., Dz.U. L 306 z 15.11.2008, s. 49.

- (24) W dniu 22 października 2005 r. statek powietrzny typu Boeing B737-200 o znaku rejestracyjnym 5N-BFN uległ w Lagos katastrofie, w wyniku której śmierć poniosło 117 osób, a statek powietrzny uległ całkowitemu zniszczeniu. Właściwe organy Nigerii nie dostarczyły szczegółowych informacji na temat katastrofy i do tej pory nie opublikowały sprawozdania dotyczącego jej przyczyn.
- (25) W związku z powyższymi uchybieniami, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Nigerii, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności i zdatości do lotu przewoźnika Bellview Airlines oraz prosząc o wyjaśnienia dotyczące zaistniałej sytuacji oraz działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (26) Dnia 19 lutego 2010 r. właściwe organy Nigerii poinformowały, że przewoźnik posiada certyfikat AOC, ale zaprzestał działalności. Nie poinformowały jednak o statusie certyfikatów będących w posiadaniu przewoźnika lotniczego ani o statusie jego statków powietrznych.
- (27) Bellview Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 18 marca 2010 r. w obecności właściwych organów Nigerii (NCAA). Bellview Airlines przedstawił certyfikat AOC ważny do dnia 22 kwietnia 2010 r. informując, że certyfikat ten został zawieszony ze względu na wycofanie z eksploatacji wszystkich wymienionych w nim statków powietrznych. NCAA poinformował, że zgodnie z obowiązującymi w Nigerii przepisami termin ważności AOC upłynął dnia 4 grudnia 2009 r., to znaczy 60 dni po zakończeniu eksploatacji ostatniego statku powietrzego, ale nie przedstawił dowodów potwierdzających zawieszenie lub cofnięcie AOC. W związku z tym poproszono NCAA o pilne przedstawienie pisemnego potwierdzenia dotyczącego a) decyzji administracyjnej o zawieszeniu lub cofnięciu AOC dla Bellview Airlines; b) potwierdzenia, że przedsiębiorstwo jest w trakcie ponownej certyfikacji ze strony nigeryjskiego urzędu lotnictwa cywilnego; c) formalnego zobowiązania nigeryjskiego urzędu lotnictwa cywilnego do przekazania Komisji wyników kontroli związanej z certyfikacją lub ponowną certyfikacją przed wydaniem AOC.
- (28) Właściwe organy Nigerii dostarczyły wymagane informacje w dniu 25 marca 2010 r. Z tego względu, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że na obecnym etapie nie ma konieczności podejmowania dalszych działań.
- Przewoźnicy lotniczy z Egiptu**
- (29) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1144/2009 ⁽¹⁾ właściwe organy Egiptu przedłożyły cztery miesięczne sprawozdania obejmujące listopad 2009 r., grudzień 2009 r., styczeń 2010 r. i luty 2010 r. w celu przedstawienia stanu wykonania planu działań naprawczych na podstawie kontroli przeprowadzonych przez te organy. W związku z tymi sprawozdaniami, w których skupiono się na kontrolach na ziemi statków powietrznych należących do Egypt Air, przekazano sprawozdania z kontroli przeprowadzonych u tego przewoźnika w zakresie nieprzerwanej zdatości do lotu oraz eksploatacji statków powietrznych i obsługi naziemnej.
- (30) Właściwe organy Egiptu zobowiązały się także do dalszego dostarczania informacji dotyczących prawidłowego usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w 2008, 2009 i 2010 r. w trakcie kontroli na ziemi statków powietrznych należących do Egypt Air. W tym celu przesyłały one stosowną korespondencję niektórym państwom członkowskim, w których statki powietrzne Egypt Air zostały poddane kontroli na ziemi. Proces usuwania stwierdzonych nieprawidłowości trwa i będzie weryfikowany na bieżąco.
- (31) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1144/2009 ⁽²⁾, korzystając z pomocy państw członkowskich, w dniach od 21 do 25 lutego 2010 r. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadziła kontrolę na miejscu. Podczas kontroli tej dokonano oceny nadzoru sprawowanego przez egipski urząd lotnictwa cywilnego (ECAA) w zakresie ogólnym oraz w odniesieniu do monitorowania wdrażania planu działań naprawczych i stopniowego usuwania nieprawidłowości przez Egypt Air. W trakcie kontroli uzyskano dowody, że ECAA jest w stanie wykonywać swoje obowiązki wynikające z norm ICAO i dotyczące nadzoru nad przewoźnikami, którym wydał certyfikat przewoźnika lotniczego. Kontrola wskazała także obszary wymagające poprawy: szczególnie w zakresie spójnego systemu, którego zadaniem byłoby monitorowanie działań dotyczących nieprawidłowości stwierdzonych podczas czynności przeprowadzonych przez ECAA w ramach nadzoru, a także w zakresie szkolenia osób odpowiedzialnych za licencjonowanie personelu.
- (32) Przeprowadzona ocena wykazała, że Egypt Air jest w trakcie wdrażania planu działań naprawczych. Na ogół nie stwierdzono poważniejszych przypadków naruszenia norm ICAO. Komisja uznaje starania przewoźnika mające na celu przeprowadzenie działań naprawczych służących poprawie stanu bezpieczeństwa. Biorąc jednak pod uwagę przedmiot i zakres planu działań naprawczych przewoźnika i konieczność wprowadzenia trwałych i ostatecznych rozwiązań w celu usunięcia licznych uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, Komisja prosi właściwe organy Egiptu o dalsze przysyłanie comiesięcznych sprawozdań z kontroli realizacji planu działań naprawczych, obejmującego działania naprawcze służące usunięciu nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli na miejscu, a także o przekazanie informacji na temat wszystkich działań związanych z nadzorem nad ciągłą zdatością do lotu, obsługą techniczną i przewozami, realizowanych przez ECAA w stosunku do tego przewoźnika lotniczego.
- (33) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez Egypt Air, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.
- (34) Podczas kontroli dokonano również oceny kilku innych egipskich przewoźników lotniczych. W przypadku dwóch przewoźników, AlMasria Universal Airlines i Midwest Airlines, stwierdzono poważne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 312 z 27.11.2009, s. 16.

⁽²⁾ Dz.U. L 312 z 27.11.2009, s. 16.

- (35) W przypadku AlMasria Universal Airlines stwierdzono poważne uchybienia w zakresie eksploatacji statków powietrznych i w zakresie szkoleń, zwłaszcza w odniesieniu do kwalifikacji i wiedzy osób zajmujących określone stanowiska kierownicze ds. operacyjnych. Ma to szczególne znaczenie w przypadku rozbudowy floty.
- (36) Pismem z dnia 3 marca 2010 r. przewoźnik AlMasria Universal Airlines został poproszony o zgłoszenie swoich uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Dnia 17 marca 2010 r. AlMasria udzielił wyjaśnień Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i przedstawił działania naprawcze w celu usunięcia uchybień stwierdzonych w trakcie kontroli. W związku z planowaną przez przewoźnika rozbudową floty Komisja prosi właściwe organy Egiptu o przysyłanie comiesięcznych sprawozdań z kontroli realizacji planu działań naprawczych, a także o przekazanie informacji na temat wszystkich działań związanych z nadzorem nad ciągłą zdadnością do lotu, obsługą techniczną i przewozami, realizowanych przez ECAA w stosunku do tego przewoźnika lotniczego.
- (37) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez AlMasria, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.
- (38) W przypadku Midwest Airlines istnieją potwierdzone dowody uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez właściwe organy Włoch i dotyczących kontroli masy i wyważenia podczas jednego z lotów Midwest Airlines. W rezultacie Włochy odmówiły wydania temu przewoźnikowi zezwolenia na wykonywanie lotów⁽¹⁾. Podczas kontroli stwierdzono ponadto poważne uchybienia, mające wpływ na bezpieczeństwo, w zakresie zarządzania eksploatacją statków powietrznych i obsługą techniczną, kontroli eksploatacji i szkolenia personelu oraz zarządzania nieprzerwaną zdadnością do lotu. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten nie jest w stanie zapewnić eksploatacji i obsługi technicznej statków powietrznych zgodnie z normami ICAO. Egipski urząd lotnictwa cywilnego poinformował w trakcie kontroli o podjęciu działań w celu zawieszenia działalności Midwest Airlines. Pismem z dnia 3 marca 2010 r. przewoźnik Midwest Airlines został poproszony o zgłoszenie swoich uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (39) Dnia 15 marca 2010 r. właściwe organy Egiptu przedstawiły dowody potwierdzające cofnięcie certyfikatu AOC dla Midwest Airlines z dniem 28 lutego 2010 r.
- (40) W związku z krokami podjętymi przez ECAA nie są konieczne dalsze działania. Prosi się ECAA o przekazanie Komisji informacji dotyczących procesu

(1) Dnia 5 lutego 2010 r. włoski urząd lotnictwa cywilnego (ENAC) poinformował Midwest Airlines o uchybieniach w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do cofnięcia zezwolenia na wykonywanie lotów.

i wyników ponownej certyfikacji przed wydaniem AOC temu przedsiębiorstwu.

Iran Air

- (41) Na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2008 państwa członkowskie nadal sprawdzały, czy Iran Air rzeczywiście spełnia stosowne normy bezpieczeństwa, poprzez regularne kontrole na ziemi jego statków powietrznych lądujących w portach lotniczych Unii Europejskiej. W 2009 r. kontrole takie zgłosiły Austria, Francja, Niemcy, Szwecja, Włochy i Zjednoczone Królestwo. Wyniki inspekcji wskazują, że w ciągu ostatniego roku sytuacja w zakresie przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa uległa znacznemu pogorszeniu.
- (42) Komisja poprosiła właściwe organy i przewoźnika o przekazanie informacji w celu sprawdzenia sposobów usunięcia stwierdzonych uchybień. W lutym 2010 r. przewoźnik lotniczy Iran Air przedłożył plan działań potwierdzający braki poprzedniego planu, a równocześnie określający przyczyny i ustalający szczegółowe działania w celu usunięcia stwierdzonych uchybień.
- (43) Jednak informacje przedstawione przez właściwe organy Iranu (CAO-IRI), odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Iran Air, pokazały, że organy te nie są w stanie wykazać podjęcia skutecznych działań w celu usunięcia uchybień stwierdzonych w trakcie inspekcji przeprowadzonych w ramach programu SAFA. Ponadto CAO-IRI nie był w stanie wykazać, że podjął działania w celu zmniejszenia liczby wypadków statków powietrznych zarejestrowanych w Iranie i eksploatowanych przez przewoźników posiadających certyfikaty wydane przez CAO-IRI.
- (44) Co więcej, w lutym 2010 r. CAO-IRI przedłożył dokumentację, która potwierdza brak nadzoru regulacyjnego nad Iran Air w dziedzinie obsługi technicznej i inspekcji lotów oraz brak skutecznego systemu usuwania poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto, na podstawie danych dotyczących wypadków i incydentów dostarczonych przez CAO-IRI, stwierdzono, że w ciągu ostatnich 11 miesięcy statki powietrzne Iran Air wielokrotnie ulegały poważnym awariom, z których ponad połowa dotyczyła statków powietrznych typu Fokker 100. Dokumentacja nie zawiera jednak żadnego potwierdzenia jakichkolwiek działań podjętych w związku z tym przez CAO-IRI.
- (45) W marcu 2010 r. CAO-IRI przekazał informacje wskazujące na przeprowadzenie inspekcji Iran Air pod kątem zgodności i wymogami w zakresie obsługi technicznej, jednak ustalenia dotyczyły problemów z kontrolą silników i funkcjonowaniem systemu jakości przewoźnika.

- (46) Dnia 17 marca 2010 r., na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, przewoźnik przyznał, że nastąpiło pogorszenie standardów, ale potwierdził wprowadzenie ośrodka kontroli obsługi technicznej i ustanowienie rady kontroli obsługi technicznej w celu rozwiązania kwestii zdatności do lotu. Ponadto przewoźnik udoskonalił szkolenia w zakresie bezpieczeństwa we wszystkich działach przedsiębiorstwa i usprawnił działalność wydziału ds. bezpieczeństwa i gwarancji, a także ustanowił komitety bezpieczeństwa we wszystkich działach przedsiębiorstwa. Przewoźnik przeprowadził również dogłębną analizę struktury przedsiębiorstwa w celu zwiększenia możliwości zapewnienia bezpiecznej działalności. Wyniki kontroli na ziemi statków powietrznych Iran Air przeprowadzonych od lutego 2010 r. pokazują znaczną poprawę w działalności przewoźnika.
- (47) Biorąc pod uwagę istotną poprawę ostatnich wyników SAFA, uznanie przez Iran Air konieczności dalszej poprawy oraz podjęcia kroków w celu usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, Komisja uważa, że ze względu na dużą liczbę incydentów z udziałem statków powietrznych typu Fokker 100, należy wstrzymać ich eksploatację w przewozach do Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o inne typy statków powietrznych we flocie Iran Air (zgłoszenie CAO-IRI z dnia 10 marca 2010 r.) – to znaczy Boeing 747, Airbus A300, A310 oraz A320, ich eksploatacja nie powinna być rozszerzana poza obecny poziom ich wykorzystania (częstotliwości i kierunki), aż do czasu stwierdzenia przez Komisję wyraźnych dowodów potwierdzających skuteczne usunięcie stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (48) Z tego względu, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik powinien zostać ujęty w załączniku B i być dopuszczony do obsługi połączeń do Unii Europejskiej tylko pod warunkiem bezwzględnego utrzymania obecnego poziomu działalności (częstotliwości i kierunki) z wykorzystaniem aktualnie eksploatowanych statków powietrznych. Ponadto flota statków powietrznych typu Fokker 100 nie powinna być dopuszczona do obsługi połączeń do Unii Europejskiej.
- (49) Komisja będzie nadal uważnie monitorowała działalność przewoźnika Iran Air. Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008. Przed kolejnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi i Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego, zamierza sprawdzić prawidłową realizację zapowiadanych środków ze strony CAO-IRI oraz Iran Air, dokonując kontroli na miejscu.
- ### Przewoźnicy lotniczy z Sudanu
- (50) Organy Sudanu odpowiedzialne za nadzór regulacyjny (SCAA) wykazały brak zdolności do usunięcia poważnych uchybień stwierdzonych podczas kontroli Sudanu przeprowadzonej w ramach USOAP przez ICAO w listopadzie 2006 r. W marcu 2008 r. SCAA powiadomił Komisję, że wszystkie poważne uchybienia w zakresie eksploatacji, zdatności do lotu i licencjonowania personelu zostały usunięte lub rozwiązane. W grudniu 2009 r. SCAA powiadomił Komisję, że 70 % uchybień stwierdzonych podczas kontroli przeprowadzonej w ramach USOAP usunięto zgodnie z zaleceniami ICAO.
- (51) Przekazane Komisji przez SCAA w grudniu 2009 r. i w marcu 2010 r. informacje wskazywały na szereg nieprawidłowości, których nie usunięto lub na nieskuteczność działań podjętych w celu usunięcia tych nieprawidłowości. W szczególności w obszarze szkolenia i kwalifikacji inspektorów ds. eksploatacji statków powietrznych, a także w zakresie gwarancji, że przewoźnicy posiadają zatwierdzony podręcznik szkoleń.
- (52) Ponadto kontrola Azza Air Transport, przeprowadzona przez SCAA w październiku 2009 r. tuż przed katastrofą Boeinga 707 o znaku rejestracyjnym ST-AKW, wykazała, że przewoźnik ten nie podjął istotnych działań w zakresie bezpieczeństwa dotyczących szkolenia personelu, co było jednym z głównych uchybień stwierdzonych podczas kontroli ICAO. SCAA potwierdził, że co roku odnawiał przewoźnikowi certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) od czasu jego wydania w 1996 r.
- (53) W dniu 10 grudnia 2009 r. SCAA poinformował także Komisję, że zwrócono mu certyfikat AOC przewoźnika Air West Company Ltd, w związku z czym Air West Ltd nie jest już posiadaczem certyfikatu AOC zarejestrowanym w Republice Sudanu. Z tego względu, zważywszy, iż przewoźnik ten utracił certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) i że w konsekwencji nie można uznać jego koncesji za ważną, na podstawie wspólnych kryteriów stwierdza się, że Air West Ltd nie jest już „przewoźnikiem lotniczym”.
- (54) W związku z brakiem postępów w realizacji działań naprawczych wynikających z kontroli USOAP oraz niemożliwością zapewnienia przez SCAA skutecznego wdrożenia zgłoszonych działań naprawczych, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że SCAA nie wykazał, iż jest w stanie wdrożyć i egzekwować odpowiednie normy bezpieczeństwa i w związku z tym wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Republice Sudanu powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i powinni zostać ujęci w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Albanii

- (55) W związku z przeglądem sytuacji dotyczącej Albanian Airlines MAK, przeprowadzonym w listopadzie 2009 r., i zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1144/2009⁽¹⁾, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego została upoważniona do przeprowadzenia kompleksowej inspekcji standaryzacyjnej Albanii. Inspekcja została przeprowadzona w styczniu 2010 r. W sprawozdaniu końcowym z tej inspekcji, udostępnionym dnia 7 marca 2010 r., wskazano na poważne uchybienia we wszystkich kontrolowanych obszarach: zgłoszono 13 niezgodności w dziedzinie zdatności do loty, w tym 6 związanych z bezpieczeństwem; zgłoszono 13 niezgodności w dziedzinie licencjonowania i stanu zdrowia, w tym 3 związane z bezpieczeństwem; zgłoszono 9 niezgodności w dziedzinie operacji lotniczych, w tym 6 związanych z bezpieczeństwem. Ponadto wykryto bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa w związku z AOC jednego z dwóch przewoźników posiadających AOC, które usunięto w trakcie kontroli dzięki zastosowaniu przez DGCA natychmiastowych działań naprawczych.
- (56) Właściwe organy Albanii (DGCA) poproszono o wystąpienie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, co miało miejsce dnia 18 marca 2010 r.
- (57) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjął do wiadomości, że właściwe organy Albanii (DGCA) przedłożyły już Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) plan działań. Prosi się DGCA, aby zapewnił przyjęcie tego planu działań przez EASA i wzywa się do podjęcia koniecznych działań w celu skutecznej realizacji tego planu, priorytetowo traktując kwestię uchybień stwierdzonych przez EASA, które stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa, jeśli nie zostaną pilnie usunięte.
- (58) W związku z pilną koniecznością usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa w Albanii, wobec braku kompleksowych i skutecznych środków ze strony DCAA, Komisja będzie zmuszona wypełnić swoje obowiązki wynikające z art. 21 umowy wielostronnej pomiędzy Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasową Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie w Kosowie w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego („umowa ECAA”), bez uszczerbku dla możliwości zastosowania środków wynikających z rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Angoli

TAAG Angola Airlines

- (59) Przewoźnikowi TAAG Angolan Airlines zezwala się na wykonywanie lotów do Portugalii wyłącznie przy użyciu

statków powietrznych typu Boeing 777-200 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE, D2-TEF i czterech statków powietrznych typu Boeing B-737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ, na warunkach określonych w motywie 88 rozporządzenia (WE) nr 1114/2009⁽²⁾. Komisja wystąpiła do właściwych organów Angoli (INAVIC) o przekazanie informacji dotyczących nadzoru nad przewoźnikiem TAAG Angolan Airlines, w szczególności w zakresie wzmożonego nadzoru nad lotami do Portugalii i jego wyników.

- (60) INAVIC poinformował Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o dalszym skonsolidowaniu stałego nadzoru nad przewoźnikiem TAAG Angolan Airlines. W 2009 r. przeprowadził 34 planowane kontrole przewoźnika. Ponadto przed każdym lotem przewoźnika do Europy regularnie przeprowadzano kontrole na ziemi.
- (61) TAAG Angolan Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w celu przedstawienia aktualnej sytuacji i spotkania takie odbyło się w dniu 18 marca 2010 r. Przewoźnik poinformował o jego ponownym przyjęciu do IATA w grudniu 2009 r. i przedstawił Komitetowi wyczerpujące informacje pokazujące wysoki poziom jego połączeń do Lizbony, wnioskując na tej podstawie o zezwolenie mu na wznowienie połączeń do innych części UE.
- (62) Właściwe organy Portugalii (INAC) przekazały ocenę wyników kontroli na ziemi TAAG Angolan Airlines przeprowadzonych przez nie po wznowieniu lotów TAAG Angolan Airlines do Lizbony. INAC poinformował o przeprowadzeniu ponad 200 takich kontroli od czasu wznowienia połączeń w dniu 1 sierpnia 2009 r. INAC potwierdził, że kontrole te nie skutkowały zastrzeżeniami co do bezpieczeństwa i INAC jest w pełni zadowolony z działalności przewoźnika TAAG Angolan Airlines na trasach do i z Lizbony. INAC jest w stanie zalecić rozszerzenie działalności przewoźnika na pozostałe części UE.
- (63) Przewoźnik poinformował także o inwestycjach w modernizację wyposażenia swojej floty statków powietrznych typu Boeing B737-200 w celu zainstalowania systemów EGPWS, ELT406, RVSM, drzwi do kabiny załogi lotniczej, cyfrowego rejestratora parametrów lotu i cyfrowego pokładowego radaru meteorologicznego zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, jednak proces ten, będący w trakcie realizacji, nie został jeszcze zakończony dla całej floty. Przewoźnik poinformował także o zamiarze stopniowego wycofywania statków powietrznych typu B747-300, głównie z powodu ich ograniczonej niezawodności eksploatacyjnej.

⁽¹⁾ Motywy 10 do 16 rozporządzenia (WE) nr 1144/2009 z dnia 26 listopada 2009 r., Dz.U. L 312 z 27.11.2009, s. 17.

⁽²⁾ Dz.U. L 312 z 27.11.2009, s. 24.

(64) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria i uwzględniając zalecenia, o którym mowa w motywie 62, a także pozytywne wyniki kontroli na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika, ocenia się, że TAAG powinien nadal figurować w załączniku B w odniesieniu do trzech statków powietrznych typu Boeing B777 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE, D2-TEF i czterech statków powietrznych typu B737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ, a ograniczenie dotyczące eksploatacji tych statków powietrznych wyłącznie na trasach do i z Lizbony powinno być cofnięte. Przewozy tego przewoźnika do Unii Europejskiej powinny jednak podlegać stosownej weryfikacji rzeczywistej zgodności z odpowiednimi normami bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi z Angoli

(65) INAVIC poinformował o dalszych postępach w usuwaniu nieprawidłowości stwierdzonych podczas ostatniej unijnej inspekcji służącej ocenie bezpieczeństwa, która miała miejsce w czerwcu 2009 r. W szczególności INAVIC zmienił angiolskie przepisy dotyczące bezpieczeństwa lotniczego, tak aby odzwierciedlały one ostatnie zmiany norm ICAO, skonsolidował swój program nadzoru i zatrudnił dodatkowo dwóch wykwalifikowanych inspektorów ds. eksploatacji statków powietrznych.

(66) INAVIC poinformował także o postępach procesu ponownej certyfikacji angiolskich przewoźników lotniczych, który powinien zakończyć się do końca 2010 r. Jak wskazał INAVIC, do tego czasu przewoźnicy, którzy nie przejdą pomyślnie procesu ponownej certyfikacji zgodnie z angiolskimi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa lotniczego, będą musieli zaprzestać działalności. Jednak oprócz TAAG Angolan Airlines do tej pory żaden inny przewoźnik nie zakończył procesu ponownej certyfikacji.

(67) INAVIC poinformował, że w trakcie procesu ponownej certyfikacji nadzór nad pewnymi przewoźnikami lotniczymi przyniósł zastrzeżenia co do bezpieczeństwa i wykazał przypadki naruszenia obowiązującym przepisów bezpieczeństwa, co poskutkowało podjęciem przez INAVIC odpowiednich działań egzekucyjnych. W konsekwencji certyfikat AOC przewoźnika Air Gemini został cofnięty w grudniu 2009 r., a certyfikaty AOC przewoźników PHA i SAL zostały cofnięte w lutym 2010 r. Certyfikaty AOC przewoźników Giraglobo, Mavewa i Airnave zostały zawieszono w lutym 2010 r. INAVIC nie przedstawił jednak dowodów potwierdzających cofnięcie tych certyfikatów.

(68) Komisja wzywa INAVIC do zdecydowanego kontynuowania procesu ponownej certyfikacji angiolskich przewoźników lotniczych z odpowiednim uwzględnieniem ewentualnych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa, które mogą się pojawić w tym zakresie. W oparciu o wspólne

kryteria ocenia się, że pozostali przewoźnicy podlegający nadzorowi INAVIC - Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair i Sonair, a także Air Gemini, PHA, SAL, powinni nadal figurować w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

(69) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komisję w dniu 19 lutego 2010 r., że zmieniły swoją decyzję z dnia 25 kwietnia 2008 r., w której wykluczyły z przewozów do Unii Europejskiej statki powietrzne wpisane w AOC trzynastu rosyjskich przewoźników lotniczych. Statki te nie były wyposażone odpowiednio do wykonywania lotów międzynarodowych zgodnie z normami ICAO (brak TAWS/E-GPWS na wyposażeniu) lub a ich świadectwa zdatności do lotu wygasły lub nie zostały przedłużone.

(70) Zgodnie z nową decyzją z przewozów do, w ramach i z Unii Europejskiej wyklucza się następujące statki powietrzne:

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.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 i RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 i RA-88300; Yak-40K: RA-21505 i RA-98109; Yak-42D: RA-42437; wszystkie (22) helikoptery Kamov Ka-26 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (49) helikoptery Mi-8 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (11) helikoptery Mi-171 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (8) helikoptery Mi-2 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (1) helikoptery EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 i RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: statek powietrzny typu TU-154M o znaku rejestracyjnym RA-85682 poprzednio objęty certyfikatem AOC przewoźnika Krasnoyarsky Airlines wycofanym w 2009 r., eksploatowany obecnie przez innego przewoźnika lotniczego posiadającego certyfikat wydany przez Federację Rosyjską.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, i RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; wszystkie statki typu TU-134 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie statki powietrzne typu Antonov An-24 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie statki powietrzne typu An-2 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mi-2 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mi-8 (znaki rejestracyjne nieznane).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 i RA-85690.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; wszystkie statki powietrzne typu Tupolev TU-134A w tym: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 i RA-65973; wszystkie statki powietrzne typu Antonov AN-24RV, w tym: RA-46625 i RA-47818; statki powietrzne typu AN24RV o znakach rejestracyjnych RA-46625 i RA-47818 są obecnie eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (statki powietrzne o znakach rejestracyjnych RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 i RA-85432 nie są obecnie eksploatowane z przyczyn finansowych).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; wszystkie (25) statki powietrzne typu (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, i RA-65977; statki powietrzne typu RA-65143 i RA-65916 eksploatowane są przez innego rosyjskiego przewoźnika; wszystkie (1) statki powietrzne typu TU-134B: RA-65726; wszystkie (10) statki powietrzne typu Yakovlev Yak-40: RA-87348 (obecnie nieeksploatowany z przyczyn finansowych), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 i RA-88280; wszystkie helikoptery Mil-26: (znaki rejestracyjne nieznanne); wszystkie helikoptery Mil-10: (znaki rejestracyjne nieznanne); wszystkie helikoptery Mil-8 (znaki rejestracyjne nieznanne); wszystkie helikoptery AS-355 (znaki rejestracyjne nieznanne); wszystkie helikoptery BO-105 (znaki rejestracyjne nieznanne); statek powietrzny typu AN-24B: RA-46388, statki powietrzne RA-46267 i RA-47289 oraz statki powietrzne typu AN-24RV: RA-46509, RA-46519 i RA-47800 są obecnie eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika.
- l) Rosija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, statki powietrzne RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 i RA-65555 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika; TU-214: RA-64504 i RA-64505 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika; Ilyushin IL-18: RA-75454 i RA-75464 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971 i RA-88200 są eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika.

Yemenia Yemen Airways

- (71) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1144/2009 Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i państwa członkowskie przeprowadziły kontrolę na miejscu w Jemenie w celu oceny sytuacji Yemenu pod kątem bezpieczeństwa, oraz aby ocenić rzeczywiste przestrzeganie przez tego przewoźnika międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zdolność CAMA do zapewnienia nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Jemenie.
- (72) Kontrola potwierdziła, że CAMA jest w stanie zapewnić skuteczny nadzór nad Yemenia Yemen Airways oraz

zagwarantować, że przewoźnicy, którym wydaje certyfikaty przewoźnika lotniczego (AOC), utrzymują bezpieczny poziom eksploatacji, zgodnie z normami ICAO. Kontrola potwierdziła również, że kontrolowanie przewoźnika Yemenu Yemen Airways oraz nadzór nad nim są wystarczające, aby zagwarantować, że jego działalność jest zgodna z wymogami określonymi w jego certyfikacie AOC.

- (73) Biorąc pod uwagę wyniki kontroli nie są konieczne dalsze działania na tym etapie. Komisja nadal będzie uważnie monitorować działalność przewoźnika i zachęca organy Jemenu do dalszych wysiłków na rzecz wyjaśnienia przyczyn wypadku, jakim uległ statek powietrzny przewoźnika Yemenu Yemen Airways wykonujący rejs numer 626. Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Filipin

- (74) Istnieją potwierdzone dowody braku wystarczających zdolności po stronie organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano certyfikaty na Filipinach, do zajęcia się kwestią uchybień w zakresie bezpieczeństwa, a także niedostateczne dowody na potwierdzenie zgodności z normami bezpieczeństwa ICAO i zalecanymi praktykami po stronie przewoźników lotniczych, którym wydano certyfikaty na Filipinach. Wskazują na to wyniki kontroli przeprowadzonej na Filipinach przez ICAO w październiku 2009 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) oraz coraz niższa ocena Filipin w zestawieniach prowadzonych przez właściwe organy Stanów Zjednoczonych.
- (75) Zgodnie z wynikami przeprowadzonej w październiku 2009 r. na Filipinach kontroli w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP), ICAO podała do wiadomości wszystkich państw będących stronami konwencji chicagowskiej informację na temat poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa dotyczących nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi oraz statkami powietrznymi zarejestrowanymi na Filipinach⁽¹⁾, zgodnie z którą 47 przewoźników lotniczych na Filipinach, w tym międzynarodowi przewoźnicy lotniczy, wykonuje przewozy w oparciu o certyfikaty przewoźnika lotniczego wydane zgodnie z uchylonymi przepisami administracyjnymi. Właściwe organy Filipin nie opracowały żadnego planu wdrożenia lub planu przejściowego dotyczącego certyfikacji pozostałych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniami w sprawie lotnictwa cywilnego, które zastąpiły wyżej wspomniane przepisy administracyjne. Ponadto właściwe organy Filipin od ponad roku nie przeprowadzają inspekcji w ramach nadzoru przewoźników lotniczych. Plany działań naprawczych, jakie zaproponowały właściwe organy w celu usunięcia wspomnianych istotnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, nie zostały przez ICAO uznane za możliwe do zaakceptowania, tak więc kwestia uchybień nadal pozostaje nierozwiązana.

(¹) Ustalenie ICAO OPS/01.

- (76) Ponadto Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) w dalszym ciągu klasyfikuje Filipiny pod względem bezpieczeństwa w kategorii drugiej w ramach programu IASA, co oznacza że Republika Filipin nie spełnia międzynarodowych norm bezpieczeństwa ustanowionych przez ICAO.
- (77) W informacji o poważnych uchybieniach w zakresie bezpieczeństwa opublikowanej przez ICAO stwierdza się również, że plan działań naprawczych przedstawiony Komisji przez właściwe organy Filipin w dniu 13 października 2008 r. ⁽¹⁾, którego zakończenie przewidziane było na dzień 31 marca 2009 r., nie został wykonany oraz że właściwe organy Filipin nie były w stanie terminowo wdrożyć tego planu.
- (78) W związku z opublikowaną przez ICAO informacją o poważnych uchybieniach w zakresie bezpieczeństwa, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Filipin, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności wszystkich przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tym kraju, i prosząc o wyjaśnienie działań podjętych przez właściwe organy Filipin w odpowiedzi na stwierdzone uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (79) W okresie między styczniem a marcem 2010 r. właściwe organy Filipin (CAAP) przekazały dokumentację, ale nie dostarczyły wszystkich wymaganych informacji, a w szczególności dowodów potwierdzających, że kwestia uchybień w zakresie bezpieczeństwa została należycie rozwiązana.
- (80) Dnia 18 marca 2010 r. CAAP udzielił ustnych wyjaśnień Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i potwierdził, że 20 przewoźników lotniczych nadal prowadzi działalność na podstawie certyfikatów AOC, które zostały wystawione na mocy uchylonych przepisów administracyjnych, do czasu pomyślnego zakończenia procesu ponownej certyfikacji lub najpóźniej do dnia 1 grudnia 2010 r. Przewoźnikami tymi są: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc. Ponadto CAAP potwierdził, że wielu z tych przewoźników nadal prowadzi działalność na podstawie certyfikatów AOC, które straciły już ważność, zgodnie z przepisami o tymczasowych zwolnieniach upoważniających ich do posiadania takich certyfikatów AOC. W szczególności przewoźnik Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. nadal obsługuje międzynarodowe przewozy cargo z wykorzystaniem dużego statku powietrznego typu Boeing B727, a jego AOC, wystawiony dnia 31 marca 2008 r. na podstawie uchylonych przepisów administracyjnych, stracił ważność dnia 30 marca 2009 r., korzystając ze zwolnienia z konieczności przestrzegania warunków tego AOC, wydanego dnia 16 grudnia 2009 r. na okres maksymalnie 90 dni, czyli do dnia 16 marca 2010 r. CAAP nie był w stanie stwierdzić, czy przewoźnik ten rzeczywiście zaprzestał działalności z dniem 18 marca 2010 r.
- (81) CAAP poinformował o następujących dziewięciu AOC, które straciły ważność lub nie zostały przedłużone: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. i Yokota Aviation Corp. Niemniej jednak CAAP nie dostarczył odpowiednich dowodów potwierdzających, że AOC tych przewoźników zostały cofnięte i w konsekwencji przewoźnicy ci przestali istnieć.
- (82) CAAP poinformował o rozpoczęciu procesu ponownej certyfikacji już na początku 2009 r. i w stosunku do 21 przewoźników lotniczych proces ten już zakończono zgodnie z przepisami o lotnictwie cywilnym, które weszły w życie w 2008 r. Przewoźnikami tymi są: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. CAAP nie wykazał jednak solidności procesu ponownej certyfikacji. CAAP nie był w stanie przedstawić kompletnych certyfikatów wszystkich tych przewoźników, a przedstawione AOC uniemożliwiały w szczególności stwierdzenie liczby i znaków rejestracyjnych statków powietrznych dla następujących przewoźników poddanych ponownej certyfikacji: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation i Development Corp. Ponadto CAAP nie przeprowadził kontroli przed certyfikacją i nie dostarczył dowodów potwierdzających przeprowadzenie przed ponowną certyfikacją odpowiednich analiz w zakresie eksploatacji i obsługi technicznej u przewoźników w celu wykazania rzeczywistego przestrzegania zatwierdzonych podręczników i obowiązujących norm bezpieczeństwa w zakresie eksploatacji i obsługi technicznej. Ponadto CAAP nie wykazał, że ponownie certyfikowani przewoźnicy podlegają odpowiedniemu nadzorowi po certyfikacji, gdyż przedstawione plany nadzoru na 2010 r. w odniesieniu do zdatności do lotu i licencjonowania nie obejmowały żadnych dat dla planowanych działań.
- (83) Philippines Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 18 marca 2010 r. Przewoźnik poinformował o swojej działalności i procesie ponownej

⁽¹⁾ Motyw 16 rozporządzenia (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r., Dz.U. L 306 z 15.11.2008, s. 49.

certyfikacji, który przeszedł w 2009 r., zakończony wydaniem nowego AOC dnia 9 października 2009 r., potwierdzające zgodność z przepisami o lotnictwie cywilnym, które weszły w życie w 2008 r. Przewoźnik przedstawił wyniki kontroli przeprowadzonej przed ponowną certyfikacją i potwierdził, że skupiała się ona głównie na analizie i zatwierdzeniu nowych podręczników i procedur. Przewoźnik stwierdził także, że CAAP nie przeprowadził u niego kompleksowej kontroli na miejscu przed ponowną certyfikacją i jeśli chodzi o eksploatację statków powietrznych, obszar ten nie był jeszcze kontrolowany przez CAAP – kontrola taka ma dopiero nastąpić. Philippines Airlines poinformował, że nie wykonuje przewozów do UE, a w związku z obniżeniem oceny Filipin w zestawieniach prowadzonych przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) przewozy do Stanów Zjednoczonych podlegają ograniczeniom i przewoźnik nie może obsługiwać dodatkowych tras, ani zmieniać statków powietrznych na obecnie obsługiwanych trasach.

- (84) Cebu Pacific Airlines wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 18 marca 2010 r. Przewoźnik poinformował o swojej działalności i procesie ponownej certyfikacji, który przeszedł w 2009 r., zakończony wydaniem nowego AOC dnia 25 listopada 2009 r., potwierdzające zgodność z przepisami o lotnictwie cywilnym, które weszły w życie w 2008 r. Przewoźnik przedstawił wyniki kontroli przeprowadzonej przed ponowną certyfikacją i potwierdził w szczególności, że uzyskany certyfikat obejmuje nowe zezwolenie na przewóz towarów niebezpiecznych, lecz obszar ten nie został skontrolowany przez CAAP. Przewoźnik stwierdził jednak, że dobrowolnie nie korzysta z tego zezwolenia. Ponadto Cebu Pacific poinformował, że w związku z obniżeniem oceny Filipin w zestawieniach prowadzonych przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA), nie jest on dopuszczony do przewozów do Stanów Zjednoczonych. Przewoźnik stwierdził, że nie zamierza wykonywać przewozów do UE.

- (85) Komisja docenia wysiłki poczynione ostatnio przez dwóch przewoźników lotniczych w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych i przyznaje, że przewoźnicy ci wdrożyli wewnętrzne środki mające podnieść poziom bezpieczeństwa. Komisja jest gotowa przeprowadzić kontrolę u tych przewoźników z udziałem państw członkowskich i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w celu sprawdzenia, czy przestrzegają oni międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

- (86) Komisja przyznaje także, że właściwe organy podjęły ostatnio wysiłki na rzecz zreformowania systemu lotnictwa cywilnego na Filipinach, a także poczyniono

pewne kroki w kierunku usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez FAA i ICAO. Tym niemniej, na podstawie wspólnych kryteriów, w oczekiwaniu na skuteczne wdrożenie stosownych działań naprawczych mających na celu usunięcie stwierdzonych przez ICAO uchybień w zakresie bezpieczeństwa, ocenia się, że właściwe organy Filipin nie są obecnie w stanie wdrożyć ani wyegzekwować rzeczywistego przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez wszystkich przewoźników lotniczych podlegających sprawowanej przez nie kontroli regulacyjnej. W związku z powyższym wszyscy przewoźnicy posiadający certyfikaty na Filipinach powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i powinni zostać ujęci w załączniku A.

- (87) Komisja uważa jednak, że ostatnie zmiany w zarządzie CAAP oraz natychmiastowe działania naprawcze podjęte przez nowy zarząd, w tym zatrudnienie 23 wykwalifikowanych inspektorów oraz wykorzystanie istotnej pomocy technicznej udzielonej przez ICAO, pokazują wolę Republiki Filipin szybkiego zajęcia się kwestią uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez FAA i ICAO oraz skutecznego ich usunięcia bez zbędnej zwłoki. Komisja jest gotowa wspierać wysiłki Filipin przeprowadzając inspekcję obejmującą kwestie bezpieczeństwa przewoźników, w celu usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B

- (88) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych w unijnym wykazie uaktualnionym w dniu 26 listopada 2009 r. oraz przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, pomimo skierowania do nich konkretnych wniosków. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że ci przewoźnicy lotniczy powinni w dalszym ciągu podlegać, w stosownych przypadkach, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).
- (89) 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 30 marca 2010 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący*

ZAŁĄCZNIK A

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

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|---------------------|
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | AOC 009 | AFG | Afganistan |
| SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL | AOC/013/00 | SRH | Królestwo Kambodży |
| SILVERBACK CARGO FREIGHTERS | nieznany | VRB | Republika Rwandy |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym: | | | Republika Angoli |
| AEROJET | 015 | nieznany | Republika Angoli |
| AIR26 | 004 | DCD | Republika Angoli |
| AIR GEMINI | 002 | GLL | Republika Angoli |
| AIR GICANGO | 009 | nieznany | Republika Angoli |
| AIR JET | 003 | MBC | Republika Angoli |
| AIR NAVE | 017 | nieznany | Republika Angoli |
| ALADA | 005 | RAD | Republika Angoli |
| ANGOLA AIR SERVICES | 006 | nieznany | Republika Angoli |
| DIEXIM | 007 | nieznany | Republika Angoli |
| GIRA GLOBO | 008 | GGL | Republika Angoli |
| HELIANG | 010 | nieznany | Republika Angoli |
| HELIMALONGO | 011 | nieznany | Republika Angoli |
| MAVEWA | 016 | nieznany | Republika Angoli |
| PHA | 019 | nieznany | Republika Angoli |
| RUI & CONCEICAO | 012 | nieznany | Republika Angoli |
| SAL | 013 | nieznany | Republika Angoli |
| SERVISAIR | 018 | nieznany | Republika Angoli |
| SONAIR | 014 | SOR | Republika Angoli |

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

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|-------------------------------------|
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym: | | — | Republika Beninu |
| AERO BENIN | PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | nieznany | Republika Beninu |
| AFRICA AIRWAYS | nieznany | AFF | Republika Beninu |
| ALAFIA JET | PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS | nie dotyczy | Republika Beninu |
| BENIN GOLF AIR | PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS. | nieznany | Republika Beninu |
| BENIN LITTORAL AIRWAYS | PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | LTL | Republika Beninu |
| COTAIR | PEA No 015/MDCTTATP-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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | TNB | Republika Beninu |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym: | | | Republika Konga |
| AERO SERVICE | RAC06-002 | RSR | Republika Konga |
| EQUAFLIGHT SERVICES | RAC 06-003 | EKA | Republika Konga |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | RAC 06-004 | nieznany | Republika Konga |
| TRANS AIR CONGO | RAC 06-001 | nieznany | Republika Konga |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym: | | — | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/051/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| AIR KASAI | 409/CAB/MIN/TVC/036/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| AIR KATANGA | 409/CAB/MIN/TVC/031/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| AIR TROPIQUES | 409/CAB/MIN/TVC/029/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| BLUE AIRLINES | 409/CAB/MIN/TVC/028/08 | BUL | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| BRAVO AIR CONGO | 409/CAB/MIN/TC/0090/2006 | BRV | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| BUSINESS AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/048/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |

| 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 |
|---|--|--------------------------|-------------------------------------|
| BUSY BEE CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/052/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| CETRACA AVIATION SERVICE | 409/CAB/MIN/TVC/026/08 | CER | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| CHC STELLAVIA | 409/CAB/MIN/TC/0050/ 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) |
| ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA) | 409/CAB/MIN/TVC/003/08 | EWS | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| FILAIR | 409/CAB/MIN/TVC/037/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| GALAXY KAVATSI | 409/CAB/MIN/TVC/027/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR) | 409/CAB/MIN/TVC/053/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| GOMA EXPRESS | 409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| GOMAIR | 409/CAB/MIN/TVC/045/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| HEWA BORA AIRWAYS (HBA) | 409/CAB/MIN/TVC/038/08 | ALX | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB) | 409/CAB/MIN/TVC/033/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| KIN AVIA | 409/CAB/MIN/TVC/042/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC) | podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205) | LCG | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| MALU AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/04008 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| MANGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/034/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| SAFE AIR COMPANY | 409/CAB/MIN/TVC/025/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| SERVICES AIR | 409/CAB/MIN/TVC/030/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| SWALA AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/050/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| TMK AIR COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/044/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| TRACEP CONGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/046/09 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| TRANS AIR CARGO SERVICES | 409/CAB/MIN/TVC/024/08 | nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| WIMBI DIRA AIRWAYS | 409/CAB/MIN/TVC/039/08 | WDA | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| ZAABU INTERNATIONAL | 409/CAB/MIN/TVC/049/09 | 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 przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|---------------------|
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym: | | | Dżibuti |
| DAALLO AIRLINES | nieznany | DAO | Dżibuti |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym: | | | Gwinea Równikowa |
| CRONOS AIRLINES | nieznany | nieznany | Gwinea Równikowa |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | nieznany | CEL | Gwinea Równikowa |
| EGAMS | nieznany | EGM | Gwinea Równikowa |
| EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES | 2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS | EUG | Gwinea Równikowa |
| GENERAL WORK AVIACION | 002/ANAC | niedostępny | Gwinea Równikowa |
| GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS | 739 | GET | Gwinea Równikowa |
| GUINEA AIRWAYS | 738 | niedostępny | Gwinea Równikowa |
| STAR EQUATORIAL AIRLINES | nieznany | nieznany | Gwinea Równikowa |
| UTAGE - UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL | 737 | UTG | Gwinea Równikowa |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines oraz Ekspres Transportasi Antarbenua, w tym: | | | Republika Indonezji |
| AIR PACIFIC UTAMA | 135-020 | nieznany | Republika Indonezji |
| ALFA TRANS DIRGANTATA | 135-012 | nieznany | Republika Indonezji |
| ASCO NUSA AIR | 135-022 | nieznany | Republika Indonezji |
| ASI PUDJIASTUTI | 135-028 | nieznany | Republika Indonezji |
| AVIASTAR MANDIRI | 135-029 | nieznany | Republika Indonezji |
| CARDIG AIR | 121-013 | nieznany | Republika Indonezji |
| DABI AIR NUSANTARA | 135-030 | nieznany | Republika Indonezji |
| DERAYA AIR TAXI | 135-013 | DRY | Republika Indonezji |
| DERAZONA AIR SERVICE | 135-010 | DRZ | Republika Indonezji |
| DIRGANTARA AIR SERVICE | 135-014 | DIR | Republika Indonezji |

| 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 |
|---|--|--------------------------|---------------------|
| EASTINDO | 135-038 | nieznany | Republika Indonezji |
| GATARI AIR SERVICE | 135-018 | GHS | Republika Indonezji |
| INDONESIA AIR ASIA | 121-009 | AWQ | 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 |
| MANUNGGAL AIR SERVICE | 121-020 | nieznany | Republika Indonezji |
| MEGANTARA | 121-025 | MKE | Republika Indonezji |
| MERPATI NUSANTARA AIRLINES | 121-002 | MNA | Republika Indonezji |
| METRO BATAVIA | 121-007 | BTV | 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 |
| PT. 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 |

| 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 |
|---|--|--------------------------|-----------------------|
| SURVEI UDARA PENAS | 135-006 | nieznany | Republika Indonezji |
| TRANSWISATA PRIMA AVIATION | 135-021 | nieznany | Republika Indonezji |
| TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE | 121-038 | XAR | Republika Indonezji |
| TRAVIRA UTAMA | 135-009 | nieznany | Republika Indonezji |
| TRI MG INTRA ASIA AIRLINES | 121-018 | TMG | Republika Indonezji |
| TRIGANA AIR SERVICE | 121-006 | TGN | Republika Indonezji |
| UNINDO | 135-040 | nieznany | Republika Indonezji |
| WING ABADI AIRLINES | 121-012 | WON | Republika Indonezji |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie z wyjątkiem przewoźnika Air Astana ujętego w załączniku B, w tym: | | | Republika Kazachstanu |
| AERO AIR COMPANYY | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| AEROPRAKT KZ | nieznany | APK | Republika Kazachstanu |
| AIR ALMATY | AK-0331-07 | LMY | Republika Kazachstanu |
| AIR COMPANYY KOKSHETAU | AK-0357-08 | KRT | Republika Kazachstanu |
| AIR DIVISION OF EKA | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| AIR FLAMINGO | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| AIR TRUST AIRCOMPANY | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| AK SUNKAR AIRCOMPANY | nieznany | AKS | Republika Kazachstanu |
| ALMATY AVIATION | nieznany | LMT | Republika Kazachstanu |
| ARKHABAY | nieznany | KEK | Republika Kazachstanu |
| ASIA CONTINENTAL AIRLINES | AK-0345-08 | CID | Republika Kazachstanu |
| ASIA CONTINENTAL AVIALINES | AK-0371-08 | RRK | Republika Kazachstanu |
| ASIA WINGS | AK-0390-09 | AWA | Republika Kazachstanu |
| ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| ATMA AIRLINES | AK-0372-08 | AMA | Republika Kazachstanu |
| ATYRAU AYE JOLY | AK-0321-07 | JOL | Republika Kazachstanu |
| AVIA-JAYNAR | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| BEYBARS AIRCOMPANY | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |

| 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 |
|---|--|--------------------------|-----------------------|
| BERKUT AIR/BEK AIR | AK-0311-07 | BKT/BEK | Republika Kazachstanu |
| BERKUT KZ | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| BURUNDAYAVIA AIRLINES | AK-0374-08 | BRY | Republika Kazachstanu |
| COMLUX | AK-0352-08 | KAZ | Republika Kazachstanu |
| DETA AIR | AK-0344-08 | DET | Republika Kazachstanu |
| EAST WING | AK-0332-07 | EWZ | Republika Kazachstanu |
| EASTERN EXPRESS | AK-0358-08 | LIS | Republika Kazachstanu |
| EURO-ASIA AIR | AK-0384-09 | EAK | Republika Kazachstanu |
| EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL | nieznany | KZE | Republika Kazachstanu |
| FENIX | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| FLY JET KZ | AK-0391-09 | FJK | Republika Kazachstanu |
| IJT AVIATION | AK-0335-08 | DVB | Republika Kazachstanu |
| INVESTAVIA | AK-0342-08 | TLG | Republika Kazachstanu |
| IRTYSH AIR | AK-0381-09 | MZA | Republika Kazachstanu |
| JET AIRLINES | AK-0349-09 | SOZ | Republika Kazachstanu |
| JET ONE | AK-0367-08 | JKZ | Republika Kazachstanu |
| KAZAIR JET | AK-0387-09 | KEJ | Republika Kazachstanu |
| KAZAIRTRANS AIRLINE | AK-0347-08 | KUY | Republika Kazachstanu |
| KAZAIRWEST | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| KAZAVIA | nieznany | KKA | Republika Kazachstanu |
| KAZAVIASPAS | nieznany | KZS | Republika Kazachstanu |
| KOKSHETAU | AK-0357-08 | KRT | Republika Kazachstanu |
| MEGA AIRLINES | AK-0356-08 | MGK | Republika Kazachstanu |
| MIRAS | AK-0315-07 | MIF | Republika Kazachstanu |
| NAVIGATOR | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| ORLAN 2000 AIRCOMPANY | nieznany | KOV | Republika Kazachstanu |
| PANKH CENTER KAZAKHSTAN | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| PRIME AVIATION | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| SALEM AIRCOMPANY | nieznany | KKS | Republika Kazachstanu |

| 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 |
|---|--|--------------------------|-----------------------|
| SAMAL AIR | nieznany | SAV | Republika Kazachstanu |
| SAYAKHAT AIRLINES | AK-0359-08 | SAH | Republika Kazachstanu |
| SEMEYAVIA | nieznany | SMK | Republika Kazachstanu |
| SCAT | AK-0350-08 | VSV | Republika Kazachstanu |
| SKYBUS | AK-0364-08 | BYK | Republika Kazachstanu |
| SKYJET | AK-0307-09 | SEK | Republika Kazachstanu |
| SKYSERVICE | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| TYAN SHAN | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| UST-KAMENOGORSK | AK-0385-09 | UCK | Republika Kazachstanu |
| ZHETYSU AIRCOMPANY | nieznany | JTU | Republika Kazachstanu |
| ZHERSU AVIA | nieznany | RZU | Republika Kazachstanu |
| ZHEZKAZGANAIR | nieznany | nieznany | Republika Kazachstanu |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym: | | | Republika Kirgiska |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Republika Kirgiska |
| ASIAN AIR | nieznany | AAZ | Republika Kirgiska |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Republika Kirgiska |
| AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK) | 08 | BSC | Republika Kirgiska |
| CLICK AIRWAYS | 11 | CGK | Republika Kirgiska |
| DAMES | 20 | DAM | Republika Kirgiska |
| EASTOK AVIA | 15 | EOG | 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 | SGL | Republika Kirgiska |
| SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION | 14 | SGD | Republika Kirgiska |
| SKY WAY AIR | 21 | SAB | 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 |
|--|--|--------------------------|---------------------|
| TENIR AIRLINES | 26 | TEB | Republika Kirgiska |
| TRAST AERO | 05 | TSJ | Republika Kirgiska |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Republika Kirgiska |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii | | — | Liberia |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym: | | | Republika Gabońska |
| AIR SERVICES SA | 0002/MTACCMDH/SGACC/DTA | AGB | Republika Gabońska |
| AIR TOURIST (ALLEGIANCE) | 0026/MTACCMDH/SGACC/DTA | NIL | Republika Gabońska |
| NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE) | 0020/MTACCMDH/SGACC/DTA | nieznany | 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 |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym: | | | Republika Filipin |
| AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES | 4AN2008003 | nieznany | Republika Filipin |
| AIR PHILIPPINES CORPORATION | 2009006 | nieznany | Republika Filipin |
| AIR WOLF AVIATION INC. | 200911 | nieznany | Republika Filipin |
| AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION | 4AN2005003 | nieznany | Republika Filipin |
| ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC. | 4AN9800036 | nieznany | Republika Filipin |
| AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC. | 4AN2007005 | nieznany | Republika Filipin |
| AVIATOUR'S FLY'N INC. | 200910 | nieznany | Republika Filipin |
| AYALA AVIATION CORP. | 4AN9900003 | nieznany | Republika Filipin |
| BEACON | nieznany | nieznany | Republika Filipin |

| 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 |
|---|--|--------------------------|---------------------|
| BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC. | 4AN2008006 | nieznany | Republika Filipin |
| CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC. | 4AN9800025 | nieznany | Republika Filipin |
| CEBU PACIFIC AIR | 2009002 | nieznany | Republika Filipin |
| CHEMTRAD AVIATION CORPORATION | 2009018 | nieznany | Republika Filipin |
| CM AERO | 4AN2000001 | nieznany | Republika Filipin |
| CORPORATE AIR | nieznany | nieznany | Republika Filipin |
| CYCLONE AIRWAYS | 4AN9900008 | nieznany | Republika Filipin |
| FAR EAST AVIATION SERVICES | 2009013 | nieznany | Republika Filipin |
| F.F. CRUZ AND COMPANY, INC. | 2009017 | nieznany | Republika Filipin |
| HUMA CORPORATION | 2009014 | nieznany | Republika Filipin |
| INAE AVIATION CORP. | 4AN2002004 | nieznany | Republika Filipin |
| ISLAND AVIATION | 2009009 | nieznany | Republika Filipin |
| INTERISLAND AIRLINES, INC. | 2010023 | nieznany | Republika Filipin |
| ISLAND TRANSVOYAGER | 2010022 | nieznany | Republika Filipin |
| LION AIR, INCORPORATED | 2009019 | nieznany | Republika Filipin |
| MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES | 4AN9800035 | nieznany | Republika Filipin |
| MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES | 2009016 | nieznany | Republika Filipin |
| MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP | 2010020 | nieznany | Republika Filipin |
| OMNI AVIATION CORP. | 4AN2002002 | nieznany | Republika Filipin |
| PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC. | 4AS9800006 | nieznany | Republika Filipin |
| PACIFIC AIRWAYS CORPORATION | nieznany | nieznany | Republika Filipin |
| PACIFIC ALLIANCE CORPORATION | nieznany | nieznany | Republika Filipin |
| PHILIPPINE AIRLINES | 2009001 | nieznany | Republika Filipin |
| PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP. | 4AN9800015 | nieznany | Republika Filipin |
| ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC. | 4AN2003003 | nieznany | Republika Filipin |
| ROYAL STAR AVIATION, INC. | 4AN9800029 | nieznany | Republika Filipin |
| SOUTH EAST ASIA INC. | 2009004 | nieznany | Republika Filipin |

| 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 |
|--|--|--------------------------|-----------------------------------|
| SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC. | 4AN9800037 | nieznany | Republika Filipin |
| SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION | 2009008 | nieznany | Republika Filipin |
| SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER | 4AN9900010 | nieznany | Republika Filipin |
| SUBIC SEAPLANE, INC. | 4AN2000002 | nieznany | Republika Filipin |
| TOPFLITE AIRWAYS, INC. | nieznany | nieznany | Republika Filipin |
| TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION | 2009007 | nieznany | Republika Filipin |
| WORLD AVIATION, CORP. | nieznany | nieznany | Republika Filipin |
| WCC AVIATION COMPANY | 2009015 | nieznany | Republika Filipin |
| YOKOTA AVIATION, INC. | nieznany | nieznany | Republika Filipin |
| ZENITH AIR, INC. | 2009012 | nieznany | Republika Filipin |
| ZEST AIRWAYS INCORPORATED | 2009003 | nieznany | Republika Filipin |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym: | — | — | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| AFRICA CONNECTION | 10/AOC/2008 | nieznany | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD | 01/AOC/2007 | BGI | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| EXECUTIVE JET SERVICES | 03/AOC/2006 | EJZ | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| GLOBAL AVIATION OPERATION | 04/AOC/2006 | nieznany | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| GOLIAF AIR | 05/AOC/2001 | GLE | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| ISLAND OIL EXPLORATION | 01/AOC/2008 | nieznany | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD | 02/AOC/2002 | TFK | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| TRANSCARG | 01/AOC/2009 | nieznany | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| TRANSLIZ AVIATION (TMS) | 02/AOC/2007 | TMS | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym: | — | — | Sierra Leone |
| AIR RUM, LTD | nieznany | RUM | Sierra Leone |
| DESTINY AIR SERVICES, LTD | nieznany | DTY | Sierra Leone |

| 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 |
|---|--|--------------------------|---------------------|
| HEAVYLIFT CARGO | nieznany | nieznany | Sierra Leone |
| ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD | nieznany | ORJ | Sierra Leone |
| PARAMOUNT AIRLINES, LTD | nieznany | PRR | Sierra Leone |
| SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD | nieznany | SVT | Sierra Leone |
| TEEBAH AIRWAYS | nieznany | nieznany | Sierra Leone |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie | | | Republika Sudanu |
| SUDAN AIRWAYS | nieznany | | Republika Sudanu |
| SUN AIR COMPANY | nieznany | | Republika Sudanu |
| MARSLAND COMPANY | nieznany | | Republika Sudanu |
| ATTICO AIRLINES | nieznany | | Republika Sudanu |
| FOURTY EIGHT AVIATION | nieznany | | Republika Sudanu |
| SUDANESE STATES AVIATION COMPANY | nieznany | | Republika Sudanu |
| ALMAJARA AVIATION | nieznany | | Republika Sudanu |
| BADER AIRLINES | nieznany | | Republika Sudanu |
| ALFA AIRLINES | nieznany | | Republika Sudanu |
| AZZA TRANSPORT COMPANY | nieznany | | Republika Sudanu |
| GREEN FLAG AVIATION | nieznany | | Republika Sudanu |
| ALMAJAL AVIATION SERVICE | nieznany | | Republika Sudanu |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym: | — | — | Suazi |
| SWAZILAND AIRLINK | nieznany | SZL | Suazi |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym: | | | Zambia |
| ZAMBEZI AIRLINES | Z/AOC/001/2009 | ZMA | Zambia |

ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY ⁽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 | | DPRK | cała flota z wyjątkiem dwóch statków powietrznych typu Tu 204 | cała flota z wyjątkiem P-632, P-633 | DPRK |
| AFRIJET ⁽¹⁾ | CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA | | Republika Gabońska | cała flota z wyjątkiem dwóch statków powietrznych typu Falcon 50; jednego statku powietrznego typu Falcon 900 | cała flota z wyjątkiem TR-LGV; TR-LGY TR-AFJ | Republika Gabońska |
| AIR ASTANA ⁽²⁾ | AK-0388-09 | KZR | Kazachstan | cała flota z wyjątkiem dwóch statków powietrznych typu B767; czterech statków powietrznych typu B757; dziesięciu statków powietrznych typu A319/320/321; pięciu 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) |
| 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 ⁽³⁾ | CTA 0001/MTAC/ ANAC | GBK | Republika Gabońska | cała flota z wyjątkiem jednego statku powietrznego typu Boeing B-767-200 | cała flota z wyjątkiem TR-LHP | Republika Gabońska |
| IRAN AIR ⁽⁴⁾ | FS100 | IRA | Islamska Republika Iranu | cała flota z wyjątkiem: czternastu statków powietrznych typu A300, dziesięciu statków powietrznych typu B747, jednego statku powietrznego typu B737, sześciu statków powietrznych typu A320 | cała flota z wyjątkiem EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF | Islamska Republika Iranu |

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

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika | Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem | Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny | Państwo rejestracji |
|---|--|--------------------------|---------------------|--|--|--|
| | | | | | EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG | |
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) | CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA | NVS | Republika Gabońska | cała flota z wyjątkiem jednego statku powietrznego Challenger CL601, jednego 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 trzech statków powietrznych typu Boeing B-777 i czterech 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 Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

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

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

(⁴) Iran Air może wykonywać przewozy w Unii Europejskiej przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywach 48 i 49 niniejszego rozporządzenia.