

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 390/2011**z dnia 19 kwietnia 2011 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

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

z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.

- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Komisję na temat projektów pomocy technicznej zrealizowanych w krajach, których dotyczy rozporządzenie (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o wnioskach o dalszą pomoc techniczną i kontynuację współpracy w celu zwiększenia potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego przyczyniającego się do wyeliminowania wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi.
- (7) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego został także poinformowany o podjętych przez EASA i państwa członkowskie działaniach egzekucyjnych w celu zapewnienia ciągłej zdatności do lotu i obsługi technicznej statków powietrznych zarejestrowanych w Unii i eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez urzędy lotnictwa cywilnego państw trzecich.
- (8) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał także wyjaśnień EASA na temat kategoryzacji ustaleń z przeprowadzanych kontroli na ziemi w ramach unijnego programu SAFA (ocena bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych) oraz zatwierdził wnioski Agencji dotyczące nowej kategoryzacji przypadków niezgodności z wymogami ICAO w zakresie znajomości języka angielskiego („English Language Proficiency” – ELP) dla pilotów, służące niezwłocznemu zapewnieniu pełnej zgodności z normami ELP. Zgodnie z tymi wnioskami nieprawidłowość kategorii 2 powinna być oznaczona w przypadku braku zgodności z ELP, gdy państwo licencji przekazało do ICAO plan działań służący przywróceniu zgodności. Ponadto należy oznaczyć nieprawidłowość kategorią 3 w przypadku braku zgodności z ELP, gdy państwo licencji nie przekazało do ICAO planu działań lub zgłosiło pełną zgodność, a w rzeczywistości nie spełnia tego wymogu. Powinno się także zapisać ogólną uwagę (kategoria G), w przypadku możliwości potwierdzenia formalnej zgodności z ELP, nawet jeśli rzeczywista komunikacja w trakcie kontroli na ziemi była bardzo utrudniona z powodu ewidentnego braku znajomości angielskiego przez pilotów. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego potwierdził konieczność stosowania tych wniosków w ujednoczony sposób. EASA zobowiązała się wkrótce opublikować stosowne wytyczne.
- (9) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zatwierdził także wniosek Agencji w sprawie ustanowienia przez państwa członkowskie funkcjonalnych powiązań z odpowiednimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej

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

służących zgłaszaniu trudności w zakresie komunikacji z załogami statków powietrznych spowodowanymi niedostateczną znajomością angielskiego przez pilotów. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego poprosił także EASA, aby na kolejnym posiedzeniu Komitetu poinformowała o wynikach SAFA w zakresie wdrażania wymogów ELP dla pilotów, a także wdrażania proponowanej kategoryzacji.

- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (11) W następstwie analizy ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego informacji wynikających z kontroli na ziemi SAFA, przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do kilku unijnych przewoźników lotniczych, a także z inspekcji i kontroli przeprowadzonych w określonych obszarach przez ich krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach: dnia 26 listopada 2010 r. Cypr podjął decyzję o zawieszeniu certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) wydanego przewoźnikowi lotniczemu Eurocypria Airlines ze względu na zaprzestanie działalności i brak środków finansowych pozwalających na bezpieczną eksploatację statków powietrznych; Włochy podjęły decyzję o zawieszeniu koncesji przewoźnika Livingston dnia 24 października 2010 r. oraz koncesji przewoźnika ItaliAirlines dnia 11 marca 2011 r.; Litwa podjęła decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika lotniczego Star 1 Airlines dnia 11 listopada 2010 r.; w związku z upadłością przewoźnika Blue Line i tym samym zawieszeniem jego koncesji, dnia 6 października 2010 r. Francja podjęła decyzję o zawieszeniu AOC tego przewoźnika. Ponadto dnia 16 września 2010 r. Francja podjęła decyzję o nieprzedłużaniu AOC dla przewoźnika Strategic Airlines; Grecja podjęła decyzję o cofnięciu AOC przewoźnika Hellas Jet w listopadzie 2010 r., zawiesiła AOC przewoźnika Athens Airways w styczniu 2011 r. oraz poddała przewoźnika Hellenic Imperial Airways rozszerzonemu nadzorowi; Szwecja podjęła decyzję dnia 31 grudnia 2010 r. o nieprzedłużaniu AOC przewoźnika Viking Airlines AB, natomiast Zjednoczone Królestwo rozszerzyło nadzór nad działalnością przewoźników lotniczych Jet2.com, Oasis i Titan Airways.

Portugalia

- (12) W wyniku analizy sytuacji niektórych przewoźników lotniczych, którym koncesje wydano w Portugalii, przeprowadzonej na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2010 r.⁽¹⁾, właściwe organy Portugalii (INAC) przekazały wyniki rozszerzonego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników Luzair i White. Jeśli chodzi o Luzair, INAC poinformował, że w wyniku zmiany floty AOC tego przewoźnika został zawieszony dnia 11 lutego 2011 r. Jeśli chodzi o White, INAC poinformował o przeprowadzeniu 29 kontroli w zakresie eksploatacji

oraz 5 kontroli w zakresie zdadności do lotu, które nie wykazały istotnych uchybień. Ponadto EASA poinformowała o kontroli przewoźników lotniczych w listopadzie 2010 r., w wyniku których nie stwierdzono istotnych uchybień. W ramach ogólnej zmiany polityki spółki dwa statki powietrzne typu A320 o znakach rejestracyjnych CS-TQO i CS-TQK zostały wycofane z eksploatacji odpowiednio dnia 12 listopada 2010 r. i 22 lutego 2011 r.

Niemcy

- (13) W wyniku analizy danych z kontroli SAFA przeprowadzonej przez EASA oraz w związku ze stwierdzeniem zwiększonej liczby niemieckich przewoźników, dla których wyniki z kontroli SAFA wykazują więcej niż jedną poważną nieprawidłowość na kontrolę, Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwymi organami Niemiec (Luftfahrtbundesamt – LBA), z którymi spotkała się dnia 10 marca 2011 r.
- (14) Analiza źródeł problemu w zakresie działalności tych przewoźników lotniczych wykazała szczególne niedociągnięcia nadzoru nad tymi przewoźnikami, co bezpośrednio potwierdziła także inspekcja standaryzacyjna przeprowadzona przez EASA w dniach 26–29 maja 2009 r. w zakresie eksploatacji, która pokazała także niedostateczną liczbę wykwalifikowanego personelu zatrudnionego w LBA, co negatywnie wpływa na możliwość zapewnienia przez Niemcy ciągłego nadzoru i ogranicza możliwość zwiększenia przez LBA, w razie konieczności, poziomu nadzoru.
- (15) Szczególny przypadek przewoźnika Bin Air, któremu AOC wydano w Niemczech, omówiono na spotkaniu w dniu 10 marca, w którym przewoźnik uczestniczył i złożył wyjaśnienia dotyczące podejmowanych działań w celu usunięcia potwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA. Właściwe organy Niemiec poinformowały także Komisję o zawieszeniu AOC przewoźnika ACH Hamburg GmbH.
- (16) Niemcy potwierdziły Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że AOC przewoźnika ACH Hamburg GmbH pozostaje zawieszony i jego sytuacja zostanie ponownie zweryfikowana w maju 2011 r. Jeśli do tego czasu przewoźnik nie poczyni żadnych postępów, jego AOC zostanie cofnięty. Niemcy poinformowały także o rozszerzeniu nadzoru nad przewoźnikiem Bin Air, o wykreśleniu statku powietrznego typu Cessna C550 o znaku rejestracyjnym D-IJJJ z AOC przewoźnika Advance Air Luftfahrtgesellschaft, a także o rozszerzeniu przez LBA nadzoru nad pozostałymi przewoźnikami lotniczymi, w stosunku do których kontrole na ziemi wykazały uchybienia w zakresie bezpieczeństwa. LBA stwierdził, że wyraźnie ostrzegł tych przewoźników lotniczych, że w przypadku braku poprawy nastąpi zawieszenie ich AOC.
- (17) Jeśli chodzi o brak wykwalifikowanego personelu, Niemcy poinformowały Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że w 2011 r. nie nastąpi poprawa w tym zakresie. Trwa jednak ocena zasobów kadrowych LBA,

⁽¹⁾ Motyw 13 rozporządzenia (UE) nr 1071/2010 (Dz.U. L 306 z 23.11.2010, s. 45).

która powinna zakończyć się wiosną 2011 r., a tym samym poprawa w zakresie personelu spodziewana jest porządniejszy od 2012 r.

- (18) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego doceniają wysiłki czynione przez właściwe organy Niemiec w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych u niektórych przewoźników, a także prace służące rozwiązaniu kwestii niedoborów kadrowych w LBA. Komisja podkreśla jednak, że nie naruszając uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji przez Traktat, jeśli działania te będą nieskuteczne dla poprawy poziomu bezpieczeństwa przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Niemczech, konieczne będzie podjęcie stosownych kroków w celu zapewnienia odpowiedniej kontroli stwierdzonego ryzyka w zakresie bezpieczeństwa.

Hiszpania

- (19) W wyniku analizy danych z kontroli SAFA przeprowadzonej przez EASA oraz w związku ze stwierdzeniem zwiększonej liczby hiszpańskich przewoźników, dla których wyniki z kontroli SAFA wykazują więcej niż jedną poważną nieprawidłowość na kontrolę, Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwymi organami Hiszpanii (AESA), z którymi spotkała się dnia 14 marca 2011 r.
- (20) Szczególny przypadek przewoźnika Flightline, któremu AOC wydano w Hiszpanii, omówiono na spotkaniu, w którym przewoźnik uczestniczył i złożył wyjaśnienia dotyczące podejmowanych działań w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa, stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA. Ponadto przewoźnik szczegółowo przedstawił działania podjęte w związku z wypadkiem statku powietrznego typu Fairchild Metro 3 o znaku rejestracyjnym EC-ITP. Flightline wyjaśnił, że zawarł umowę handlową z firmą Air Lada, nieposiadającą certyfikatu, na eksploatację dwóch statków powietrznych typu Fairchild Metro 3 o znakach rejestracyjnych EC-GPS i EC-ITP, korzystając z pilotów udostępnionych przez Air Lada. Komisja zwróciła uwagę przewoźnikowi Flightline, że te same statki powietrzne były wcześniej eksploatowane z AOC przewoźnika Eurocontinental, innego przewoźnika posiadającego certyfikat wydany w Hiszpanii oraz że, w wyniku kontroli SAFA i poważnych incydentów związanych z bezpieczną eksploatacją tych statków powietrznych, AESA zawiesiła AOC przewoźnika Eurocontinental.
- (21) Flightline stwierdził, że przeprowadził wszelkie wymagane szkolenia przejściowe pilotów i przeprowadził kontrole jakości w zakresie eksploatacji statków powietrznych na Wyspie Man. Komisja poprosiła o dodatkowe szczegóły dotyczące planu działań naprawczych przewoźnika oraz kopie raportów z wewnętrznych audytów dotyczących eksploatacji Fairchild Metro 3. W związku z otrzymaniem informacji dnia 22 marca Komisja zaprosiła przewoźnika Flightline na posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w celu złożenia wyjaśnień.
- (22) Na spotkaniu dnia 14 marca 2011 r. AESA poinformowała Komisję o decyzji ograniczenia AOC przewoźnika Flightline zakazującej eksploatacji statków powietrznych typu Fairchild Metro 3, a także o rozpoczęciu procedury zawieszenia AOC.
- (23) Komisja poprosiła AESA o przedstawienie dodatkowych wyjaśnień na temat środków egzekwujących przestrzeganie norm bezpieczeństwa w odniesieniu do innych czterech przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Hiszpanii, dla których, jak informuje EASA, wyniki kontroli SAFA są słabe. Dnia 28 marca 2011 r. AESA poinformowała Komisję, że w wyniku ostatnich audytów w Air Taxi and Charter International oraz Zorex stwierdzono istotne nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa i w związku z tym uruchomiono procedurę zawieszenia AOC obydwu przewoźników. Jeśli chodzi o przewoźnika Jetnova, AESA oczekiwała na odpowiedź przewoźnika odnośnie do ustaleń poczynionych przez AESA i jeśli okaże się ona nieodpowiednia, uruchomiona zostanie procedura zawieszenia AOC. W odniesieniu do przewoźników Aeronova, Tag Aviation i Alba Star AESA nadal sprawowała nadzór, jednak konkretne działania regulacyjne nie były konieczne na tym etapie. Przewoźnik Flightline przedstawił swoje stanowisko na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 5 kwietnia 2011 r. Poinformował o wprowadzeniu zmienionych procedur mających poprawić kontrolę operacyjną lotów Flightline, zwłaszcza operujących poza główną bazą przewoźnika. Flightline zmienił także instrukcję operacyjną, wprowadzając wytyczne dotyczące korzystania z lotnisk zapasowych oraz zmienił program szkoleń, aby podnieść wiedzę pilotów w zakresie procedur operacyjnych, jak również zweryfikował procedurę selekcji pilotów.
- (24) Hiszpania poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w trakcie kontroli Flightline, dnia 14 marca 2011 r. AESA uruchomiła procedurę zawieszenia AOC tego przewoźnika i wprowadziła środki zapobiegawcze na rzecz natychmiastowego usunięcia nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa. AESA potwierdziła, że w związku z powyższym Flightline podjął działania w celu natychmiastowego usunięcia nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa, a także przedstawił plan działań naprawczych, który jest obecnie oceniany przez AESA.
- (25) W świetle działań podejmowanych przez właściwe organy Hiszpanii na rzecz usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych u przewoźnika Flightline i innych przewoźników hiszpańskich, ocenia się, że na tym etapie nie są konieczne żadne dalsze kroki. Komisja podkreśla jednak, że podejmowane działania okażą się nieskuteczne dla poprawy działalności przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Hiszpanii, konieczne podjęcie stosownych kroków w celu zapewnienia odpowiedniej kontroli stwierdzonego ryzyka w zakresie bezpieczeństwa. Tymczasem Komisja, we współpracy z EASA, nadal monitorować będzie poziom bezpieczeństwa w działalności hiszpańskich przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Angoli

- (26) INAVIC poinformował o dalszych postępach w usuwaniu pozostałych uchybień stwierdzonych przez ICAO podczas kontroli na miejscu, która miała miejsce w styczniu 2010 r. W szczególności INAVIC nadal aktualizuje angolskie przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, aby uwzględnić ostatnie zmiany w normach ICAO, dodatkowo zwiększa swój potencjał, czyni

- postępy w zakresie ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych zgodnie z tymi przepisami, a także kontynuuje konsolidację swojego programu nadzoru.
- (27) Jeśli chodzi o nadzór nad przewoźnikiem TAAG Angolan Airlines, INAVIC potwierdził informacje przekazane Komisji dnia 3 marca 2011 r.: dwa statki powietrzne typu B777 eksploatowane przez TAAG uczestniczyły w dwóch poważnych incydentach w grudniu 2010 r. w Portugalii i w Angoli, skutkujących uszkodzeniami silnika. Na podstawie wstępnych wyników badania przeprowadzonego przez właściwe organy Portugalii, na tym etapie, wydaje się, że zarówno przewoźnik lotniczy, jak i właściwe organy podjęli konieczne działania, aby usunąć stwierdzone przyczyny incydentów w stosunku do producenta oraz zapobiec ich ponownemu wystąpieniu. Wznowiono połączenia, w tym do UE, w ramach rozszerzonego programu nadzoru realizowanego wraz z producentem.
- (28) INAVIC poinformował, że w trakcie procesu ponownej certyfikacji nadzór nad pewnymi przewoźnikami lotniczymi przyniósł zastrzeżenia co do bezpieczeństwa i wykazał przypadki naruszenia obowiązujących przepisów bezpieczeństwa, co poskutkowało podjęciem przez INAVIC odpowiednich działań egzekucyjnych. Stwierdzono, że sześciu przewoźników lotniczych nie spełnia wymogów angolskich regulacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego: AIR GEMINI, SERVISAIR, ALADA, RUI & CONCEICAO, PHA i SAL. W szczególności INAVIC przedstawił dowody potwierdzające, że upłynął termin ważności ich AOC i nie zostały one przedłużone lub zostały cofnięte. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, przewoźnicy ci powinni zostać wykreślony z załącznika A.
- (29) INAVIC poinformował także, że AOC dwóch przewoźników lotniczych, ANGOLA AIR SERVICES oraz GIRA GLOBO, zostały zawieszony. W oczekiwaniu na potwierdzenie technicznych możliwości pomyślnego zakończenia procesu certyfikacji do dnia 15 kwietnia 2011 r., w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnicy ci powinni nadal figurować w załączniku A.
- (30) INAVIC poinformował o przeprowadzeniu ponownej certyfikacji pięciu przewoźników lotniczych zgodnie z angolskimi regulacjami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego: SONAIR Air Services w grudniu 2010 r., AIR26 dnia 31 stycznia 2011 r., HELI-MALONGO Aviation Services of Angola, AEROJET, AIRJET i HELIANG dnia 15 lutego 2011 r. Na dzień dzisiejszy nie ma jednak dowodów potwierdzających przeprowadzenie odpowiednich kontroli przed wydaniem nowych AOC, ani też potwierdzających skuteczne usunięcie istotnych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO w związku z certyfikacją przewoźników lotniczych w Angoli. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni nadal figurować w załączniku A.
- (31) INAVIC poinformował także o certyfikacji jednego nowego przewoźnika lotniczego: FLY540 dnia 31 stycznia 2011 r. Nie ma jednak dowodów potwierdzających przeprowadzenie odpowiednich kontroli przed wydaniem nowych AOC, ani też potwierdzających skuteczne usunięcie istotnych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO w związku z certyfikacją przewoźników lotniczych w Angoli. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten powinien zostać wpisany do załącznika A.
- (32) INAVIC przekazał również informację o czterech przewoźnikach lotniczych, których proces ponownej certyfikacji jest w toku: DIEXIM, AIRNAVE, GUICANGO i MAVEWA. Proces ponownej certyfikacji, którego zakończenie planowano na koniec 2010 r., potrwa do dnia 15 kwietnia 2011 r. Jak stwierdził INAVIC, przewoźnicy ci zaprzestaną działalności po tym terminie, jeśli nie uzyskają certyfikatów zgodnie z angolskimi regulacjami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. W oczekiwaniu na zakończenie procesu ponownej certyfikacji, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci oraz przewoźnicy pozostający pod nadzorem regulacyjnym INAVIC powinni nadal figurować w załączniku A.
- (33) Komisja wzywa INAVIC do zakończenia procesu ponownej certyfikacji angolskich przewoźników lotniczych z odpowiednim uwzględnieniem ewentualnych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa, które mogą się pojawić w tym zakresie. Komisja zachęca także INAVIC do pełnej współpracy z ICAO w celu zatwierdzenia postępów w realizacji planu działań naprawczych, w tym poprzez, w miarę możliwości i konieczności, kontrolę na miejscu ze strony ICAO („Coordinated Validation Mission” – ICVM).

Przewoźnicy lotniczy z Kambodży

- (34) W związku z najnowszym raportem na temat sytuacji w Królestwie Kambodży⁽¹⁾ właściwe organy Kambodży (SSCA) poinformowały, że podjęte środki egzekwujące usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli ICAO doprowadziły do cofnięcia wszystkich certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC) wydanych przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane w Królestwie Kambodży na dzień kontroli ICAO.
- (35) W szczególności potwierdziły, że AOC przewoźnika Siem Reap International Airways zostało cofnięte dnia 10 października 2010 r. W oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (36) EASA przekazała informacje podczas misji z pomocą techniczną przeprowadzonej w styczniu 2011 r. w celu wsparcia budowy potencjału właściwych organów w Królestwie Kambodży. EASA potwierdziła, że właściwe organy Kambodży poczyniły znaczne postępy, jeśli chodzi o usuwanie nieprawidłowości stwierdzonych przez ICAO. W szczególności całkowicie zmieniły przepisy lotnicze oraz procedury wewnętrzne w zakresie wstępnego i ciągłego nadzoru nad przedsiębiorstwami, co otwiera drogę dla nadzoru zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Komisja docenia istotne wysiłki podejmowane przez SSCA w celu dostosowania się do międzynarodowych norm bezpieczeństwa i uznaje znaczenie środków egzekwujących podejmowanych w tym zakresie.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (UE) nr 590/2010 z 5.7.2010 (Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 12).

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (37) Wszyscy przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane przez Demokratyczną Republikę Konga są objęci zakazem wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i figurują w załączniku A. Istnieją potwierdzone dowody, że dnia 7 stycznia 2011 r. właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga wystawiły certyfikat przewoźnika lotniczego przewoźnikowi Korongo Airlines.
- (38) Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Demokratycznej Republiki Konga w celu uzyskania wyjaśnień na temat sytuacji tego przewoźnika oraz warunków sprawowanego nad nim nadzoru. Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga nie udzieliły odpowiedzi.
- (39) Z uwagi na fakt, że nic nie wskazuje na zmianę zdolności właściwych organów Demokratycznej Republiki Konga do zapewnienia, zgodnie ze stosownymi normami bezpieczeństwa, nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi koncesje wydane przez ten kraj, na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że przewoźnik Korongo Airlines powinien zostać wpisany do załącznika A.

Przewoźnicy lotniczy z Gruzji

- (40) Istnieją potwierdzone dowody z kontroli na ziemi SAFA⁽¹⁾ statków powietrznych należących do niektórych przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Gruzji wskazujące na szereg poważnych nieprawidłowości. Właściwe organy Gruzji (UTA) przekazały informacje dotyczące środków egzekwujących podjętych w odniesieniu do AOC tych przewoźników, a także innych przewoźników. Z informacji tych wynika, że następujące AOC zostały cofnięte: LTD Eurex Airline i JSC Tam Air cofnięte dnia 24 listopada 2010 r., LTD Sky Way i LTD Sakviaservice cofnięte dnia 29 listopada 2010 r., LTD Jav Avia cofnięty dnia 18 stycznia 2011 r., LTD Carre Aviation Georgia cofnięty dnia 8 lutego 2011 r., LTD Air Batumi cofnięty dnia 17 marca 2011 r. oraz LTD Air Iberia cofnięty dnia 4 kwietnia 2011 r. AOC przewoźnika LTD Sun Way stracił ważność dnia 3 lutego 2011 r. i nie został przedłużony.
- (41) Istnieją potwierdzone dowody wypadków i incydentów po stronie kilku przewoźników lotniczych z Gruzji. Powyższe dotyczy wypadku statku powietrznego typu Ilyushin 76TD o znaku rejestracyjnym 4L-GNI eksploatowanego przez Sun Way, który miał miejsce w Karachi, w Pakistanie, dnia 28 listopada 2010 r., a także niedawnego wypadku statku powietrznego typu Canadair CL 600 o znaku rejestracyjnym 4L-GAE eksploatowanego przez Georgian Airways, który miał miejsce w Kinszasie, w Demokratycznej Republice Konga, dnia 4 kwietnia 2011 r. Istnieją także dowody potwierdzające brak zgodności z normami bezpieczeństwa w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w Gruzji, a sprowadzonych z innych krajów,

których przewoźnicy lotniczy objęci zostali zakazem wykonywania przewozów w ramach Unii Europejskiej.

- (42) Komisja, biorąc pod uwagę powyższe dowody, spotkała się z właściwymi organami Gruzji dnia 22 marca 2011 r. UTA przedstawiła dodatkowe dokumenty w dniach 22, 25, 28 i 29 marca 2011 r. Przedstawiona dokumentacja pokazuje, że z dniem 15 kwietnia 2011 r. ma zostać ustanowiona nowa niezależna Agencja Lotnictwa Cywilnego oraz że wyrejestrowano szereg statków powietrznych⁽²⁾ w związku ze zmianą „Przepisów dotyczących rejestracji przez państwo gruzińskich statków powietrznych oraz wydawania im certyfikatów zdolności do lotu”, które weszły w życie dnia 1 stycznia 2011 r.
- (43) UTA przedstawiła wyjaśnienia w formie ustnej prezentacji na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 5 kwietnia 2011 r. W jej trakcie UTA potwierdziła, że pewna liczba certyfikatów przewoźnika lotniczego została cofnięta oraz że dwadzieścia dziewięć z siedemdziesięciu dziewięciu statków powietrznych zostało wykreślonych z rejestru państwa. Ponadto UTA poinformowała o działaniach naprawczych realizowanych w wyniku kontroli ICAO w ramach USOAP, przeprowadzonej w 2007 r., oraz przedstawiła program reform zakładający harmonizację przepisów lotniczych z unijnym dorobkiem prawnym wynikającym z umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego. Wysiłki te wspierane są szeregami inicjatyw, takich jak program współpracy (program *twinningowy*) i pomoc techniczna dla UTA w ramach programu TRACECA (korytarz transportowy Europa-Kaukaz-Azja).
- (44) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjęły do wiadomości postępy poczynione przez UTA, wołę przekazywania przejrzystych informacji i wołę ścisłej współpracy w celu usunięcia rozbieżności i realizacji dalszych reform planowanych na najbliższą przyszłość. Komisja nadal będzie ściśle współpracować z właściwymi organami Gruzji w ich wysiłkach na rzecz modernizacji systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

(2) Następujące statki powietrzne zostały wyrejestrowane w okresie od dnia 13 sierpnia 2010 r. do dnia 23 marca 2011 r.: dwa AN-12 o znakach rejestracyjnych 4L-GLU i 4L-FFD oraz cztery IL-76 o znakach rejestracyjnych 4L-FFG, 4L-GLP, 4L-GLX, 4L-FFE eksploatowane przez Sky Way; dwa IL-76 o znakach rejestracyjnych 4L-GLR i 4L-GLK oraz dwa AN-12 o znakach rejestracyjnych 4L-GLT i 4L-GLN eksploatowane przez Saqviaservice; trzy IL-76 o znakach rejestracyjnych 4L-GLM, 4L-MGC i 4L-MGM eksploatowane przez Sun Way; jeden IL-76 o znaku rejestracyjnym 4L-AWA eksploatowany przez Air West; trzy AN-12 o znakach rejestracyjnych 4L-IRA, 4L-HUS, 4L-VAL eksploatowane przez Air Victor Georgia; jeden AN-12 o znaku rejestracyjnym 4L-PAS eksploatowany przez Transviaservice; jeden AS-350B3 o znaku rejestracyjnym 4L-GGG eksploatowany przez Aviaservice; jeden AN-28 o znaku rejestracyjnym 4L-28001 eksploatowany przez Georgian Aviation University; jeden YAK-40 o znaku rejestracyjnym 4L-AAK eksploatowany przez Tam Air; jeden B-737 o znaku rejestracyjnym 4L-TGM eksploatowany przez Georgia Airways; jeden AN-26 o znaku rejestracyjnym 4L-JAV eksploatowany przez Jav Avia; jeden AN-12 o znaku rejestracyjnym 4L-BKN eksploatowany przez Fly Adjara; dwa AN-26 o znakach rejestracyjnych 4L-GST i 4L-GSS eksploatowane przez Carre Aviation Georgia; jeden B-747 o znaku rejestracyjnym 4L-KMK eksploatowany przez Eurex Airlines; jeden SAAB 340 o znaku rejestracyjnym 4L – EUI eksploatowany przez Georgian International Airlines oraz jeden MI – 8T o znaku rejestracyjnym 4L –BGA eksploatowany przez Tisheti.

(1) Liczby z kontroli SAFA: AESA-E-2010-255; nr AESA-E-2010-328; nr BCAA-2010-134; nr CAA-NL-2010-20; nr DGAC/F-2010-1024; nr DGAC/F-2010-1708; nr MOTLUX-2010-19.

- (45) Państwa członkowskie zapewniają intensyfikację kontroli na ziemi statków powietrznych należących do przewoźników zarejestrowanych w Gruzji służących sprawdzeniu ich rzeczywistej zgodności z właściwymi normami bezpieczeństwa, zgodnie z rozporządzeniem komisji (WE) nr 351/2008⁽¹⁾, których wyniki posłużą za podstawę dla ponownej oceny tego przypadku w trakcie kolejnego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (46) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 590/2010⁽²⁾ Komisja kontynuowała konsultacje z właściwymi organami Indonezji w sprawie działań podejmowanych przez nie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego w Indonezji i dostosowania do obowiązujących norm bezpieczeństwa.
- (47) Właściwe organy Indonezji (DGCA) uczestniczyły w wideokonferencji z Komisją dnia 11 marca 2011 r. i poinformowały, że wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Indonezji, z wyjątkiem Wing Air, poddani zostali ponownej certyfikacji. DGCA poinformowały także, że jeszcze tylko 9 % floty eksploatowanej w Indonezji musi być wyposażone w wymagane przez ICAO urządzenia, że DGCA wydały dla tej floty zezwolenie na eksploatację ważne do końca 2011 r., a statki powietrzne, które nie będą do czasu odpowiednio wyposażone, zostaną uziemione.
- (48) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjmuje do wiadomości rozwój sytuacji i zachęca właściwe organy Indonezji do dalszych wysiłków na rzecz poprawy nadzoru nad podlegającymi im przewoźnikami lotniczymi.
- (49) DGCA wystąpiły o wykreślenie przewoźników cargo Cardig Air, Republic Express, Asia Link i Air Maleo, a także przedstawiły dowody potwierdzające, że przewozy realizowane przez tych przewoźników ograniczają się wyłącznie do cargo i wykluczają przewóz pasażerów, a także poinformowały o podjętych działaniach egzekwujących ograniczenie AOC tych przewoźników, tak aby wykluczały one prawo realizowania przewozów do i z Unii Europejskiej.
- (50) Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że indonezyjscy przewoźnicy Cardig Air, Republic Express, Asia Link i Air Maleo powinni zostać wykreśleni z załącznika A.

Przewoźnicy lotniczy z Izraela

Sun D'Or

- (51) W rezultacie analizy ze strony EASA wyników kontroli na ziemi przeprowadzonych w statkach powietrznych eksploatowanych do UE od 2008 r. przez przewoźnika Sun D'Or posiadającego certyfikat wydany w Izraelu, pokazujących powtarzające się poważne nieprawidłowości w zakresie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, Komisja rozpoczęła formalne

konsultacje z właściwymi organami Izraela i dnia 16 marca 2010 r. wysłuchała przewoźnika. Konsultacje wykazały, że przewoźnik lotniczy nie został prawidłowo certyfikowany przez właściwe organy Izraela, gdyż posiadał AOC, pomimo że nie był w stanie wykazać możliwości zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych zdolnych do lotu pozostających w jego gestii (obsługa techniczna i kontrola operacyjna nie realizowane przez spółkę). Ponadto firma nie była w stanie wykazać wdrożenia odpowiednich działań zapobiegawczych i naprawczych stanowiących trwałe rozwiązania dla szeregu nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli na ziemi SAFA. Dlatego też konsultacje nie pozwoliły stwierdzić, że przewoźnik spełnia właściwe normy bezpieczeństwa.

- (52) W wyniku konsultacji z Komisją i Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego, a także późniejszymi konsultacjami z przewoźnikiem lotniczym, właściwe organy Izraela podjęły decyzję o cofnięciu AOC dla Sun D'Or ze skutkiem od dnia 1 kwietnia 2011 r. W związku z tą decyzją wszystkie statki powietrzne zostały wpisane do AOC innego przewoźnika lotniczego z Izraela, a działalność Sun D'Or została ograniczona do sprzedaży biletów.
- (53) Właściwe organy Izraela poproszono o przedstawienie informacji na temat nadzoru nad tym przewoźnikiem na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, co nastąpiło dnia 6 kwietnia 2011 r. W trakcie prezentacji poinformowano, że Sun D'Or nie będzie poddany (ponownej) certyfikacji. Właściwe organy Izraela poinformowały także o staraniach czynionych na rzecz udoskonalenia ich potencjału nadzorczego i unowocześnienia systemu bezpieczeństwa w Izraelu.
- (54) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że nie są konieczne dalsze działania.

Israil

- (55) W rezultacie analizy ze strony EASA wyników kontroli na ziemi przeprowadzonych w statkach powietrznych eksploatowanych do UE od 2008 r. przez przewoźnika Israil posiadającego certyfikat wydany w Izraelu, pokazujących powtarzające się poważne nieprawidłowości w zakresie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwymi organami Izraela i dnia 16 marca 2010 r. wysłuchała przewoźnika. Konsultacje wykazały, że przewoźnik lotniczy wdrożył szereg środków strukturalnych na rzecz zapewnienia trwałej zgodności z właściwymi normami bezpieczeństwa. Przewoźnik zmienił zarząd w celu skutecznej realizacji polityki bezpieczeństwa na podstawie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Wycofał 3 statki powietrzne typu Airbus A-320 (znaki rejestracyjne 4X-ABH, 4X-ABD i 4X-ABF), w odniesieniu do których stwierdzano poważne zastrzeżenia w trakcie kontroli na ziemi SAFA. Przewoźnik udoskonalił także szkolenia wykwalifikowanego personelu, aby zapewnić prawidłowe przeprowadzanie kontroli przed lotem. Dokonał zmiany wewnętrznych procedur operacyjnych i wprowadził nowy system zapewniania jakości wraz z systemem kontroli zapewniania jakości. Całkowicie także zmienił podręcznik operacji naziemnych oraz

⁽¹⁾ Dz.U. L 109 z 19.4.2008, s. 7.

⁽²⁾ Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 13.

podręcznik obsługi technicznej, wprowadzając również nowoczesną instrukcję dla centrum kontroli operacyjnej.

- (56) Wobec powyższych zmian oraz w świetle informacji przedstawionych przez właściwe organy Izraela na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 6 kwietnia 2011 r., ocenia się, że przewoźnik jest w stanie stale udoskonalać swoją działalność. Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez Israir, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (57) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały Komisję o postępach w realizacji ambitnych reform sektora lotniczego podjętych w 2009 r., mających na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa lotnictwa. W wyniku przyjęcia nowej ustawy o lotnictwie cywilnym w lipcu 2010 r. trwają prace nad ponad 100 szczegółowymi przepisami wykonawczymi, z których większość już przyjęto. Właściwe organy czynią także postępy w budowaniu potencjału administracyjnego poprzez rekrutację dodatkowych wykwalifikowanych inspektorów, które to działania będą kontynuowane w nadchodzących miesiącach.
- (58) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały o kontynuowaniu działań egzekwujących. W szczególności poinformowały o cofnięciu AOC następujących przewoźników lotniczych: Air Flamingo, Almaty Aviation, Atyrau Aye Zholy, Arkhabay, Asia Continental Avialines, Centr Pankh, Kazavia National Airlines, Kokhshetau Airlines, Orlan 2000, Zherzu Avia.
- (59) Właściwe organy Kazachstanu stwierdziły i przedstawiły dowody potwierdzające, że przewoźnicy ci nie zajmują się już lotniczym transportem zarobkowym i nie posiadają żadnej ważnej koncesji na taką działalność. Z tego też względu nie są już uważani za przewoźników lotniczych w rozumieniu art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że tych dziesięciu przewoźników powinno zostać wykreślonych z załącznika A.
- (60) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały także o ponownym przeanalizowaniu przypadku przewoźnika KazAirWest, którego AOC uprzednio cofnięto, i o wydaniu mu nowego AOC. W oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten powinien nadal figurować w załączniku A.
- (61) Komisja popiera ambitne reformy systemu lotnictwa cywilnego podjęte przez organy Kazachstanu i zachęca je do stanowczej kontynuacji swoich wysiłków na rzecz wdrożenia uzgodnionego z ICAO planu działań naprawczych, w pierwszym rzędzie koncentrując się na nieusuniętych poważnych uchybieniach w zakresie bezpieczeństwa oraz na ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników, nad którymi sprawują nadzór. Komisja gotowa jest zorganizować w stosownym czasie, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przy wsparciu ze strony państw członkowskich, ocenę na miejscu w celu weryfikacji postępów dokonanych w realizacji planu działań.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

- (62) Właściwe organy Kirgistanu poinformowały, że AOC następujących czterech przewoźników – Golden Rules Airlines (GRS), Max Avia (MAI), Tenir Airlines (TEB) i Sky Gate International (SGD) – zostały cofnięte w 2009 i 2010 r., a ich kody ICAO zostały skasowane przez ICAO. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni zostać wykreślony z załącznika A.
- (63) Właściwe organy Kirgistanu poinformowały także, że AOC trzech innych przewoźników lotniczych – Itek Air, Trast Aero i Asian Air – straciły ważność, jednak nie były w stanie przedstawić dowodów potwierdzających ten fakt. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wymienieni przewoźnicy powinni nadal figurować w załączniku A.
- (64) Zważywszy, że do chwili obecnej Komisja nie otrzymała dowodów pełnej realizacji odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kirgistanie, ani przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni nadal figurować w załączniku A.
- (65) Komisja zachęca właściwe organy Kirgistanu do kontynuacji starań w celu usunięcia wszystkich niezgodności stwierdzonych w trakcie kontroli przeprowadzonej przez ICAO w kwietniu 2009 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP). Komisja Europejska, we współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego i przy wsparciu państw członkowskich, jest gotowa przeprowadzić ocenę na miejscu, gdy realizacja planu działań przedłożonego ICAO zyska odpowiedni poziom zaawansowania. Celem takiej oceny byłaby weryfikacja wdrożenia obowiązujących wymogów bezpieczeństwa przez właściwe organy oraz przedsiębiorstwa, nad którymi organy te sprawują nadzór.

Air Madagascar

- (66) Istnieją potwierdzone dowody licznych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika Air Madagascar posiadającego certyfikat wydany na Madagaskarze. Przypadki te zostały stwierdzone przez właściwy organ Francji w trakcie kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA. Wyniki dotyczące statków powietrznych B-767 są zdecydowanie gorsze niż dla pozostałych statków powietrznych tego przewoźnika. Liczba nieprawidłowości z każdej kontroli SAFA, powtarzalność uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz fakt, że sytuacja ulega pogorszeniu od 2010 r., wskazują na poważne naruszenie norm bezpieczeństwa.
- (67) W lutym 2008 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 Madagaskaru.

- (68) Mając na uwadze kontrole SAFA i wyniki kontroli ICAO, dnia 28 lutego 2011 r. Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwymi organami Madagaskaru, wyrażając poważne zaniepokojenie stanem bezpieczeństwa działalności przewoźnika Air Madagascar oraz apelując do przewoźnika i do właściwych organów, na mocy art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, o podjęcie kroków w odpowiedzi na nieprawidłowości stwierdzone przez ICAO, zmierzających do zadowalającego usunięcia wszystkich stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (69) Dnia 16 marca 2011 r. Komisja spotkała się z władzami lotnictwa cywilnego Madagaskaru i przedstawicielami Air Madagascar w celu uzyskania gwarancji, że jedni i drudzy podjęli działania na rzecz wyeliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA lub co najmniej odpowiednie środki służące ograniczeniu stwierdzonego ryzyka w zakresie bezpieczeństwa. Niestety, informacje przekazane w trakcie tego spotkania nie potwierdzają przeprowadzenia kompleksowej analizy źródeł problemu i uchybień w zakresie bezpieczeństwa, ani też realizacji solidnego planu działań naprawczych i zapobiegawczych przez przedsiębiorstwo oraz stosownego programu nadzoru ze strony właściwych organów. W związku z tym władze lotnictwa cywilnego Madagaskaru i przewoźnik Air Madagascar zostali poproszeni o wyjaśnienie sytuacji w trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w kwietniu 2011 r.
- (70) Air Madagascar i właściwe organy Madagaskaru złożyli ustne wyjaśnienia w trakcie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 5 kwietnia 2011 r. Air Madagascar przedstawił dodatkowy poprawiony plan działań naprawczych i zapobiegawczych oparty na solidnej analizie źródeł problemu, ale nie przedstawił dowodów potwierdzających, że działania te przyniosły jakieś rezultaty.
- (71) Komitet z zadowoleniem przyjął zachęcające działania przewoźnika przejawiające się troską o utrzymujące się poważne nieprawidłowości w zakresie ciągłej zdatości do lotu wszystkich statków powietrznych eksploatowanych przez Air Madagascar. Przewoźnik zaakceptował uchybienia dotyczące statku powietrznego typu Boeing B-767. Stwierdził, że uważa aktualnie podejmowane środki za będące w stanie ograniczyć ryzyko w zakresie bezpieczeństwa w stosunku do pozostałej floty ze względu na niższą częstotliwość lotów lub wiek tych statków powietrznych.
- (72) Komitet docenia wysiłki podejmowane przez przewoźnika na rzecz wprowadzenia trwałych rozwiązań dla uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA i wzywa właściwe organy Madagaskaru do poprawy nadzoru w celu zapewnienia bez zbędnej zwłoki skutecznej realizacji planu działań naprawczych i zapobiegawczych.
- (73) Biorąc pod uwagę liczne i powtarzające się uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone w trakcie kontroli na ziemi statków powietrznych typu Boeing B-767 eksploatowanych przez Air Madagascar oraz brak możliwości realizacji do dnia dzisiejszego przez to przedsiębiorstwo odpowiedniego planu działań naprawczych i zapobiegawczych, a także brak odpowiedniego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad działalnością tego przewoźnika ze strony właściwych organów Madagaskaru, Komisja, w ślad za opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, uważa, że przewoźnik powinien mieć zakaz wykonywania przewozów do Unii Europejskiej przy użyciu statków powietrznych typu Boeing B-767. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Air Madagascar powinien zostać wpisany do załącznika B, a wykonywane przez niego przewozy powinny podlegać ograniczeniom polegającym na wykluczeniu wszystkich statków powietrznych typu Boeing B-767. Przewoźnikowi powinno zezwolić się na loty do Unii Europejskiej przy użyciu innych typów statków powietrznych wpisanych do jego AOC, zgodnie z załącznikiem B.
- (74) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez Air Madagascar, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

Przewoźnicy lotniczy z Mozambiku

- (75) Istnieją potwierdzone dowody braku zdolności po stronie organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje w Mozambiku, do wdrożenia i wyegzekwowania obowiązujących norm bezpieczeństwa, jak wskazują wyniki kontroli przeprowadzonej w styczniu 2010 r. przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP). Kontrola ta wykazała ogromną liczbę poważnych uchybień w zakresie zdolności do sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa lotniczego przez urząd lotnictwa cywilnego w Mozambiku. Na dzień sporządzenia raportu końcowego ICAO nie wdrożono skutecznie ponad 77 % norm ICAO. W niektórych krytycznych obszarach, takich jak zapewnienie wykwalifikowanego personelu technicznego, ponad 98 % norm ICAO nie było skutecznie wdrożonych. Jeśli chodzi o rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa, ponad 93 % norm ICAO nie było skutecznie wdrożonych.
- (76) Zgodnie z wynikami kontroli USOAP w Mozambiku, ICAO podała do wiadomości wszystkich państw będących stronami konwencji chicagowskiej poważne zastrzeżenia co do możliwości wypełniania zadań związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane w Mozambiku⁽¹⁾, zgodnie z którymi obowiązujące w Mozambiku procedury certyfikacji służące wydawaniu certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC) nie uwzględniają wszystkich obowiązujących przepisów załącznika 6 ICAO. W szczególności 15 przewoźników w Mozambiku, w tym przewoźnicy międzynarodowi, nadal działa na podstawie certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC) wydanych zgodnie z poprzednimi regulacjami, które zostały uchylone. Właściwe organy Mozambiku (IACM) nie oceniły wszystkich szczegółowych pozycji związanych z procesem certyfikacji przed wydaniem AOC i nie mogą zagwarantować, że 15 posiadaczy AOC spełnia wymogi przepisów załącznika 6 oraz

(1) Ustalenia ICAO OPS/01.

regulacji krajowych przed wykonaniem lotu międzynarodowego. Ponadto IACM nie przeprowadzały kontroli w ramach nadzoru nad przewoźnikami przez ponad dwa lata.

- (77) Istnieją dowody braku wystarczających możliwości po stronie właściwych organów Mozambiku skutecznego usunięcia przypadków niezgodności stwierdzonych przez ICAO, co potwierdza fakt niez zaakceptowania przez ICAO znacznej części planów działań naprawczych zaproponowanych przez te organy w celu usunięcia poważnych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO. W szczególności dotyczy to przypadku istotnej nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonej przez ICAO, które pozostaje nierozwiązana. Ponadto właściwe organy Mozambiku poinformowały o opóźnieniach w realizacji planu działań naprawczych.
- (78) W związku z wynikami kontroli ICAO w ramach USOAP, Komisja rozpoczęła w marcu 2010 r. konsultacje z właściwymi organami Mozambiku (IACM), wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane w tym państwie, prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy mających na celu usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych przez ICAO.
- (79) IACM przedłożył dokumentację między kwietniem 2010 r. a kwietniem 2011 r. oraz udzielił wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 6 kwietnia 2011 r. IACM stwierdził, że w związku z przedłożeniem powyższego planu działań naprawczych podjęto pierwsze kroki na rzecz jego realizacji. Poinformowały w szczególności o będącej w toku reformie IACM mającej na celu zwiększenie jego niezależności i potencjału w zakresie nadzoru, a w oczekiwaniu na zatrudnienie wykwalifikowanych inspektorów IACM zawarł umowy z konsultantami zewnętrznymi, którzy będą uczestniczyć w działaniach nadzorczych. Jednak zdaniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego IACM nie przedstawił dowodów potwierdzających, że IACM posiada wystarczające zasoby, aby zapewnić nadzór nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Mozambiku. Właściwe organy Mozambiku poinformowały, że 13 przewoźników lotniczych posiada certyfikaty wydane w Mozambiku i że były one w stanie, przy pomocy konsultantów zewnętrznych, przeprowadzić ponowną certyfikację 8 z nich w 2010 r., zgodnie z przepisami o lotnictwie cywilnym Mozambiku, w tym trzech przewoźników wykonujących loty międzynarodowe – Mozambique Airlines, Mozambique Express i Trans Airways. Jednak zdaniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego nie były one w stanie przedstawić dowodów potwierdzających, że przewoźnicy ci podlegają stałemu nadzorowi zgodnie z obowiązującymi normami bezpieczeństwa. IACM potwierdził także, że 5 przewoźników, którzy deklarują wykonywanie wyłącznie lotów krajowych, nadal działa na podstawie AOC, które zostały im wydane na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów, obecnie uchylonych. IACM nie przedstawił jednak tych certyfikatów. Ponadto kwestia poważnych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa, wskazana przez ICAO, pozostaje na dzień dzisiejszy otwarta.
- (80) Mozambique Airlines (LAM) przekazał materiały na piśmie oraz złożył wyjaśnienia na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 6 kwietnia 2011 r. LAM potwierdził, że dnia 6 kwietnia 2010 r. zakończył proces ponownej certyfikacji zgodnie z przepisami o lotnictwie cywilnym Mozambiku. AOC, którego termin ważności upłynął 5 kwietnia, zostało przedłużone dnia 6 kwietnia 2011 r. przez IACM, który wprowadził ograniczenie wyłączające podejścia przy ograniczonej widzialności w kategorii III, gdyż przewoźnik nie posiadał zezwoleń na wykonywanie takich podejść. Mozambique Airlines (MEX) przekazał materiały na piśmie oraz złożył wyjaśnienia na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 6 kwietnia 2011 r. MEX potwierdził, że w kwietniu 2010 r. przeszedł proces ponownej certyfikacji zgodnie z przepisami o lotnictwie cywilnym Mozambiku, chociaż cztery statki powietrzne typu Embraer 120 są eksploatowane bez wyposażenia w E-GPWS (TAWS).
- (81) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego doceniają wysiłki podejmowane na rzecz zreformowania systemu lotnictwa cywilnego w Mozambiku oraz działania służące usunięciu uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO. Tym niemniej, w oparciu o wspólne kryteria, w oczekiwaniu na skuteczne wdrożenie stosownych działań naprawczych mających na celu usunięcie stwierdzonych przez ICAO uchybień w zakresie bezpieczeństwa, a zwłaszcza poważnych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa, ocenia się, że właściwe organy Mozambiku nie są obecnie w stanie wdrożyć ani wyegzekwować zachowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez wszystkich przewoźników lotniczych podlegających sprawowanej przez nie kontroli regulacyjnej. W związku z powyższym wszyscy przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane w Mozambiku powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i powinni zostać ujęci w załączniku A.
- (82) Właściwe organy Portugalii poinformowały, że zgodziły się udzielić pomocy technicznej właściwym organom Mozambiku i już taką pomoc świadczą. Pomoc ta będzie w szczególności obejmować szkolenia wykwalifikowanego personelu oraz procedury w zakresie sprawowania nadzoru.
- (83) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zachęcają Mozambik do dalszej pełnej współpracy z ICAO w celu zatwierdzenia odpowiedniego planu działań naprawczych służącego usunięciu uchybień stwierdzonych przez tę organizację, a także w celu zatwierdzenia postępów w realizacji tego planu poprzez kontrolę ICVM w odpowiednim czasie. Komisja Europejska, przy współpracy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz państw członkowskich, jest gotowa rozważyć udzielenie pomocy technicznej, jeśli takowa okaże się konieczna.
- (84) Komisja, w ślad za opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, będzie gotowa dokonać ponownej oceny sytuacji na podstawie dowodów potwierdzających, że realizacja planu działań przedłożonego ICAO jest odpowiednio zaawansowana.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (85) W związku z wizytą Komisji w Federacji Rosyjskiej w grudniu 2010 r. właściwe organy Federacji Rosyjskiej przedstawiły informacje dotyczące AOC niektórych rosyjskich przewoźników, w odniesieniu do których kontrole na ziemi SAFA skutkowały szeregiem poważnych nieprawności na kontrolę. Ponadto w trakcie konsultacji z właściwymi organami Federacji Rosyjskiej dnia 8 marca zobowiązały się one przedłożyć Komisji następujące informacje: a) wyniki swojej działalności nadzorczej sprawowanej w odniesieniu do określonych przewoźników lotniczych z Rosji; b) informacje na temat działań naprawczych realizowanych przez tych przewoźników lotniczych w celu rozwiązania problemów zgłoszonych w trakcie kontroli na ziemi SAFA; oraz c) wykaz AOC niektórych przewoźników rosyjskich latających do UE.
- (86) Na podstawie informacji przekazanych przez właściwe organy Federacji Rosyjskiej, następujące statki powietrzne wpisane do AOC niektórych przewoźników nie spełniają aktualnie norm ICAO i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wzywa Komisję do wystąpienia do właściwych organów Federacji Rosyjskiej w celu wyjaśnienia sytuacji tych statków powietrznych w zakresie wykonywanych przez nie operacji międzynarodowych.
- a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140 o znaku rejestracyjnym RA-41250; AN-24RV o znakach rejestracyjnych RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; RA-47363; AN-26 o znaku rejestracyjnym RA-26660; Tupolev TU-154M o znakach rejestracyjnych RA-85007, RA-85707 i RA-85794;
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M o znakach rejestracyjnych RA-85672 i RA-85682 uprzednio eksploatowane przez przewoźnika Atlant Soyuz, oba statki powietrzne są obecnie eksploatowane przez innych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej;
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M o znakach rejestracyjnych RA-85625 i RA-85774; Yakovlev Yak-40 o znakach rejestracyjnych RA-87511, RA-88300 i RA-88186; Yak-40K o znakach rejestracyjnych RA-21505, RA-98109 i RA-8830; Yak-42D o znaku rejestracyjnym RA-42437; wszystkie (22) helikoptery Kamov Ka-26 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (49) helikoptery Mi-8 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (11) helikoptery Mi-171 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (8) helikoptery Mi-2 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie (1) helikoptery EC-120B: znak rejestracyjny RA-04116;
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B o znakach rejestracyjnych RA-85494 i RA-85457;
 - e) Krasnoyarsky Airlines: statek powietrzny typu TU-154M RA-85672, uprzednio wpisany do AOC przewoźnika Krasnoyarsky Airlines, cofniętego w 2009 r., jest obecnie eksploatowany przez przewoźnika Atlant Soyuz. Statek powietrzny tego samego typu o znaku rejestracyjnym RA-85682 jest eksploatowany przez innego przewoźnika lotniczego posiadającego certyfikat wydany w Federacji Rosyjskiej;
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42 o znakach rejestracyjnych RA-42331, RA-42350, RA-42538 i RA-42541;
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B o znaku rejestracyjnym RA-85602; wszystkie statki powietrzne typu TU-134 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie statki powietrzne typu Antonov An-24 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie statki powietrzne typu An-2 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mi-2 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mi-8 (znaki rejestracyjne nieznane);
 - h) Moscovia Airlines: statki powietrzne Antonov AN-12 o znakach rejestracyjnych RA-12193 i RA-12194;
 - i) Tatarstan Airlines: statki powietrzne Yak-42D o znakach rejestracyjnych RA-42374 i RA-42433;
 - j) Ural Airlines: Ural Airlines: Tupolev TU-154B o znaku rejestracyjnym RA-85508 (statki powietrzne o znakach rejestracyjnych RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 i RA-85432 nie są obecnie eksploatowane z przyczyn finansowych);
 - k) UTair: Tupolev TU-154M o znakach rejestracyjnych RA-85733, RA-85755, RA-85806 i RA-85820; wszystkie (24) statki powietrzne typu TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, i RA-65977; statki powietrzne o znakach rejestracyjnych RA-65143 i RA-65916 eksploatowane są przez innego przewoźnika rosyjskiego; wszystkie (1) statki powietrzne typu TU-134B: RA-65726; wszystkie (10) statki powietrzne typu Yakovlev Yak-40: RA-87348 (obecnie nieeksploatowane z przyczyn finansowych), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 i RA-88280; statki powietrzne tego samego typu o znakach rejestracyjnych RA-87292 i RA-88244 zostały wycofane z eksploatacji; wszystkie helikoptery Mil-26: (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mil-10: (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery Mil-8 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery AS-355 (znaki rejestracyjne nieznane); wszystkie helikoptery BO-105 (znaki rejestracyjne nieznane); statki powietrzne typu AN-24B o znakach rejestracyjnych RA-46388 i RA-87348 nie są eksploatowane z przyczyn finansowych; statki powietrzne o znakach rejestracyjnych RA-46267 i RA-47289 oraz statki powietrzne typu AN-24RV o znakach rejestracyjnych RA-46509, RA-46519 i RA-47800 są obecnie eksploatowane przez innego przewoźnika rosyjskiego;
 - l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134 o znakach rejestracyjnych RA-65979, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 i RA-65555 są eksploatowane przez innego przewoźnika rosyjskiego; Ilyushin IL-18 o znaku rejestracyjnym RA-75454 jest eksploatowany przez innego przewoźnika rosyjskiego; Yakovlev Yak-40 o znakach rejestracyjnych RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 i RA-88200 są eksploatowane przez innego przewoźnika rosyjskiego;

- m) Russair: Tupolev TU-134 A o znakach rejestracyjnych RA-65124, RA-65908, RA-65087, RA-65790, RA-65576, RA-65102, RA-65550 i RA-65691;
- n) Kosmos: Tupolev TU-134-A3 o znakach rejestracyjnych RA-65805, RA-65010, RA-65097, RA-65557, RA-65566, TU-134-B o znaku rejestracyjnym RA-65574;
- o) 224th-Flight Unit State Airlines: Ilyushin IL-76MD o znakach rejestracyjnych RA-76638 i RA-78750;
- p) Daghestan Airlines: Tupolev TU-134B o znaku rejestracyjnym RA-65569;
- q) Kogalymavia: Tupolev TU-134A3 o znakach rejestracyjnych RA-65943, RA-65045, RA-65943, RA-65944 i RA-65944; Tupolev TU-154B2 o znaku rejestracyjnym RA-85522.
- (87) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjmują do wiadomości dokumenty przekazane przez właściwe organy Federacji Rosyjskiej i będą dążyć do zapewnienia trwałego usunięcia stwierdzonych niezgodności z normami bezpieczeństwa poprzez dalsze konsultacje techniczne z właściwymi organami Federacji Rosyjskiej.
- (88) Tymczasem państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez rosyjskich przewoźników lotniczych, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tych przewoźników zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008, a Komisja będzie nadal uważnie monitorować podejmowane przez nich działania.
- Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir)**
- (89) Przewoźnik lotniczy Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, przekazując wcześniej materiały na piśmie. Poinformował, że w związku z planami modernizacji floty statki powietrzne typu DC-9 51 nie są już eksploatowane. Przewoźnik poinformował także, że został poddany ponownej certyfikacji przez ukraińskie władze lotnictwa cywilnego (UKR SAA) w styczniu 2011 r. i otrzymał AOC ważny na 2 lata.
- (90) UMAir przedstawił także dokumentację mającą na celu potwierdzenie, że wszystkie działania naprawcze wynikające z kontroli UE w maju i październiku 2009 r. zostały wykonane. Ponadto przedstawił dokumentację dotyczącą weryfikacji stanu realizacji działań naprawczych służących usunięciu nieprawidłowości stwierdzonych przez UKR SAA w trakcie działań nadzorczych. Przewoźnik przedstawił również raport z badania poważnego incydentu, który miał miejsce w Bejrucie dnia 21 września 2010 r. Z raportu wynika, że awaryjne lądowanie statku powietrznego typu DC-9-51 o znaku rejestracyjnym UR-CBY tuż po starcie spowodowane było zatrzymaniem się pracy silnika, najprawdopodobniej będącym skutkiem zderzenia z ptakiem. Raport stwierdza także, że jedna z krytycznych procedur na wypadek awarii silnika nie została włączona do instrukcji operacyjnej UMAir.
- (91) Biorąc pod uwagę, że raport z kontroli na ziemi przeprowadzonej w UE ⁽¹⁾ dnia 28 lutego 2011 r. w statku powietrznym o znaku rejestracyjnym UR-CHN, eksploatowanym przez tego przewoźnika, ujawnił poważne uchybienia, Komisja poprosiła przewoźnika o dodatkowe informacje. W odpowiedzi przewoźnik przedstawił dokumentację dotyczącą specyfikacji eksploatacyjnej oraz certyfikat zdatości do lotu dla statku powietrznego typu MD-83 o znaku rejestracyjnym UR-CHN potwierdzające, że jest on wyposażony w wymagane przez ICAO urządzenia..
- (92) Przewoźnika zaproszono na spotkanie techniczne dnia 25 marca 2011 r., aby wyjaśnił otwarte kwestie. W trakcie spotkania i po spotkaniu przewoźnik przekazał szczegóły dotyczące wyników audytów wewnętrznych, inspekcji i kontroli na ziemi oraz podejmowanych odpowiednich działań naprawczych, a także poinformował, że jego obecna instrukcja operacyjna zawiera wszystkie niezbędne procedury normalne, nienormalne i awaryjne i przewiduje regularne szkolenia na symulatorach.
- (93) UKR SAA wystąpił o możliwość złożenia wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, co nastąpiło dnia 6 kwietnia 2011 r., gdzie przedstawił proces kontroli i weryfikacji, a także proces informowania o realizacji działań naprawczych przez przewoźników podlegających jego nadzorowi, w tym UMAir. UKR SAA potwierdził, że UMAir usunął wszystkie nieprawidłowości stwierdzone w trakcie kontroli UE w maju i październiku 2009 r. UKR SAA poinformował także, że nadal przejmuje na siebie obowiązki państwa rejestru i państwa przewoźnika w odniesieniu do działalności UMAIR związanej z leasingiem z załogą.
- (94) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjął postępy UMAir w procesie wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa oraz zawieszenie eksploatacji statków powietrznych typu DC-9 51, a także informacje przekazane przez UKR SAA, i uznał, że działalność tego przewoźnika nie powinna już podlegać żadnym ograniczeniom. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że Ukrainian Mediterranean Airlines (UM Air) powinien zostać wykreślony z załącznika B.
- (95) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez UMAir, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

(1) SCAA-2011-30.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników figurujących w załączniku A i B

- (96) Pomimo wyraźnych próśb wystosowanych przez Komisję do chwili obecnej Komisja nie otrzymała dowodów pełnej realizacji stosownych działań naprawczych przez pozostałych przewoźników lotniczych figurujących we wspólnotowym wykazie zaktualizowanym w dniu 22 listopada 2010 r., ani przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać, w stosownych przypadkach, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).
- (97) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

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

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia 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 19 kwietnia 2011 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK A

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
Silverback Cargo Freighters	nieznany	VRB	Republika Rwandy
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
PAMIR AIRLINES	nieznany	PIR	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	AO 008-01/11	nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
Air Gicango	009	nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	nieznany	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	nieznany	Republika Angoli
Diexim	007	nieznany	Republika Angoli
FLY540	AO 004-01 FLYA	nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:			Republika Beninu
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	nieznany	AFF	Republika Beninu

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	BRAK DANYCH	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:			Republika Konga
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	nieznany	Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:			Demokratyczna Republika Konga
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratyczna Republika Konga
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratyczna Republika Konga
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratyczna Republika Konga
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratyczna Republika Konga

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	Demokratyczna Republika Konga
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	Demokratyczna Republika Konga
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	Demokratyczna Republika Konga
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 04008	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 034/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/ 025/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 030/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 050/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/ 044/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	nieznany	DAO	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	nieznany	CEL	Gwinea Równikowa
EGAMS	nieznany	EGM	Gwinea Równikowa
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Gwinea Równikowa
General work aviacion	002/ANAC	brak danych	Gwinea Równikowa
GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	brak danych	Gwinea Równikowa
STAR EQUATORIAL AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
UTAGE – Union de TransportE Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia i Metro Batavia, w tym:			Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	nieznany	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	nieznany	Republika Indonezji
MEGANTARA	121-025	MKE	Republika Indonezji
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	nieznany	Republika Indonezji
NYAMAN AIR	135-042	nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	nieznany	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	nieznany	Republika Indonezji
SKY AVIATION	135-044	nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	nieznany	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	Republika Kazachstanu
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0345-08	CID	Republika Kazachstanu
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-0435-10	SAP	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	Republika Kazachstanu
DETA AIR	AK-0417-10	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	Republika Kazachstanu
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	Republika Kazachstanu
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	Republika Kazachstanu
MEGA Airlines	AK-0424-10	MGK	Republika Kazachstanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
MIRAS	AK-0402-09	MIF	Republika Kazachstanu
Prime aviation	AK-0393-09	PKZ	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	Republika Kazachstanu
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0420-10	VSV	Republika Kazachstanu
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	Republika Kazachstanu
SKYJET	AK-0398-09	SEK	Republika Kazachstanu
UST-KAMENOGORSK/AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
ASIAN AIR	36	AZZ	Republika Kirgiska
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
Click Airways	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	EEA	Republika Kirgiska
ITEK Air	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
Kyrgyzstan	03	LYN	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN AIRLINE	nieznany	KGA	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska
Sky Way air	21	SAB	Republika Kirgiska
TRAST AERO	05	TSJ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	nieznany	Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	nieznany	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mauretańskiej, w tym:			Republika Mauretańska
MAURITANIA AIRWAYS		MTW	Republika Mauretańska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, tym:			Republika Mozambiku
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	Republika Mozambiku
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 z 2010 r.	MXE	Republika Mozambiku
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 z 2010 r.	nieznany	Republika Mozambiku
HELICOPTEROS CAPITAL	nieznany	nieznany	Republika Mozambiku
CFA MOZAMBIQUE	nieznany	nieznany	Republika Mozambiku
UNIQUE AIR CHARTER	nieznany	nieznany	Republika Mozambiku
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	nieznany	nieznany	Republika Mozambiku
SAFARI AIR	nieznany	nieznany	Republika Mozambiku
ETA AIR CHARTER LDA	04 z 2010 r.	nieznany	Republika Mozambiku
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 z 2010 r.	nieznany	Republika Mozambiku
CFM-TTA SA	07 z 2010 r.	nieznany	Republika Mozambiku
AERO-SERVICOS SARL	08 z 2010 r.	nieznany	Republika Mozambiku
VR CROPSPRAYERS LDA	06 z 2010 r.	nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym:			Republika Filipin
Aerowurks Aerial Spraying Services	2010030	nieznany	Republika Filipin
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republika Filipin

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	nieznany	Republika Filipin
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	nieznany	Republika Filipin
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	nieznany	Republika Filipin
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	nieznany	Republika Filipin
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	nieznany	Republika Filipin
AYALA aviation corp.	4AN9900003	nieznany	Republika Filipin
Beacon	nieznany	nieznany	Republika Filipin
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	nieznany	Republika Filipin
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	nieznany	Republika Filipin
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republika Filipin
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	nieznany	Republika Filipin
CM aero	4AN2000001	nieznany	Republika Filipin
Corporate Air	nieznany	nieznany	Republika Filipin
Cyclone airways	4AN9900008	nieznany	Republika Filipin
Far East Aviation Services	2009013	nieznany	Republika Filipin
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	nieznany	Republika Filipin
Huma Corporation	2009014	nieznany	Republika Filipin
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	nieznany	Republika Filipin
Island Aviation	2009009	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	nieznany	Republika Filipin
Lion Air, Incorporated	2009019	nieznany	Republika Filipin
Macro asia air taxi services	2010029	nieznany	Republika Filipin
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	nieznany	Republika Filipin
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	nieznany	Republika Filipin
Omni aviation corp.	2010033	nieznany	Republika Filipin
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republika Filipin
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	nieznany	Republika Filipin
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	nieznany	Republika Filipin
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republika Filipin
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	nieznany	Republika Filipin
Royal air charter services Inc.	2010024	nieznany	Republika Filipin
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	nieznany	Republika Filipin

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	nieznany	Republika Filipin
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	nieznany	Republika Filipin
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republika Filipin
Subic international air charter	4AN9900010	nieznany	Republika Filipin
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	nieznany	Republika Filipin
Topflite airways, inc.	4AN9900012	nieznany	Republika Filipin
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republika Filipin
World aviation, corp.	nieznany	nieznany	Republika Filipin
WcC Aviation Company	2009015	nieznany	Republika Filipin
YOkota aviation, inc.	nieznany	nieznany	Republika Filipin
Zenith Air, Inc.	2009012	nieznany	Republika Filipin
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republika Filipin
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Księżęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
TRANSCARG	01/AOC/2009	nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	nieznany	nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	nieznany	SVT	Sierra Leone

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
TEEBAH AIRWAYS	nieznany	nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Republika Sudanu
Sudan Airways	nieznany	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudanu
ATTICO AIRLINES	023	ETC	Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republika Sudanu
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republika Sudanu
ALMAJARA AVIATION	nieznany	MJA	Republika Sudanu
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudanu
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudanu
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	017	nieznany	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	056	nieznany	Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:			Suazi
SWAZILAND AIRLINK	nieznany	SZL	Suazi
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratyczna Republika Kongo	Cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem P-632, P-633	Demokratyczna Republika Kongo
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 2 statków powietrznych typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	Cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu B-767; 4 statków powietrznych typu B-757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrznych typu Fokker 50	Cała flota z wyjątkiem: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (autonomiczne terytorium Królestwa Niderlandów)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) Ltd	AOC 017	ALE	Republika Ghany	Cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu DC8-63F	Cała flota z wyjątkiem: 9G-TOP i 9G-RAC	Republika Ghany
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Boeing B-737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statku powietrznego typu ATR 42-500, 1 statku powietrznego typu ATR 42-320 i 3 statków powietrznych typu DHC 6-300	Cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem D6-CAM (851336)	Komory
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Boeing B-767-200	Cała flota z wyjątkiem TR-LHP	Republika Gabońska

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Cała flota z wyjątkiem 14 statków powietrznych typu A-300, 8 statków powietrznych typu A-310, 1 statku powietrznego typu B-737	Cała flota z wyjątkiem EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamska Republika Iranu
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Challenger CL601; 1 statku powietrznego typu HS-125-800	Cała flota z wyjątkiem TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska; Republika Południowej Afryki
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem 3 statków powietrznych typu Boeing B-777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B-737-700	Cała flota z wyjątkiem D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli

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

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

⁽³⁾ Gabon Airlines może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

⁽⁴⁾ Iran Air może obsługiwać połączenia do Unii Europejskiej przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywie 69 rozporządzenia (UE) nr 590/2010 (Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 15).