

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 474/2006**

z dnia 22 marca 2006 r.

**ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

w terminie 10 dni roboczych oraz przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>(2)</sup>.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

- (5) Załącznik do rozporządzenia podstawowego określa wspólne kryteria rozważenia zakazu wykonywania przewozów ze względów bezpieczeństwa na poziomie Wspólnoty.

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. 3,

**Air Bangladesh**

- (6) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Air Bangladesh w odniesieniu do określonego samolotu należącego do ich floty. Naruszenie to zostało stwierdzone podczas kontroli na ziemi dokonanej przez Niemcy w ramach programu SAFA<sup>(3)</sup>.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (7) Air Bangladesh nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Do tej pory Niemcy nie miały okazji sprawdzenia, czy naruszenia bezpieczeństwa zostały wyeliminowane.

(1) Rozdział II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym”) określa procedury ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, jak również procedury zezwalające państwom członkowskim na przyjęcie w pewnych okolicznościach środków wyjątkowych nakładających zakaz na ich terytorium.

- (8) Organy odpowiedzialne w Bangladeszu za nadzór regulacyjny nad Air Bangladesh nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad określonym samolotem używanym przez przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.

(2) Zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, każde państwo członkowskie przekazuje Komisji tożsamość przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na jego terytorium wraz z uzasadnieniem powodów nałożenia takich zakazów oraz wszelkimi innymi istotnymi informacjami.

- (9) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że linia lotnicza Air Bangladesh powinna zostać objęta ścisłym ograniczeniem wykonywania przewozów oraz zostać umieszczona w załączniku B.

(3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio, lub gdy było to niemożliwe, poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny, określając istotne fakty i względy, które stanowiłyby podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.

**Air Koryo**

- (10) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Air Koryo. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję i Niemcy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA<sup>(4)</sup>.

(4) Zgodnie z art. 7 rozporządzenia podstawowego, Komisja zapewniła przewoźnikom lotniczym możliwość zapoznania się z dokumentami dostarczonymi przez państwa członkowskie, aby mogli złożyć pisemne komentarze oraz dokonać ustnej prezentacji przed Komisją

<sup>(2)</sup> Ustanowiony na mocy art. 12 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4).

<sup>(3)</sup> LBA-D-2005-0003  
LBA-D-2005-0004  
LBA-D-2005-0004.

<sup>(4)</sup> DGAC/F 2000-210

Nr ref. innej kontroli SAFA dokonanej przez Niemcy.

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

- (11) Podczas innych kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA <sup>(5)</sup> odnotowano, że Air Koryo nadal nie eliminują naruszenia bezpieczeństwa zgłoszonego uprzednio przez Francję.
- (12) Uzasadnione i poważne informacje związane z danymi przypadkami, przekazane przez Francję, wskazują na utajone systematyczne naruszanie przez Air Koryo kwestii bezpieczeństwa.
- (13) Air Koryo wykazały brak zdolności zajęcia się tymi kwestiami bezpieczeństwa.
- (14) Air Koryo nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na wniosek tego państwa członkowskiego.
- (15) Plan działań naprawczych przedstawiony przez Air Koryo w odpowiedzi na wniosek Francji nie był adekwatny i wystarczający, aby poprawić odnotowane poważne naruszenia bezpieczeństwa.
- (16) Organy Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Koryo nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.
- (17) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Air Koryo nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.
- (21) Właściwe organy Afganistanu, gdzie zarejestrowany jest samolot używany przez Ariana Afghan Airlines, nie sprawowały w pełni odpowiedniego nadzoru nad samolotem eksploatowanym przez tego przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.
- (22) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Ariana Afghan Airlines nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa dla wszystkich eksploatowanych przez nie samolotów, za wyjątkiem A310 numer rejestracyjny F-GYY zarejestrowanego we Francji i podlegającego nadzorowi organów Francji.

#### BGB Air

- (18) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez określony samolot eksploatowany przez Ariana Afghan Airlines. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niemcy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA <sup>(6)</sup>.
- (19) Ariana Afghan Airlines wykazały brak zdolności zajęcia się tymi kwestiami bezpieczeństwa.
- (20) Ariana Afghan Airlines nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (23) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez BGB Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Włochy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA <sup>(7)</sup>.
- (24) BGB Air wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa, na co wskazuje złożenie niezgodnej z późniejszymi ustaleniami kontroli SAFA samooceny zgodności z normami ICAO na podstawie listy kontrolnej operatorów zagranicznych dostarczonej przez Włochy.
- (25) BGB Air nie udzieliły odpowiedniej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Włoch dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, na co wskazuje brak odpowiedzi na część korespondencji tego państwa członkowskiego.
- (26) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez BGB Air planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Włoch.
- (27) Organy odpowiedzialne w Kazachstanie za nadzór regulacyjny nad BGB Air nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Włoch w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez BGB Air zarejestrowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (28) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że BGB Air nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

<sup>(5)</sup> DGAC/F-2000-895.

<sup>(6)</sup> LBA-D-2004-269  
LBA-D-2004-341  
LBA-D-2004-374  
LBA-D-2004-597.

<sup>(7)</sup> ENAC-IT-2005-237.

**Buraq Air**

- (29) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Buraq Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Szwecję i Niemcy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA<sup>(8)</sup>.
- (30) Buraq Air nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów ładunku, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (31) Organy Libii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Buraq Air nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad przewozami ładunku przez tego przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.
- (32) Dlatego, na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Buraq Air powinny zostać objęte ścisłym ograniczeniem wykonywania przewozów oraz zostać umieszczone w załączniku B.

**Air Service Comores**

- (33) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez Air Service Comores. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję, podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA<sup>(9)</sup>.
- (34) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez Air Service Comores właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Francji.
- (35) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Service Comores wykazały brak zdolności zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.
- (36) Organy Komorów odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły w odpowiednim czasie współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Francji po tym, jak zgłoszono obawy dotyczące bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźnika licencjonowanego lub certyfikowanego w tym państwie.
- (37) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Air Service Comores nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

**GST Aero Air Company**

- (38) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez GST Aero Air Company. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Włochy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA<sup>(10)</sup>.
- (39) GST Aero Air Company wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.
- (40) GST Aero Air Company nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Włoch dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (41) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez GST Aero Air Company właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Włoch.
- (42) Organy odpowiedzialne w Kazachstanie za nadzór regulacyjny nad GST Aero Air Company nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Włoch w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźnika licencjonowanego lub certyfikowanego w tym państwie, na co wskazuje ograniczona odpowiedź na korespondencję Włoch.
- (43) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że GST Aero Air Company nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

**Phoenix Aviation**

- (44) Organy odpowiedzialne w Kirgizji za nadzór regulacyjny nad Phoenix Aviation wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania właściwych norm bezpieczeństwa. Chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Phoenix Aviation został wydany przez Kirgizję, istnieją dowody wskazujące na to, że linie lotnicze mają główną siedzibę w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej. W sprawozdaniu Krajowego Zarządu ds. Bezpieczeństwa Transportu USA<sup>(11)</sup> z wypadku dotyczącego lotu Kam Air nr 904 wykonywanego przez Phoenix Aviation stwierdza się, że Phoenix Aviation mają siedzibę w Zjednoczonych Emiratach Arabskich.

<sup>(8)</sup> LfV-S-2004-2004-52  
CAA-NL-2005-47.

<sup>(9)</sup> DGAC/F-2005-1222.

<sup>(10)</sup> ENAC-IT-2005-170  
ENAC-IT-2005-370.

<sup>(11)</sup> Sprawozdanie dotyczące lotnictwa – Krajowy Zarząd ds. Bezpieczeństwa Transportu USA, 2 marca 2005 r. (NTSB ID: DCA05RA033).

(45) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Phoenix Aviation nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

#### **Phuket Airlines**

(46) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Phuket Airlines. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Zjednoczone Królestwo i Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA<sup>(12)</sup>.

(47) Phuket Airlines wykazały brak zdolności terminowego i właściwego zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.

(48) Organy Tajlandii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Niderlandów w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Phuket Airlines certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak właściwej odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(49) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Phuket Airlines nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

#### **Reem Air**

(50) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Reem Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA<sup>(13)</sup>.

(51) Podczas kolejnych kontroli na ziemi dokonanych w jednym określonym samolocie w ramach programu SAFA<sup>(14)</sup> Niderlandy potwierdziły, że Reem Air nadal nie eliminuje naruszeń.

<sup>(12)</sup> CAA-UK-2005-40

CAA-UK-2005-41

CAA-UK-2005-42

CAA-UK-2005-46

CAA-UK-2005-47

CAA-UK-2005-48

CAA-NL-2005-49

CAA-NL-2005-51

CAA-NL-2005-54

CAA-NL-2005-55

CAA-NL-2005-56.

<sup>(13)</sup> CAA-NL-2005-119

CAA-NL-2005-122

CAA-NL-2005-128

CAA-NL-2005-171

CAA-NL-2005-176

CAA-NL-2005-177

CAA-NL-2005-191

CAA-NL-2005-195

CAA-NL-2005-196.

<sup>(14)</sup> CAA-NL-2005-230

CAA-NL-2005-234

CAA-NL-2005-235.

(52) Reem Air wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.

(53) Reem Air nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niderlandów dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(54) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez Reem Air właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Niderlandów.

(55) Organy odpowiedzialne w Kirgizji za nadzór regulacyjny nad Reem Air nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską, czego dowodem jest ciągłe występowanie poważnych naruszeń wymogów bezpieczeństwa. Dodatkowo informacje przekazane Komisji przez Reem Air podczas przesłuchania, w którym linie te miały możliwość wziąć udział wskazują, że chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Reem Air został wydany przez Kirgizję, główna siedziba linii znajduje się w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.

(56) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Reem Air nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

#### **Silverback Cargo Freighters**

(57) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Silverback Cargo Freighters. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Belgię podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA<sup>(15)</sup>.

(58) Linia Silverback Cargo Freighters, która prowadzi również konserwację własnych samolotów (kontrola A i B), nie udzieliła odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Belgii dotyczące aspektów bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak właściwej odpowiedzi na wnioski tego państwa członkowskiego.

(59) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Silverback Cargo Freighters nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

<sup>(15)</sup> BCAA-2005-36.

**Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga**

- (60) Pomimo podjętych wysiłków, organy lotnictwa cywilnego Demokratycznej Republiki Konga (DRK) miały trudności z wdrożeniem i wyegzekwowaniem stosownych norm bezpieczeństwa, na co wskazuje sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP z kontroli w Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Demokratycznej Republiki Konga (Kinsza, 11–18 czerwca 2001 r.). W szczególności nie istnieje obecnie system certyfikacji przewoźników lotniczych.
- (61) Organy odpowiedzialne w DRK za nadzór regulacyjny wykazały w związku z tym brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (62) Na Central Air Express nałożono zakaz wykonywania przewozów ze względu na udowodnione naruszenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa oraz brak współpracy z państwem członkowskim.
- (63) Belgia<sup>(16)</sup> i Hewa Bora Airways (HBA) dostarczyły informacje wykazujące, że w przypadku HBA naruszenia odkryte w przeszłości przez Belgię zostały w znacznym stopniu wyeliminowane w odniesieniu do określonych samolotów. Ponadto Belgia poinformowała Komisję, że zamierza przeprowadzać systematyczne kontrole na ziemi w odniesieniu do HBA. W świetle powyższego, uważa się, że temu przewoźnikowi lotniczemu należy zezwolić na dalsze wykonywanie przewozów w obecnym zakresie.
- (64) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Demokratycznej Republice Konga (DRK) powinni zostać umieszczeni w załączniku A, za wyjątkiem Hewa Bora Airways (HBA), które powinny zostać umieszczone w załączniku B.

**Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej**

- (65) Organy Gwinei Równikowej odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Zjednoczonego Królestwa w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfikowanych w tym państwie. Zjednoczone Królestwo zwróciło się w dniu 27 marca 2002 r.<sup>(17)</sup> do Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego Gwinei Równikowej, prosząc o wyjaśnienie następujących kwestii:
- znacznego wzrostu liczby samolotów zarejestrowanych w Gwinei Równikowej oraz sugestii, że biuro rejestracji samolotów lub podobny organ mogłoby zarządzać rejestracją;

- faktu, że pewna liczba przewoźników posiadających certyfikaty przewoźnika lotniczego wydane przez Gwineę Równikową nie ma głównej siedziby w Gwinei Równikowej.

W piśmie tym poinformowano również Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego, że Zjednoczone Królestwo nie będzie mogło zezwolić na prowadzenie przez linie lotnicze Gwinei Równikowej przewozów komercyjnych na jego terytorium do czasu uzyskania przez organy Zjednoczonego Królestwa pewności, że nad tymi liniami lotniczymi sprawowany jest właściwy nadzór. Gwinea Równikowa nie udzieliła odpowiedzi na to pismo.

- (66) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny Gwinei Równikowej wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa, na co w szczególności wskazują kontrole i związane z nimi plany działań naprawczych w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ICAO. Kontrola Gwinei Równikowej miała miejsce w maju 2001 r., a w sprawozdaniu z niej<sup>(18)</sup> stwierdzono, że organy lotnictwa cywilnego nie miały w czasie kontroli możliwości zapewnienia właściwego nadzoru nad liniami lotniczymi oraz zagwarantowania, że dokonują one przewozów zgodnie z normami ICAO. Kontrola wykazała:
- brak organizacji zdolnej do nadzoru nad bezpieczeństwem, w szczególności brak wyspecjalizowanego personelu w dziedzinach licencjonowania, funkcjonowania samolotów lub zdolności do lotu;
  - niezdolność do identyfikacji liczby samolotów w rejestrze lub liczby ważnych wydanych certyfikatów zdolności do lotu;
  - nieustanowienie zorganizowanego systemu certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi;
  - nieprzyjęcie przepisów związanych z działalnością lotniczą;
  - brak nadzoru nad uprawnionymi przewoźnikami;
  - niewdrożenie systemu podstawowych obowiązków agencji kontroli zdolności do lotu.

<sup>(16)</sup> Kontrola na ziemi w ramach programu SAFA przeprowadzona przez organy Belgii w dniu 11 marca 2006 r. w Brukseli.

<sup>(17)</sup> Korespondencja między Departamentem Transportu Zjednoczonego Królestwa a DGLC Gwinei Równikowej w sprawie „Rejestru samolotów Gwinei Równikowej” (27 marca 2002 r.).

<sup>(18)</sup> Sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP – Kontrola Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Republiki Gwinei Równikowej (Malabo, 14–18 maja 2001 r.).

Ponadto Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego Gwinei Równikowej do tej pory nie przedłożyła ICAO planu działań w odpowiedzi na wyniki kontroli<sup>(19)</sup>, w wyniku czego nie odbyła się misja pokontrolna.

- (67) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny Gwinei Równikowej wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską. Niektórzy przewoźnicy posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego nie mają głównej siedziby w Gwinei Równikowej, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej<sup>(20)</sup>.
- (68) Organy odpowiedzialne w Gwinei Równikowej za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE – Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA – Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE – Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.
- (69) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Gwinei Równikowej powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Liberii**

- (70) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez International Air Services certyfikowane w Liberii. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA<sup>(21)</sup>.
- (71) Organy Liberii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Zjednoczonego Królestwa w momencie zgłoszenia poważnych naruszeń bezpieczeństwa stwierdzonych podczas kontroli na ziemi samolotu zarejestrowanego w Liberii, przeprowadzonej przez Zarząd Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa w dniu 5 marca 1996 r.<sup>(22)</sup>. Natychmiast zgłoszono obawy o bezpieczeństwo wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfikowanych w Liberii, a w dniu 12 marca 1996 r. Zarząd Lotnictwa

Cywilnego Zjednoczonego Królestwa poinformował Dyrekcję Lotnictwa Cywilnego Liberii, że wszystkie wnioski o udzielenie samolotom zarejestrowanym w Liberii zezwolenia na wykonywanie przewozów komercyjnych w Zjednoczonym Królestwie będą odrzucane do czasu, gdy organy Liberii będą w stanie wykazać istnienie skutecznego systemu regulacyjnego zapewniającego zdolność do lotu samolotów zarejestrowanych w Liberii. Organy Liberii nie udzieliły odpowiedzi. Ponadto organy Liberii nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Francji poprzez odmowę odpowiedzi na obawy zgłoszone przez to państwo członkowskie dotyczące bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfikowanych w Liberii.

- (72) Organy Liberii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa. Rząd Liberii przyznał w 1996 r.<sup>(23)</sup>, że nie jest w stanie utrzymać kontroli regulacyjnej nad samolotami zarejestrowanymi w Liberii ze względu na toczący się w tym kraju konflikt wewnętrzny. Chociaż w 2003 r. podpisano pełne porozumienie pokojowe, a ONZ i władze tymczasowe Liberii powołały wdrażają środki mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa, nie wydaje się prawdopodobnym, że zdolność rządu do regulacji rejestrów wzrosła od 1996 r. ICAO nie przeprowadził jeszcze kontroli Liberii w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ze względu na sytuację bezpieczeństwa.
- (73) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.
- (74) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Liberii powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Sierra Leone**

- (75) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez Air Universal Ltd. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Szwecję podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA<sup>(24)</sup>.

<sup>(19)</sup> Dokument roboczy rady ICAO (C-WP/12471).

<sup>(20)</sup> Korespondencja między Departamentem Transportu Zjednoczonego Królestwa a ECAC w sprawie „Wydawania dokumentacji samolotu przez niezatwierdzone przedsiębiorstwa” (6 sierpnia 2003 r.).

<sup>(21)</sup> DGAC/F-2004 n<sup>o</sup>s 315, 316.

<sup>(22)</sup> Grupa regulacyjna UK-CAA – sprawozdanie z przeglądu samolotu, 5 marca 1996 r. (kod biura: 223).

<sup>(23)</sup> Korespondencja między Ministerstwem Transportu Liberii a Dyrekcją Generalną Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa w sprawie „niemożności prowadzenia regularnej kontroli nad samolotami zarejestrowanymi w Liberii ze względu na konflikt wewnętrzny”, 28 sierpnia 1996 r.

<sup>(24)</sup> LFV-S-04-0037.

- (76) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Szwecji w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Air Universal Ltd. certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (77) Zjednoczone Królestwo uprzednio odmówiło udzielenia lub cofnęło zezwolenie na wykonywanie przewozów lub zezwolenie techniczne wszelkim przewoźnikom, nad którymi nadzór sprawuje Sierra Leone.
- (78) Chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Air Universal Ltd. został wydany przez Sierra Leone, główna siedziba linii lotniczych znajduje się obecnie w Jordanii, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.
- (79) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Universal Ltd. nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.
- (80) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Air Universal Ltd. nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.
- (81) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez część przewoźników lotniczych certyfikowanych w Sierra Leone. Naruszenie to zostało stwierdzone przez trzy państwa członkowskie, Zjednoczone Królestwo, Maltę i Szwecję, podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA <sup>(25)</sup>.
- (82) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędami Lotnictwa Cywilnego Szwecji i Malty w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Air Universal Ltd. certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tych państw członkowskich.
- (83) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską. Sierra Leone nie posiada odpowiedniego systemu nadzoru nad przewoźnikami lub samolotami i nie ma zdolności technicznych lub zasobów niezbędnych do podjęcia się takiego zadania. Niektórzy przewoźnicy posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez Sierra Leone nie mieli głównej siedziby w Sierra Leone, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.
- (84) Uznaje się, że plan działań naprawczych przedstawiony przez Sierra Leone jest niewłaściwy (lub niewystarczający) do eliminacji stwierdzonych poważnych naruszeń bezpieczeństwa. Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego Sierra Leone zatrudniła przedsiębiorstwo prywatne, International Aviation Surveyors (IAS), do prowadzenia w jej imieniu pewnych działań nadzorczych. Jednakże ustalenia zawarte przez obie strony w protokole ustaleń <sup>(26)</sup> nie zapewniają odpowiedniego systemu nadzoru nad samolotami w rejestrze Sierra Leone. W szczególności:
- samoloty/linie lotnicze objęte protokołem ustaleń nie mają siedziby w Sierra Leone, zaś personel IAS nie prowadzi działalności w Sierra Leone, ani w kraju, w którym siedzibę mają linie lotnicze;
  - IAS nie wydaje się mieć żadnych uprawnień wykonawczych;
  - IAS przejął odpowiedzialność za rutynowe kontrole danych linii lotniczych ale nie określono zakresu działań kontrolnych;
  - w ramach protokołu ustaleń IAS wchodzi w stosunki umowne z danymi liniami lotniczymi;
  - protokół ustaleń nie wydaje się określać w sposób właściwy nadzoru nad działalnością lotniczą.

<sup>(25)</sup> CAA-UK-2003-103  
CAA-UK-2003-111  
CAA-UK-2003-136  
CAA-UK-2003-198  
CAA-MA-2003-4  
LFV-S-2004-37.

<sup>(26)</sup> Protokół ustaleń zawartych między Dyrekcją Lotnictwa Cywilnego Sierra Leone a FAST International Aviation Surveyors w sprawie kontroli, nadzoru i świadczenia usług regulacyjnych w odniesieniu do zewnętrznych przewoźników lotniczych (IAS/SL DCA MOA 201101).

(85) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności lub chęci sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd., Air Rum Ltd., Air Salone, Ltd., Air Universal Ltd., Destiny Air Services Ltd., First Line Air (SL) Ltd., Paramount Airlines, Ltd., Star Air Ltd., Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Sierra Leone powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

#### **Przewoźnicy lotniczy ze Suazi**

(87) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Jet Africa – przewoźnika lotniczego certyfikowanego w Suazi. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA<sup>(27)</sup>.

(88) Jet Africa nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niderlandów dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(89) Nie istnieją dowody na przedstawienie przez Jet Africa planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wnioski Niderlandów.

(90) Organy Suazi odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa, na co w szczególności wskazuje kontrola w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa, przeprowadzona w marcu 1999 r. W sprawozdaniu z kontroli<sup>(28)</sup> stwierdzono, że w czasie kontroli Suazi nie była w stanie prowadzić skutecznego nadzoru nad rejestrem linii lotniczych i samolotów. Zauważa się również, że nie było możliwości określenia rzeczywistej liczby zarejestrowanych samolotów, ponieważ rejestr nie był prowadzony w sposób prawidłowy. Zespół przeprowadzający kontrolę nie był również w stanie określić rzeczywistej liczby licencji personelu wydanych przez Dyрекcję Lotnictwa Cywilnego, które były jeszcze ważne, ponieważ nie prowadzono rejestru. Nie przeprowadzono dalszej misji kontrolnej w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa, ponieważ Suazi nie dostarczyła ICAO informacji dotyczących postępu dokonanego we wdrażaniu planu działań w odpowiedzi na wyniki kontroli.

(91) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności lub chęci sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: Aero Africa (Pty) Ltd., African International Airways (Pty) Ltd., Airlink Swaziland Ltd., Northeast Airlines (Pty) Ltd., Scan Air Charter Ltd., Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Suazi powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

#### **Ogólne uwagi dotyczące przewoźników umieszczonych w wykazie**

(93) Ponieważ takie rozwiązanie nie zagrażałoby bezpieczeństwu, wszystkim wyżej wymienionym przewoźnikom lotniczym można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę załogową samolotu przewoźnika niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa.

(94) Wykaz wspólnotowy powinien być regularnie uaktualniany, natychmiast gdy jest to wymagane, w celu wzięcia pod uwagę oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zainteresowanych przewoźników lotniczych oraz na podstawie dalszych dowodów na podjęcie działań naprawczych.

#### **Przewoźnicy lotniczy nie umieszczeni w wykazie**

(95) W świetle dowodów przedstawionych przez Tuninter i organy Tunezji odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad tymi liniami oraz po dalszym potwierdzeniu przez Włochy uznaje się, że istnieją dowody, że naruszenia bezpieczeństwa odnotowane podczas dwóch kontroli na miejscu przeprowadzonych przez organy Włoch zostały wyeliminowane przez tego przewoźnika.

(96) Na podstawie informacji przekazanych przez Niemcy uważa się, że nie ma już dowodów braku zdolności lub woli organów Tadżykistanu odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami lotniczymi certyfikowanymi w tym państwie.

(97) Na podstawie informacji dostarczonych Belgii wykazujących, że naruszenia, które doprowadziły do nałożenia przez nią zakazu wykonywania przewozów przez I.C.T.T.P.W. i South Airlines zostały w pełni wyeliminowane, uznaje się, że nie istnieją dowody na dalsze występowanie poważnych naruszeń bezpieczeństwa w przypadku tych przewoźników lotniczych.

<sup>(27)</sup> CAA/NL-2004-98.

<sup>(28)</sup> Sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP – kontrola Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Suazi, (Mbabane, 9–12 marca 1999 r.).



- (98) Na podstawie dostarczonych przez Niemcy informacji wykazujących, że określony samolot, który spowodował nałożenie na Atlant Soyuz zakazu wykonywania przewozów, nie stanowi już części floty tego przewoźnika, uznaje się, że nie istnieją dowody na dalsze występowanie poważnych naruszeń bezpieczeństwa w przypadku tego przewoźnika lotniczego.
- (99) Na podstawie informacji posiadanych obecnie uznaje się, że nie istnieją dowody na to, że Air Mauritanie nie wyeliminowały poważnych naruszeń bezpieczeństwa. Jednak zdolność organów Mauretanii odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad tym przewoźnikiem lotniczym należy poddać dalszej ocenie. W tym celu Komisja z pomocą organów wszelkich zainteresowanych państw członkowskich powinna przeprowadzić w ciągu 2 miesięcy ocenę organów Mauretanii odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad tym przewoźnikiem lotniczym oraz działań podlegających ich nadzorowi.
- (100) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

#### **Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia podstawowego.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 marca 2006 r.

#### Artykuł 2

#### **Zakazy wykonywania przewozów**

1. Przewoźnicy lotniczy wymienieni w załączniku A podlegają pełnemu zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty.
2. Przewoźnicy lotniczy wymienieni w załączniku B podlegają ograniczeniom wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty. Ograniczenia wykonywania przewozów polegają na zakazie użycia poszczególnych samolotów lub rodzajów samolotów określonych w załączniku B.

#### Artykuł 3

#### **Wdrożenie**

Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich środkach podjętych na mocy art. 3 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w celu wdrożenia na ich terytorium zakazów wykonywania przewozów wymienionych w wykazie wspólnotowym w odniesieniu do przewoźników lotniczych podlegającym tym zakazom.

#### Artykuł 4

#### **Wejście w życie**

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

W imieniu Komisji  
Jacques BARROT  
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)	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
Air Koryo	Nieznany	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
Air Service Comores	Nieznany	Nieznany	Komory
Ariana Afghan Airlines <sup>(1)</sup>	009	AFG	Afganistan
BGB Air	AK-0194-04	Nieznany	Kazachstan
GST Aero Air Company	AK 0203-04	BMK	Kazachstan
Phoenix Aviation	02	PHG	Kirgizja
Phuket Airlines	07/2544	VAP	Tajlandia
Reem Air	07	REK	Kirgizja
Silverback Cargo Freighters	Nieznany	VRB	Rwanda
Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Demokratyczną Republiką Konga, łącznie z	Nieznany	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/017/2005	CFR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN COMPANY AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/017/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIGLE AVIATION	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BOYOMA	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/010/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPICQUES s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/007/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ATO – Air Transport Office	Nieznany	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/038/2005	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION s.p.r.l.	409/CAB/MIN/TC/012/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

<sup>(1)</sup> Przewoźnikom wymienionym w załączniku A można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę załogową samolotów przewoźnika nie podlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia stosownych norm bezpieczeństwa.

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
BUTEMBO AIRLINES	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CAA – Compagnie Africaine d'Aviation	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/032/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CENTRAL AIR EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/011/2005	CAX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELAVIA	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMAIR	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION	409/CAB/MIN/TC/016/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
C0-ZA AIRWAYS	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DAS AIRLINES	Nieznany	RKC	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIRCARGO	409/CAB/MIN/TC/0168/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ENTERPRISE WORLD AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/031/2005	EWS	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/014/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/MNL/CM/014/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY CORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0002/MNL/CM/014/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0403/TW/TK/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GLOBAL AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/029/2005	BSP	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
I.T.A.B. – International Trans Air Business	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	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)	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
JETAIR – Jet Aero Services, s.p.r.l.	Nieznany	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KINSHASA AIRWAYS, s.p.r.l	Nieznany	KNS	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIVU AIR	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LAC – Lignes Aériennes Congolaises	Nieznany	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/013/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/008/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO MAT	Podpis ministra	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
RWABIKA „BUSHI EXPRESS”	Nieznany	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFARI LOGISTICS	409/CAB/MIN/TC/0760/V/KK//2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/VC-MIN/TC/0405/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0033/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP	Nieznany	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TC/035/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSPORTS AERIENNES CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/034/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
UHURU AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/039/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TC/036/2005	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRI AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/005/2005	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)	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo przewoźnika
Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Gwineą Równikową, łącznie z	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
Air Consul SA	Nieznany	RCS	Gwinea Równikowa
Avirex Guinee Equatoriale	Nieznany	AXG	Gwinea Równikowa
COAGE – Compagnie Aeree de Guinee Equatorial	Nieznany	COG	Gwinea Równikowa
Ecuato Guineana de Aviacion	Nieznany	ECV	Gwinea Równikowa
Ecuatorial Cargo	Nieznany	EQC	Gwinea Równikowa
GEASA – Guinea Ecuatorial Airlines SA	Nieznany	GEA	Gwinea Równikowa
GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	Nieznany	GET	Gwinea Równikowa
Jetline Inc.	Nieznany	JLE	Gwinea Równikowa
KNG Transavia Cargo	Nieznany	VCG	Gwinea Równikowa
Prompt Air GE SA	Nieznany	POM	Gwinea Równikowa
UTAGE – Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	Nieznany	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Liberią, łącznie z	Nieznany	Nieznany	Liberia
International Air Services	Nieznany	IAX	Liberia
SATGUR AIR TRANSPORT, Corp.	Nieznany	TGR	Liberia
WEASUA AIR TRANSPORT, Co. Ltd	Nieznany	WTC	Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Sierra Leone, łącznie z	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
AEROLIFT, Co. Ltd	Nieznany	LFT	Sierra Leone
AFRIK AIR LINKS	Nieznany	AFK	Sierra Leone
AIR LEONE, Ltd	Nieznany	RLL	Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Nieznany	RUM	Sierra Leone
AIR SALONE, Ltd	Nieznany	RNE	Sierra Leone

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
AIR UNIVERSAL, Ltd	00007	UVS	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Nieznany	DTY	Sierra Leone
FIRST LINE AIR (SL), Ltd	Nieznany	FIR	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Nieznany	PRR	Sierra Leone
STAR AIR, Ltd	Nieznany	SIM	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
WEST COAST AIRWAYS Ltd	Nieznany	WCA	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Suazi, łącznie z	Nieznany	Nieznany	Suazi
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS, (Pty) Ltd	Nieznany	AIA	Suazi
AIRLINK SWAZILAND, Ltd	Nieznany	SZL	Suazi
Jet Africa	Nieznany	OSW	Suazi
NORTHEAST AIRLINES, (Pty) Ltd	Nieznany	NEY	Suazi
SCAN AIR CHARTER, Ltd	Nieznany	Nieznany	Suazi
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Nieznany	SWX	Suazi

(<sup>1</sup>) Zakaz wykonywania przewozów nałożony na Ariana Afghan Airlines dotyczy wszystkich samolotów eksploatowanych przez tego przewoźnika za wyjątkiem A310 nr rejestracyjny F-GYYY.

## 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	Rodzaj samolotu	Numer(y) rejestracyjny(e) oraz numer seryjny maszyny, o ile jest dostępny	Państwo, w którym dokonano rejestracji
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladesz	B747-269B	S2-ADT	Bangladesz
Buraq Air	002/01	BRQ	Libia	IL-76	— UN-76007 (cons. nr 0003426765) — 5 <sup>a</sup> -DNA (cons. nr 0023439140) — 5A-DMQ (cons. nr 73479392) — UN-76008 (cons. nr 0033448404)	Libia
Buraq Air	002/01	BRQ	Libia	Let L-410	5A-DMT (cons. nr 871928)	Libia
HBA <sup>(1)</sup>	416/dac/tc/sec/087/2005	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)	Cała flota z wyjątkiem: L-101	Cała flota z wyjątkiem: 9Q-CHC (cons. nr 193H-1206)	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

<sup>(1)</sup> Hewa Bora Airways mogą w swoich działaniach na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone samoloty.

<sup>(1)</sup> Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę załogową samolotów przewoźnika nie podlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia stosownych norm bezpieczeństwa.