

## ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 715/2008

z dnia 24 lipca 2008 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005<sup>(2)</sup>.
- (2) Jedno z państw członkowskich złożyło wniosek o uaktualnienie wykazu wspólnotowego zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oraz art. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005<sup>(3)</sup>.
- (3) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także kraje trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (4) 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 Wspólnoty lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.

- (5) 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<sup>(4)</sup>.
- (6) Komisja, a także w określonych przypadkach niektóre państwa członkowskie, przeprowadziły konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.
- (7) W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

**Mahan Air**

- (8) Zgodnie z motywem 41 rozporządzenia Komisji nr 331/2008 oraz w związku z zaproszeniem wystosowanym przez przewoźnika Mahan Air, w dniach od 16 do 20 czerwca 2008 r. zespół europejskich ekspertów przeprowadził inspekcję w Islamskiej Republice Iranu w celu sprawdzenia, na ile przewoźnik wdrożył działania naprawcze mające na celu usunięcie wcześniej stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Sprawozdanie wskazuje na znaczny postęp, jaki poczynił przewoźnik po umieszczeniu go we wspólnotowym wykazie, i potwierdza przeprowadzenie przez przewoźnika działań naprawczych niezbędnych do usunięcia wszystkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do objęcia go zakazem wykonywania przewozów.
- (9) W sprawozdaniu stwierdza się również, że niektóre inne uchybienia mogą nadal mieć wpływ na nieprzerwaną zdolność do lotu części floty przewoźnika, z wyjątkiem dwóch statków powietrznych typu Airbus A-310 zarejestrowanych we Francji (F-OJHH i F-OJHI). Liczne bieżące działania, takie jak uruchomienie nowego oprogramowania oraz mianowanie nowego szefa technicznego i nowego szefa ds. jakości, mają za zadanie zapobiec pojawieniu się nieprawidłowości w przyszłości. Komisja przyjęła również do wiadomości zamiar eksploataowania przez przewoźnika na trasach do Wspólnoty wyłącznie dwóch statków powietrznych zarejestrowanych we Francji.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 331/2008 (Dz.U. L 102 z 12.4.2008, s. 3).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 8.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 (Dz.U. L 10 z 12.1.2008, s. 1).

- (10) Na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Mahan Air wdrożył wszystkie niezbędne środki w celu spełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa i w związku z tym może być wykreślony z załącznika A. Komisja nadal będzie uważnie monitorować działalność przewoźnika. Państwa członkowskie będą regularnie sprawdzać jego rzeczywistą zgodność z odpowiednimi normami bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie kontroli statków powietrznych przewoźnika przeprowadzanych na ziemi, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 351/2008 z dnia 16 kwietnia 2008 r. wdrażające dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie priorytetowego traktowania kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty<sup>(1)</sup>.

### Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gabońskiej

- (11) Istnieją potwierdzone dowody istotnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych u niektórych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Gabońskiej. W 2007 r. ICAO, w ramach realizacji globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem, wskazało na poważne uchybienia w zakresie możliwości wypełniania zadań związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem lotniczym przez urząd lotnictwa cywilnego Republiki Gabońskiej. Ponad 93 % z norm ICAO nie było wdrożonych w momencie zakończenia kontroli ICAO.
- (12) Istnieją potwierdzone dowody istotnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych u niektórych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Gabońskiej i wykonujących loty do Wspólnoty. Przypadki te zostały stwierdzone przez właściwy organ Francji w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA<sup>(2)</sup>.
- (13) Zjednoczone Królestwo poinformowało Komisję o udzielonej w dniu 4 kwietnia 2008 r., w związku z wynikami sprawozdania z kontroli ICAO, odmowie wydania zezwolenia na wykonywanie lotów przez Gabon Airlines Cargo w oparciu o wspólne kryteria, zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Ponadto, ze względu na wątpliwości wyrażone przez ICAO co do możliwości sprawowania przez Republikę Gabońską prawidłowego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami, którym wydano w tym kraju koncesje, dnia 7 kwietnia 2008 r. Zjednoczone Królestwo złożyło w Komisji wniosek o aktualizację wykazu wspólnotowego na mocy art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oraz zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 473/2006, w celu rozszerzenia zakazu wykonywania przewozów na wszystkich przewoźników, którym certyfikaty wydał właściwy organ Republiki Gabońskiej.
- (14) W związku z wynikami kontroli ICAO i na wniosek Zjednoczonego Królestwa Komisja przeprowadziła konsultacje z właściwymi organami Gabonu w sprawie podjętych przez nie działań mających na celu usunięcie uchybień stwierdzonych przez ICAO i państwa członkowskie. Właściwe organy Gabonu natychmiast zareagowały na przedstawione zarzuty, informując o swoim zobowiązaniu podjęcia wszelkich niezbędnych działań mających na celu wdrożenie obowiązujących norm ICAO i jak najszybszego zapewnienia zgodności z nimi. Ponadto właściwe organy Gabonu przedstawiły Komisji dowody potwierdzające przyjęcie w maju 2008 r. nowego kodeksu lotnictwa cywilnego, opracowanie szczegółowych przepisów operacyjnych dotyczących zdatości do lotu i eksploatacji statków powietrznych oraz poinformowały o decyzji ustanawiającej niezależną agencję lotnictwa cywilnego (ANAC), która powinna zostać ogłoszona w lipcu 2008 r. Te najważniejsze inicjatywy, podjęte szybko i skutecznie przez Republikę Gabońską, ustanawiają zupełnie nowy system lotnictwa cywilnego, który mógłby zostać wdrożony do grudnia 2008 r. Właściwe organy Gabonu poinformowały także Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o zawarciu z ICAO umowy, obowiązującej od lipca 2008 r. przez okres jednego roku, przewidującej pomoc dla Gabonu w opracowaniu nowego systemu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa.
- (15) Jeśli chodzi o okres przejściowy, zanim ANAC rozpocznie pełną działalność, a przewoźnicy lotniczy otrzymają nowe certyfikaty na podstawie nowych przepisów i nowych ram instytucjonalnych, Republika Gabonu poinformowała Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o szeregu natychmiastowych działań, jakie podjęto: cofnięciu certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) dla Gabon Airlines Cargo w dniu 13 czerwca 2008 r.; ograniczeniach nałożonych na działalność gabońskich przewoźników wykonujących loty do Wspólnoty, polegających na zakazie korzystania ze statków powietrznych zarejestrowanych poza Republiką Gabońską; obowiązkowych kontrolach przed lotem wszystkich statków powietrznych odlatujących z portów lotniczych Gabonu do Wspólnoty, skutkujących uziemieniem statków powietrznych, w których stwierdzono niezadowalający stan techniczny, do czasu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (16) Przeprowadzona przez Komisję analiza sytuacji w zakresie certyfikatów przewoźnika lotniczego wydanych przewoźnikom Solenta Aviation Gabon, Sky Gabon, Nouvelle Air Affaires Gabon, SCD Aviation, Nationale et Régionale Transport, Air Services SA, Air Tourist (Alliance) wskazuje na zastrzeżenia dotyczące specyfikacji eksploatacyjnych. W szczególności obszar operacji dopuszcza wykonywanie lotów na całym świecie, pomimo, że właściwe organy Gabonu twierdzą,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 109 z 19.4.2008, s. 7.

<sup>(2)</sup> DGAC/F-2007-1595, DGAC/F-2007-1950, DGAC/F-2007-2291, DGAC/F-2008-176, DGAC/F-2008-405, DGAC/F-2008-44.

iż ograniczone one są do Gabonu i/lub subregionu. Ponadto operacje lotnicze wydają się być ograniczone do lotów wykonywanych z widocznością, co byłoby nieodpowiednie do wykonywania bezpiecznych lotów w Europie. Właściwe organy Gabonu podały, że zamierzają szybko wyjaśnić sytuację. Komisja uważa, że w oczekiwaniu na analizę sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Republice Gabońskiej, która będzie miała miejsce przy okazji kolejnego spotkania Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, i po wydaniu nowych certyfikatów omawianym przewoźnikom zgodnie z normami ICAO, przewoźnicy ci powinni zostać objęci zakazem wykonywania lotów i wpisani do załącznika A na podstawie wspólnych kryteriów.

- (17) Biorąc pod uwagę wyniki kontroli na ziemi przeprowadzonych w portach lotniczych Wspólnoty w ramach programu SAFA, jak również zobowiązanie się właściwych organów Gabonu do zawarcia z zewnętrznymi inspektorami umowy dotyczącej przeprowadzania regularnych kontroli na ziemi przed odlotem w rejs międzynarodowy do Wspólnoty oraz decyzję rządu Gabonu o zakazie wykonania lotu w przypadku stwierdzenia uchybień w zakresie bezpieczeństwa, Komisja uważa, że powinno dopuścić się loty do Wspólnoty wykonywane przez pozostałych dwóch przewoźników, Gabon Airlines i Afrijet, pod warunkiem, że będą one ściśle ograniczone do obecnego poziomu z wykorzystaniem aktualnie używanych statków powietrznych. Przewoźnicy ci powinni zatem zostać wpisani do załącznika B na podstawie wspólnych kryteriów.
- (18) Komisja nadal będzie uważnie monitorować działalność tych dwóch przewoźników. Państwa członkowskie będą regularnie sprawdzać rzeczywistą zgodność z odpowiednimi normami bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie kontroli na ziemi przeprowadzanych w statkach powietrznych tych przewoźników zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008. Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, zamierza sprawdzić, czy zapowiedziane środki zostały wdrożone w sposób zadowalający, przeprowadzając w odpowiednim czasie inspekcję na miejscu.

#### **Przewoźnicy z Republiki Kirgiskiej**

- (19) Organy Republiki Kirgiskiej przekazały Komisji informacje o wydaniu certyfikatu przewoźnika lotniczego następującym przewoźnikom lotniczym: Valor Air i Artik Avia. Ponieważ powyższe organy wykazały brak możliwości sprawowania stosownego nadzoru bezpieczeństwa nad przewoźnikami przez nie certyfikowanymi, wymienieni dwaj przewoźnicy powinni zostać ujęci w załączniku A.
- (20) Organa Republiki Kirgiskiej dostarczyły Komisji dowody na wycofanie certyfikatów przewoźnika lotniczego następujących przewoźników: Botir Avia; Intal Avia; Air

Central Asia. Jako że przewoźnicy ci w konsekwencji zaprzestali prowadzenia działalności, należy wykreślić ich z załącznika A.

#### **Cubana de Aviación SA**

- (21) Zgodnie z motywem 24 rozporządzenia nr 331/2008, w dniu 19 czerwca 2008 r., właściwe organy Republiki Kuby poinformowały Komisję, że statki powietrzne typu Ilyushin IL-62 o znakach rejestracyjnych CU-T1284 i CU-T1280, należące do przewoźnika Cubana de Aviación, zostały wyposażone w system E-GPWS. Statek powietrzny IL-62 o znaku rejestracyjnym CU-T1283 został wycofany z eksploatacji, gdyż skończył się okres jego żywotności. Ponadto właściwe organy Republiki Kuby poinformowały Komisję o przeprowadzeniu kontroli dotyczącej wszystkich uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa i stwierdziły ich skuteczne usunięcie przez przewoźnika.
- (22) Komisja przeanalizowała przekazane informacje i uważa, że podjęte środki są odpowiednie, aby usunąć uchybienia w zakresie bezpieczeństwa uprzednio stwierdzone w statkach powietrznych przewoźnika Cubana de Aviación wykonujących przewozy do Wspólnoty. Państwa członkowskie będą regularnie sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi dotyczących statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

#### **Iran Air**

- (23) Istnieją potwierdzone dowody niespełnienia określonych norm bezpieczeństwa, ustanowionych w konwencji chicagowskiej, przez przewoźnika Iran National Airlines („Iran Air”) obsługującego połączenia do Wspólnoty. Przypadki uchybień w zakresie bezpieczeństwa zostały stwierdzone przez właściwe organy Austrii, Francji, Niderlandów, Niemiec, Szwajcarii, Szwecji, Włoch i Zjednoczonego Królestwa w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> ACG-2007-63, ACG-2007-90, ACG-2007-139, ACG-2008-58, ACG-2008-105, DGAC/F-2004-198, DGAC/F-2004-456, DGAC/F-2004-1218, DGAC/F-2005-194, DGAC/F-2005-523, DGAC/F-2005-1333, DGAC/F-2006-197, DGAC/F-2006-404, DGAC/F-2006-531, DGAC/F-2006-767, DGAC/F-2006-1696, DGAC/F-2007-185, DGAC/F-2007-575, DGAC/F-2007-1064, DGAC/F-2007-1802, DGAC/F-2007-2074, DGAC/F-2007-2254, DGAC/F-2007-2471, DGAC/F-2008-303, DGAC/F-2008-732, LBA/D-2004-42, LBA/D-2004-359, LBA/D-2004-780, LBA/D-2005-504, LBA/D-2005-521, LBA/D-2005-593, LBA/D-2006-234, LBA/D-2006-425, LBA/D-2007-463, LBA/D-2007-520, LBA/D-2007-536, LBA/D-2007-724, LBA/D-2008-209, LBA/D-2008-278, LBA/D-2008-441, ENAC-IT-2004-349, ENAC-IT-2005-85, ENAC-IT-2005-168, ENAC-IT-2005-521, ENAC-IT-2006-843, ENAC-IT-2007-387, ENAC-IT-2007-417, ENAC-IT-2007-572, ENAC-IT-2007-637, ENAC-IT-2008-104, CAA-NL-2004-91, CAA-NL-2004-92, CAA-NL-2005-15, CAA-NL-2005-36, CAA-NL-2005-117, CAA-NL-2007-190, CAA-NL-2008-43, SCAA-2005-32, SCAA-2005-57, SCAA-2007-60, CAA-UK-2004-24, CAA-UK-2004-150, CAA-UK-2004-158, CAA-UK-2004-208, CAA-UK-2005-34, CAA-UK-2008-76, CAA-UK-2008-100, FOCA-2005-308, FOCA-2007-494.

- (24) Przewoźnik przedstawił szereg działań naprawczych, które zostały zaproponowane właściwym organom wyżej wymienionych państw członkowskich, a także plan działań naprawczych mających na celu usunięcie w sposób usystematyzowany uchybień dotyczących licznych obszarów pozostających w kompetencji przewoźnika. Na zaproszenie przewoźnika i właściwych organów Islamskiej Republiki Iranu, w dniach od 16 do 20 czerwca 2008 r., zespół europejskich ekspertów przeprowadził inspekcję w celu sprawdzenia, na ile przewoźnik wdrożył działania naprawcze. Sprawozdanie pokazuje, że przewoźnik utworzył w ramach działu zapewniania jakości służbę odpowiedzialną za analizowanie i korygowanie stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, a także badanie ich źródeł, aby zapobiec ich ponownemu wystąpieniu.
- (25) Na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Iran Air stale wdraża wszelkie niezbędne środki mające na celu usunięcie w zadowalający sposób wszystkich uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z odpowiednimi normami bezpieczeństwa. W związku z tym obecnie nie ma potrzeby podejmowania dalszych działań. Komisja nadal będzie uważnie monitorować działalność przewoźnika. Państwa członkowskie będą regularnie sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi dotyczących statków powietrznych tego przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

#### Yemenia – Yemen Airways

- (26) Istnieją potwierdzone dowody niespełnienia określonych norm bezpieczeństwa ustanowionych w konwencji chicagowskiej przez przewoźnika Yemenia – Yemen Airways obsługującego połączenia do Wspólnoty. Uchybienia te zostały stwierdzone przez właściwe organy Francji, Niemiec i Włoch w trakcie przeprowadzania kontroli na ziemi zgodnie z programem SAFA<sup>(1)</sup>.
- (27) Yemenia zawarła umowę z producentem statków powietrznych Airbus, na podstawie której ten ostatni zapewni ekspertów i audytorów technicznych w celu przeszkolenia personelu (pilotów i techników) oraz monitorowania działalności przewoźnika w dwóch obszarach: utrzymania i obsługi technicznej oraz eksploatacji statków powietrznych. W listopadzie i grudniu 2007 r. Airbus przeprowadził audyt u przewoźnika w zakresie tych dwóch obszarów, a następnie wskazał na konieczność przeprowadzenia działań naprawczych w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa i skutecznego usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie przeprowadzania kontroli na ziemi, a odnoszących się do tych
- (28) Komisja uważa, że plan działań naprawczych nie rozwiązuje w zadowalający sposób wszystkich stwierdzonych problemów w zakresie bezpieczeństwa. Pomimo że przewoźnik wykazał skuteczność swojej struktury i organizacji, mogącą zapewnić ogólną zgodność z polityką bezpieczeństwa, pewne kwestie nadal pozostają otwarte. Jeśli chodzi o kwestie operacyjne, w szczególności szkolenia na ziemi i w locie, nie wskazano, czy i jakimi środkami będą realizowane działania naprawcze, gdyż brak jest informacji na temat niezbędnych kwalifikacji i doświadczenia przydzielonego personelu. W obszarze utrzymania i obsługi technicznej plan działań zawiera liczne kwestie otwarte, takie jak ETOPS, obsługę techniczną, bibliotekę techniczną, które stanowią elementarne warunki dla bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych oraz dla prawidłowego wykonania prac w zakresie utrzymania. Dogłębna ocena planu działań w tym zakresie nie jest możliwa z powodu niekompletności udzielonych przez przewoźnika odpowiedzi. Dodatkową dokumentację przesłano Komisji w dniach 12 i 25 czerwca 2008 r. Dokumentacja ta zawiera plan działań naprawczych skorygowany w związku z przeprowadzonymi rozmowami z Airbusem. Dokumentacja uzupełniająca skorygowany plan działań naprawczych została przedłożona Komisji w dniu 7 lipca 2008 r.
- (29) W celu zakończenia prowadzonej przez Komisję i państwa członkowskie oceny szczegółowej dokumentacji uzupełniającej, przedłożonej przez Yemenia, Komisja wystąpi do przewoźnika o udzielenie dodatkowych wyjaśnień dotyczących skorygowanego planu działań naprawczych uwzględniającego rozmowy pomiędzy przewoźnikiem a Airbusem.
- (30) Komisja uznaje wysiłki przewoźnika Yemenia mające na celu usunięcie stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto ostatnie kontrole na ziemi przeprowadzone we Wspólnocie nie wykazały poważniejszych uchybień. Komisja uważa jednak, że działania naprawcze przedstawione przez Yemenia muszą zostać w pełni wdrożone i podlegać ścisłej kontroli, a państwa członkowskie powinny regularnie sprawdzać rzeczywistą zgodność z odpowiednimi normami bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie kontroli na ziemi przeprowadzanych w statkach powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

(1) DGAC/F-2005-270, DGAC/F-2005-471, DGAC/F-2005-1054, DGAC/F-2005-1291, DGAC/F-2006-60, DGAC/F-2006-601, DGAC/F-2006-716, DGAC/F-2006-1465, DGAC/F-2006-1760, DGAC/F-2006-2066, DGAC/F-2007-119, DGAC/F-2007-1002, DGAC/F-2007-1332, DGAC/F-2007-2066, DGAC/F-2008-478, DGAC/F-2008-1129, LBA/D-2006-47, LBA/D-2006-103, LBA/D-2006-157, LBA/D-2007-477, ENAC-IT-2005-51, ENAC-IT-2005-218, ENAC-IT-2005-648, ENAC-IT-2006-330, ENAC-IT-2008-126.

(31) Zatem na tym etapie Komisja uważa, że przewoźnik nie powinien zostać wpisany do załącznika A. Po zakończeniu oceny skorygowanego planu działań naprawczych i dokumentacji uzupełniającej, Komisja zdecyduje o stosownych środkach.

**Przewoźnicy lotniczy z Kambodży**

- (32) Istnieją potwierdzone dowody istotnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych u wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kambodży. W listopadzie i grudniu 2007 r. ICAO skontrolowało to państwo i stwierdziło bardzo liczne przypadki braku zgodności z międzynarodowymi normami. Ponadto ICAO zgłosiło wszystkim umawiającym się stronom poważne zastrzeżenia co do możliwości wypełniania zadań związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem lotniczym przez urząd lotnictwa cywilnego Kambodży.
- (33) Właściwe organy Kambodży wykazały brak możliwości wdrożenia i egzekwowania norm bezpieczeństwa ICAO. W szczególności Kambodża wydała dziewięć certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC) bez ustanowienia systemu certyfikacji przewoźników lotniczych. Personel techniczny i operacyjny Państwowego Sekretariatu Lotnictwa Cywilnego („SSCA”) nie bierze udziału w procesie certyfikacji wnioskodawców. SSCA nie może zapewnić zgodności posiadaczy AOC z postanowieniami załącznika 6 ICAO i obowiązującymi wymogami krajowymi. Ponadto nie jest możliwe wiarygodne ustalenie obecnego statusu zdadności do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w Kambodży.
- (34) Komisja przeprowadziła konsultacje z właściwymi organami Kambodży w sprawie podjętych przez nie działań mających na celu usunięcie uchybień stwierdzonych przez ICAO. SSCA wykazał gotowość do poprawy sytuacji i rozpoczął realizację wielu istotnych działań naprawczych, między innymi ustanowienie rejestru statków powietrznych, wyrejestrowanie znacznej części floty, zawieszenie czterech z dziewięciu AOC oraz wydanie licznych regulacji, które staną się w pełni obowiązujące w listopadzie 2008 r. Komisja uważa, że te pierwsze działania naprawcze są zachęcające i że uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone przez ICAO mogą zostać w pełni usunięte po pełnym wdrożeniu wszystkich działań.
- (35) Komisja wzywa SSCA do podjęcia zdecydowanych działań, jeśli chodzi o uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do kompletnej ponownej certyfikacji przewoźników, którzy posiadają obecnie koncesje wydane w Kambodży, która byłaby w pełni zgodna z normami ICAO. W tym celu SSCA powinien dostarczyć przed kolejnym spotkaniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa w listopadzie 2008 r. wszelkie niezbędne informacje dotyczące wdrożenia działań naprawczych w odniesieniu do uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO. W przeciwnym razie Komisja będzie zmuszona podjąć decyzję o wpisaniu do załącznika A wszystkich przewoźników, którym wydano koncesje w Kambodży.

**Przewoźnicy lotniczy z Sierra Leone**

- (36) Właściwe organy Sierra Leone poinformowały Komisję o podjęciu przez nie działań w celu wyrejestrowania wszystkich statków powietrznych zarejestrowanych w Sierra Leone i poprosiły o usunięcie z załącznika A wszystkich przewoźników posiadających koncesje wydane w Sierra Leone. Ponadto organy te poinformowały Komisję, że przewoźnik Bellview Airlines (SL) nie posiada już certyfikatu przewoźnika lotniczego i w związku z tym powinien zostać usunięty z załącznika A.
- (37) Jeśli chodzi o usunięcie wszystkich przewoźników posiadających koncesje wydane w Sierra Leone, w tym Bellview Airlines (SL), Komisja jest zdania, że wykreślenie ich z załącznika A nie jest uzasadnione, ponieważ nie ma żadnych dowodów na to, że przewoźnicy ci zaprzestali działalności. W związku z tym przewoźnicy ci powinni nadal figurować w załączniku A.
- (38) Jeśli chodzi o zarys planu działań naprawczych przesłanego przez właściwe organy Sierra Leone do ICAO, Komisja nie otrzymała dowodów (odpowiedniej dokumentacji) potwierdzających usunięcie w ustalonych terminach uchybień dotyczących nadzoru w zakresie bezpieczeństwa oraz odpowiednich norm, a także zalecanych praktyk w lotnictwie cywilnym.

**Przewoźnicy lotniczy z Republiki Indonezji**

- (39) Dnia 16 maja Komisja otrzymała aktualne dane na temat postępów we wdrażaniu przez właściwe organy Indonezji planu działań naprawczych. Otrzymane przez Komisję dnia 16 czerwca 2008 r. dowody pokazują, że organy krajowe nie mają na tę chwilę możliwości zapewnienia nadzoru nad przewoźnikami, którym wydały certyfikaty, w szczególności jeśli chodzi o nadzór nad operacjami lotniczymi.
- (40) W dniu 2 czerwca 2008 r. Komisja otrzymała także od właściwych organów Indonezji informacje o planowanym i wdrażanym nadzorze nad przewoźnikami Garuda Indonesia, Ekpres Transportasi Antar Benua, Airfast Indonesia i Mandala Airlines. Otrzymane przez Komisję dnia 16 czerwca 2008 r. dowody pokazują, że nadzór nad operacjami lotniczymi powyżej wymienionych przewoźników jest niedostateczny.

- (41) W dniu 10 lipca 2008 r. właściwe organy Indonezji przedstawiły Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego plan działań naprawczych mający na celu usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO. Na poparcie powyższego przedstawiono dokumentację uzupełniającą dotyczącą wdrożenia planu działań naprawczych przedłożonego przez Indonezję w dniu 1 lipca 2008 r. Właściwe organy Indonezji dołożyły ogromnych starań, aby poprawić sytuację w zakresie bezpieczeństwa w ich kraju poprzez rozpoczęcie procesu wdrażania szeregu zakrojonych na szeroką skalę działań naprawczych, które obecnie są w trakcie realizacji i powinny zostać zakończone w najbliższych miesiącach. Organy te potwierdziły także, że ICAO nie zgodziło się jeszcze na zamknięcie żadnej z kwestii wskazanych podczas ostatnich kontroli przeprowadzonych w listopadzie 2000 r., kwietniu 2004 r. i lutym 2007 r.
- (42) W dniu 7 maja 2008 r. przewoźnik Garuda Indonesia przedstawił informacje uzupełniające, o które prosiła Komisja w trakcie spotkania Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z przewoźnikiem w dniu 3 kwietnia 2008 r., dotyczące działań naprawczych podjętych w zakresie systemów kontroli wewnętrznej i instalacji systemów E-GPWS w statkach powietrznych typu B-737. Z analizy dokumentacji wynika, że Garuda Indonesia zakończyła realizację działań koniecznych, aby spełnić normy ICAO. Nadal jednak istnieją zastrzeżenia co do operacji lotniczych, po dwóch podobnych incydentach, jakie miały miejsce w dniach 9 i 28 maja 2008 r.
- (43) Na podstawie wspólnych kryteriów oraz ze względu na fakt, że do dnia dzisiejszego ICAO nie zgodziło się na zamknięcie żadnej z kwestii wskazanych podczas przeprowadzonych kontroli, ocenia się, że obecnie właściwe organy Indonezji nie wykazały, iż wywiązują się ze swoich obowiązków regulacyjnych i nadzorczych zgodnie z normami ICAO w odniesieniu do wszystkich przewoźników, którym wydały certyfikaty. Dlatego też żaden przewoźnik indonezyjski nie może zostać obecnie wykreślony ze wspólnotowego wykazu.
- (44) Komisja będzie ściśle współpracować z ICAO w celu dokonania oceny możliwości wdrożenia i egzekwowania międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez właściwe organy Indonezji. Zanim wprowadzone zostaną jakiegokolwiek zmiany w zakresie obecnych środków, Komisja zamierza dokonać inspekcji w Indonezji.
- (45) Przewoźnicy Airfast Indonesia, Garuda Indonesia i Mandala Airlines złożyli indywidualne wnioski z prośbą o umożliwienie im ustnego przedstawienia swoich uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Przewoźnikom dano taką możliwość w dniach 9 i 10 lipca 2008 r.
- (46) Właściwe organy Indonezji dostarczyły Komisji dowody potwierdzające wycofanie AOC przewoźnikowi Adam Sky Connection Airlines. Ponieważ przewoźnik ten w konsekwencji zaprzestał działalności, powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (47) Właściwe organy Indonezji przekazały Komisji zaktualizowany wykaz przewoźników lotniczych posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego. Obecnie następujący przewoźnicy lotniczy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service (AOC nr 121-008 i 135-001), Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Airlines (AOC nr 121-018 i 135-037), Ekspres Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Ekspres Airlines, Republic Ekspres Airlines, Airfast Indonesia, Helizona, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Deltasatya, Pura Wisata Baruna, Panarbangan Angkasa Semesta, ASI Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Balai Kalibrasi Fasilitas Penerbangan, Sampurna Air Nusantara, and Eastindo. Wspólnotowy wykaz powinien zostać odpowiednio uaktualniony, a wymienieni przewoźnicy powinni zostać wpisani do załącznika A.
- (48) Ponadto właściwe organy Indonezji poinformowały Komisję, że AOC przewoźników Helizona, Dirgantara Air Service, Kura-Kura Aviation, Asco Nusa Air i Tri MG Intra Airlines zostały zawieszono. Ponieważ działania te mają charakter tymczasowy, Komisja jest zdania, że wykreślenie ich z załącznika A nie jest uzasadnione.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Republiki Filipin**

- (49) Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) obniżyła rating bezpieczeństwa Republiki Filipin w swoim programie IASA, ponieważ Republika Filipin nie spełnia międzynarodowym norm bezpieczeństwa ICAO. W konsekwencji przewoźnicy z Republiki Filipin mogą prowadzić swoją działalność jedynie na obecnym poziomie pod wzmożonym nadzorem FAA. Rozszerzenie lub zmiana zakresu przewozów do Stanów Zjednoczonych wykonywanych przez tych przewoźników nie są dozwolone.

- (50) ICAO poinformowała, że w listopadzie 2008 r. przeprowadzi szczegółową inspekcję Urzędu ds. Transportu Lotniczego Republiki Filipin w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP).
- (51) Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Filipin zgłaszając zastrzeżenia co do bezpieczeństwa działalności przewoźników, którzy otrzymali koncesje w tym kraju. Filipiny poinformowały o przyjęciu w marcu 2008 r. nowej ustawy w sprawie urzędu lotnictwa cywilnego, a także o restrukturyzacji właściwego organu i jego przekształceniu w całkowicie niezależny organ, który rozpoczął działalność dnia 7 lipca 2008 r. Nie przedstawiono jednak do tej pory szczegółowego planu działań naprawczych.
- (52) Komisja uważa, że decyzję o ewentualnym wpisaniu do wspólnotowego wykazu wszystkich przewoźników, którym wydano certyfikaty w Republice Filipin, należy odroczyć do czasu opublikowania wyników inspekcji ICAO. Tymczasem Komisja i państwa członkowskie nadal będą monitorować sytuację tych przewoźników w zakresie bezpieczeństwa.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej**

- (53) Po przyjęciu rozporządzenia (WE) nr 331/2008 Komisja wraz z kilkoma państwami członkowskimi wysłuchała w dniach od 21 do 23 kwietnia 2008 r. wystąpień 13 rosyjskich przewoźników podlegających ograniczeniom przewozowym na podstawie decyzji właściwych organów Federacji Rosyjskiej. Przedstawiona przez tych przewoźników dokumentacja i wystąpienie organów sprawujących nadzór pozwoliły wyjaśnić sytuację tych przewoźników lotniczych w zakresie bezpieczeństwa oraz ich zgodność z normami ICAO obowiązującymi w ruchu międzynarodowym. Wystąpienia pozwoliły także stwierdzić, że liczne statki powietrzne nie są, jak wynika z dokumentacji przedłożonej przez właściwe organy Federacji Rosyjskiej, wyposażone w systemy umożliwiające wykonywanie lotów na trasach międzynarodowych zgodnie z normami ICAO, w szczególności wymagane systemy TAWS/E-GPWS. Organy te podjęły konieczne działania w ramach rosyjskiego prawa, aby zakazać eksploatacji tych statków powietrznych na trasach do, wewnątrz i ze Wspólnoty oraz do, wewnątrz i z Islandii, Norwegii i Szwajcarii, a także w celu zweryfikowania odpowiednio AOC i specyfikacji eksploatacyjnych wymienionych przewoźników. Zweryfikowane AOC wraz z kompletnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi będą zgłaszane Komisji przed każdorazowym przekroczeniem przez te statki powietrzne przestrzeni powietrznej Wspólnoty. Dnia 25 kwietnia 2008 r. właściwe organy Federacji Rosyjskiej przyjęły decyzję, która weszła w życie dnia 26 kwietnia 2008 r.
- (54) Zgodnie z tą decyzją następujące statki powietrzne są wyłączone z eksploatacji na trasach do i ze Wspólnoty oraz na trasach wewnątrzwspólnotowych:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 i RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;
  - b) 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 (nieznana rejestracja); wszystkie (49) helikoptery Mi-8 (nieznana rejestracja); wszystkie (11) helikoptery Mi-171 (nieznana rejestracja); wszystkie (8) helikoptery Mi-2 (nieznana rejestracja); wszystkie (1) helikoptery EC-120B (nieznana rejestracja);
  - c) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 i RA-85457;
  - d) Krasnoyarsky Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85505 i RA-85529; TU-154M: RA-85672, RA-85678, RA-85682, RA-85683, RA-85694, RA-85759, RA-85801, RA-85817 i RA-85821; Ilyushin IL-86: RA-86121, RA-86122, RA-86137 i RA-86145;
  - e) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42526, RA-42538 i RA-42541;
  - f) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; wszystkie TU-134 (nieznana rejestracja); wszystkie Antonovy An-24 (nieznana rejestracja); wszystkie An-2 (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery Mi-2 (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery Mi-8 (nieznana rejestracja) <sup>(1)</sup>;
  - g) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622, RA-85690 i RA-85618;

<sup>(1)</sup> Dnia 6 czerwca 2008 r. właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komisję o zainstalowaniu systemu E-GPWS w następujących statkach powietrznych przewoźnika Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B o znakach rejestracyjnych RA-85603, RA-85604. Przedstawiły także zmienione specyfikacje operacyjne w AOC przewoźnika.

- h) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42347, RA-42374, RA-42433; Yak-40: RA-88287; wszystkie Tupolevy TU-134A obejmujące: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 i RA-65973; wszystkie Antonovy AN-24RV obejmujące: RA-46625 i RA-47818;
- i) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 i RA-85508 (<sup>1</sup>);
- j) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85727, RA-85733, RA-85755, RA-85788, RA-85789, RA-85796, RA-85803, RA-85806, RA-85820, RA-85681 i RA-85685; TU-154B: RA-85504, RA-85550, RA-85557; wszystkie (29) TU-134: RA-65005, RA-65024, RA-65033, RA-65055, RA-65127, RA-65143, RA-65148, RA-65560, RA-65565, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, RA-65916 i RA-65977; wszystkie (1) TU-134B: RA-65716; wszystkie (4) Antonovy AN-24B: RA-46267, RA-46388, RA-47289 i RA-47847; wszystkie (3) AN-24 RV: RA-46509, RA-46519 i RA-47800; wszystkie (10) Yakovlevy Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 i RA-88280; wszystkie helikoptery Mil-26: (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery Mil-10: (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery Mil-8 (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery AS-355 (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery BO-105 (nieznana rejestracja);
- k) Rosija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65093, RA-65109, RA-65113, RA-65553, RA-65555, RA-65759, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65912, RA-65921, RA-65979 i RA-65994; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 i RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87969, RA-87971, RA-87972 i RA-88200.

- (55) Dla przewoźników Airlines 400 JSC i Atlant Soyuz nie określono takich statków powietrznych.
- (56) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej i Komisja nadal zobowiązują się do kontynuowania ścisłej współpracy i wymiany wszelkich niezbędnych informacji związanych z bezpieczeństwem ich przewoźników lotniczych. Państwa członkowskie będą regularnie sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpie-

czeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi dotyczących statków powietrznych tych przewoźników, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

### Przewoźnicy lotniczy z Ukrainy

#### Ukraine Cargo Airways

- (57) Zgodnie z motywem 18 rozporządzenia nr 331/2008 przewoźnik Ukraine Cargo Airways przedstawił dnia 1 kwietnia 2008 r. poprawiony plan działań naprawczych zawierający zmiany, których zażądały właściwe organy Ukrainy w wyniku przeprowadzonej kontroli przewoźnika. Dnia 11 kwietnia 2008 r. Komisja poprosiła właściwe organy Ukrainy o przedstawienie do dnia 10 maja 2008 r. dowodów potwierdzających kontrolę skuteczności wdrożenia poprawionego planu działań naprawczych.
- (58) Dnia 19 czerwca 2008 r. właściwe organy Ukrainy poinformowały Komisję, że nie są w stanie potwierdzić realizacji działań naprawczych przez przewoźnika Ukraine Cargo Airways. Ponadto poinformowały, iż uważają niektóre z tych działań naprawczych za nieskuteczne. Dnia 27 czerwca organy te przedłożyły dokumentację uzupełniającą informując Komisję, że przewoźnik dokonał „zasadniczego postępu, jeśli chodzi o poprawę stanu technicznego swojej floty, dokumentacji, polityki i procedur, a także szkolenia załóg”, jednak „przewoźnik jest ograniczony czasem i innymi okolicznościami, w tym opóźnieniami spowodowanymi przez podmioty świadczące usługi utrzymania, jeśli chodzi o zakończenie pełnego cyklu prac we wszystkich statkach powietrznych i poprawę w zakresie szkolenia personelu latającego”. Właściwe organy Ukrainy potwierdziły swoją gotowość kontynuowania ścisłego nadzoru nad Ukraine Cargo Airways oraz zobowiązanie do przekazania Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego pełnej decyzji w sprawie skutecznego wdrożenia przez Ukraine Cargo Airways planu działań naprawczych. Dnia 8 lipca właściwe organy Ukrainy przedstawiły Komisji swoją decyzję o zniesieniu ograniczeń przewozowych w odniesieniu do niektórych statków powietrznych Ukraine Cargo Airways, będącą wynikiem weryfikacji wdrożenia przez przewoźnika planu działań naprawczych.
- (59) Z informacji przedstawionych w dniu 10 lipca 2008 r. Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przez właściwe organy Ukrainy i Ukraine Cargo Airways wynika, że kontrole na ziemi 15 statków powietrznych wykazały, iż plan działań naprawczych został wdrożony tylko w stosunku do 6 statków powietrznych spełniających normy ICAO, w odniesieniu do których organy Ukrainy zdecydowały o zniesieniu wszelkich ograniczeń uprzednio przez organy te nałożonych. Ponadto, zdaniem organów Ukrainy, stwierdzono, że w pozostałych 9 statkach powietrznych nie przeprowadzono wymaganych działań naprawczych zapewniających wdrożenie norm ICAO i w związku z tym statki te nadal podlegają ograniczeniom przewozowym na Ukrainie.

(<sup>1</sup>) Dnia 6 czerwca 2008 r. właściwe organy Federacji Rosyjskiej poinformowały Komisję o zainstalowaniu systemu E-GPWS w następujących statkach powietrznych przewoźnika Ural Airlines: Ilyushin IL-86 o znakach rejestracyjnych RA-86078, RA-86093, RA-86114 i RA-86120. Przedstawiły także zmienione specyfikacje operacyjne w AOC przewoźnika.

(60) Komisja przyznaje, że przewoźnik wykazał się wolą realizacji działań naprawczych w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa dotyczących całej jego floty. Jednak na podstawie dowodów dotyczących wyników kontroli przeprowadzonych do tej pory przez właściwe organy Ukrainy oraz oświadczeń złożonych przez te organy Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego Komisja uważa, że plan nie został w pełni wdrożony przez przewoźnika, gdyż kontrole właściwych organów Ukrainy wskazują na nieadekwatność i nieskuteczność planu działań naprawczych wdrożonych do tej pory. W rzeczywistości Komisja jest zaniepokojona faktem, że przewoźnik był w stanie zapewnić zgodność z normami bezpieczeństwa tylko części swojej floty, podczas gdy z planu tego wynikało, że wdroży on system zarządzania flotą zapewniający zastosowanie wszystkich środków w równym stopniu do wszystkich swoich statków powietrznych. W związku z powyższym na tym etapie przewoźnik nie może zostać wykreślony z załącznika A na podstawie wspólnych kryteriów.

*Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Ukrainy*

(61) Zgodnie z motywem 21 rozporządzenia nr 331/2008, w dniu 11 kwietnia 2008 r. Komisja poprosiła właściwe organy Ukrainy o przedstawienie do dnia 10 maja 2008 r. planu środków służących poprawie nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami, nad którymi organy te sprawują nadzór regulacyjny, oraz nad statkami powietrznymi zarejestrowanymi na Ukrainie. W dniu 22 maja 2008 r., w trakcie konsultacji prowadzonych z właściwymi organami Ukrainy zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 473/2006, Komisja ponowiła swoją prośbę o te dane. Właściwe organy Ukrainy przedstawiły plan dnia 31 maja 2008 r. Plan ten skupia się na: przepisach dotyczących opracowania, wdrożenia i egzekwowania precyzyjnych, wiążących i jasno sformułowanych norm i zasad bezpieczeństwa stosowanych na Ukrainie w zakresie zatwierdzania podmiotów, statków powietrznych i personelu oraz nadzoru nad nimi; zasobach państwowego urzędu lotnictwa obejmujących kwalifikacje personelu i jego szkolenie w celu zapewnienia takiej liczby pracowników oraz takich ich kwalifikacji i doświadczenia, obejmujących także szkolenia wstępne i okresowe, które pozwolą sprostać zadaniom związanym z nadzorem w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami, statkami powietrznymi i personelem na Ukrainie; i wreszcie na kwestii nadzoru nad nieprzerwaną zdadnością do lotu statków powietrznych i ich utrzymaniem, a jednocześnie wskazuje, w jaki sposób właściwe organy Ukrainy gwarantują zapewnienie nieprzerwanej zdadności do lotu statków powietrznych, nad którymi sprawują one nadzór regulacyjny, a także utrzymanie statków powietrznych zgodnie z zatwierdzonymi programami utrzymania podlegającymi okresowej weryfikacji.

(62) Ponadto właściwe organy Ukrainy przedstawiły dowody potwierdzające środki legislacyjne, które będą stosowane do czasu przyjęcia nowego kodeksu lotniczego regulującego także kwestie bezpieczeństwa.

(63) Komisja uważa, że przedstawiony plan działań zawiera działania, które mają poprawić i wzmocnić nadzór w zakresie bezpieczeństwa na Ukrainie. Na tym etapie skuteczność tego planu nie może jednak zostać oceniona, gdyż harmonogram działań naprawczych rozciąga się do 2011 r., natomiast większość środków odnoszących się do nieprzerwanej zdadności do lotu i utrzymania powinna być wdrożona do końca 2008 r.

(64) W związku z powyższym Komisja uważa, że należy uważnie monitorować realizację tego planu. Właściwe organy Ukrainy proszone są o przedkładanie co trzy miesiące sprawozdania z postępu prac. Dlatego też Komisja zamierza przeprowadzić inspekcję właściwych organów Ukrainy w celu sprawdzenia skuteczności procesu wdrażania działań naprawczych, które muszą być wprowadzone w życie do końca 2008 r. Ponadto państwa członkowskie będą regularnie sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi dotyczących statków powietrznych przewoźników posiadających koncesje wydane na Ukrainie, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

**Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B**

(65) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnym wykazie uaktualnionym w dniu 16 kwietnia 2008 r., ani przez organa sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, pomimo skierowania do nich konkretnych wezwań. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać, stosownie do przypadku, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).

(66) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

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

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

*Artykuł 2*

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 24 lipca 2008 r.

*W imieniu Komisji*

Antonio TAJANI

*Wiceprzewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK A

**WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA  
PRZEWOZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY <sup>(1)</sup>**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
AIR KORYO	nieznany	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	nieznany	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym</b>		—	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	podpis ministerialny (postanowienie 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:</b>			Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	nieznany	CEL	Gwinea Równikowa
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Gwinea Równikowa
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n/d	Gwinea Równikowa
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	n/d	Gwinea Równikowa
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Gwinea Równikowa
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, w tym:</b>			Indonezja
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	Indonezja
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonezja
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	nieznany	Indonezja
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Indonezja
ATLAS DELTASATYA	135-023	nieznany	Indonezja
AVIASTAR MANDIRI	135-029	nieznany	Indonezja
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	nieznany	Indonezja
DABI AIR NUSANTARA	135-030	nieznany	Indonezja
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezja
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	nieznany	Indonezja
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonezja
EASTINDO	135-038	nieznany	Indonezja
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	nieznany	Indonezja
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonezja
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezja
HELIZONA	135-003	nieznany	Indonezja
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonezja
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonezja
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Indonezja
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezja
KURA-KURA AVIATION	135-016	nieznany	Indonezja
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonezja

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
LINUS AIRWAYS	121-029	nieznany	Indonezja
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonezja
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	nieznany	Indonezja
MEGANTARA AIRLINES	121-025	nieznany	Indonezja
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonezja
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonezja
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	nieznany	Indonezja
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezja
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonezja
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	nieznany	Indonezja
PURA WISATA BARUNA	135-025	nieznany	Indonezja
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonezja
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonezja
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	nieznany	Indonezja
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	nieznany	Indonezja
SMAC	135-015	SMC	Indonezja
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezja
SURVEI UDARA PENAS	135-006	nieznany	Indonezja
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	nieznany	Indonezja
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonezja
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Indonezja
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezja
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonezja
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezja
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonezja
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:</b>		—	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
ARTIK AVIA	13	ART	Republika Kirgiska
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
EASTOK AVIA	15	nieznany	Republika Kirgiska
ESEN AIR	2	ESD	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 AIRLINES	01	KGA	Republika Kirgiska
MAX AVIA	33	MAI	Republika Kirgiska
OHS AVIA	09	OSH	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	nieznany	Republika Kirgiska
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	21	SAB	Republika Kirgiska
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republika Kirgiska
TRAST AERO	05	TSJ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	nieznany	Republika Kirgiska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii</b>		—	Liberia
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem Gabon Airlines and Afrijet, w tym:</b>			Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	0045/MTACCMDH/SGACC/DTA	NVS	Republika Gabońska
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:</b>	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	nieznany	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	nieznany	BVU	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	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:</b>	—	—	Suazi
AERO AFRICA (PTY) LTD	nieznany	RFC	Suazi
JET AFRICA SWAZILAND	nieznany	OSW	Suazi
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	nieznany	RSN	Suazi
SCAN AIR CHARTER, LTD	nieznany	nieznany	Suazi
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	nieznany	SWX	Suazi
SWAZILAND AIRLINK	nieznany	SZL	Suazi

## ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY <sup>(1)</sup>

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo, w którym dokonano rejestracji
AFRIJET <sup>(1)</sup>	0027/MTAC/ SGACC/DTA		Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrz- nych typu Falcon 50; 1 statku powietrznego typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republika Gabońska
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesz	B747-269B	S2-ADT	Bangladesz
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
GABON AIRLINES <sup>(2)</sup>	0040/MTAC/ SGACC/DTA	GBK	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Boeing B-767-200	Cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska

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

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

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