

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 619/2009**

z dnia 13 lipca 2009 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(2)</sup>.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także kraje trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i względy stanowiące podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, zgłoszenie Komisji swoich uwag na piśmie oraz w formie ustnej prezentacji, w terminie 10 dni roboczych, a także zgłoszenie uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionemu na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91

z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego<sup>(3)</sup>.

- (5) Komisja, a także w określonych przypadkach niektóre państwa członkowskie, przeprowadziły konsultacje z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad zainteresowanymi przewoźnikami lotniczymi.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

**Przewoźnicy wspólnotowi**

- (7) W związku z informacjami wynikającymi z kontroli na ziemi SAFA, przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do kilku wspólnotowych przewoźników lotniczych, a także z inspekcji i audytów 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: właściwe organy Grecji powiadomiły o wycofaniu, z dniem 8 maja 2009 r., certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) wydanego przewoźnikowi EuroAir Ltd; właściwe organy Szwecji powiadomiły o wycofaniu, z dniem 23 stycznia 2009 r., certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) wydanego przewoźnikowi Nordic Airways AB („Regional”) oraz o wycofaniu, z dniem 31 marca 2009 r., certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) wydanego przewoźnikowi Fly Excellence AB.

**One Two Go Airlines oraz Orient Thai Airlines***One Two Go Airlines*

- (8) W dniu 8 kwietnia 2009 r. właściwy organ Tajlandii (tajski Departament Lotnictwa Cywilnego – tajski DCA) poinformował Komisję o uchyleniu certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) dla przewoźnika One Two Go. Pomimo złożonego przez One Two Go odwołania od decyzji uchylającej, w dniu 4 maja 2009 r. tajski DCA decyzję tę utrzymał w mocy.
- (9) Z tego względu, zważywszy, iż przewoźnik ten utracił certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) i że w konsekwencji nie można uznać jego koncesji za ważną, na podstawie wspólnych kryteriów stwierdza się, że One Two Go nie spełnia definicji „przewoźnika lotniczego” zawartej w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i w związku z tym powinien zostać wykreślony z załącznika A.

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

*Orient Thai Airlines*

(10) Zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (WE) nr 298/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty<sup>(1)</sup>, tajski Departament Lotnictwa Cywilnego (tajski DCA) dostarczył Komisji informacje dotyczące skuteczności działań naprawczych podjętych przez przewoźnika Orient Thai, a także o podjętych przez sam tajski DCA krokach zmierzających do rozwiązania uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do zawieszenia przez przewoźnika przewozów wykonywanych statkami powietrznymi typu MD-80 na okres 75 dni upływający dnia 7 października 2008 r.

(11) Na podstawie powyższych informacji Komisja uznaje, że nie jest konieczne podejmowanie żadnych dalszych działań.

**Przewoźnicy lotniczy z Ukrainy***Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami z Ukrainy*

(12) W konsekwencji przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 298/2009, w dniach 25–29 maja 2009 r. zespół europejskich ekspertów przeprowadził inspekcję na Ukrainie w celu zweryfikowania stanu wdrażania planu działań złożonego przez właściwe organy Ukrainy w celu wzmocnienia nadzoru nad dwoma przewoźnikami, podlegającymi zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, a także poprawy ich stanu bezpieczeństwa. Są to Ukraine Cargo Airways oraz Ukrainian Mediterranean Airlines. Ponadto w celu weryfikacji nadzoru sprawowanego przez państwową administrację lotnictwa Ukrainy, zespół ekspertów odbył spotkania z dwoma przewoźnikami: South Airlines i Khors Air Company, wykonujące przewozy do Wspólnoty i podlegające kontroli na ziemi w granicach Wspólnoty oraz w innych państwach Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC).

(13) Jak dotąd postępy poczynione przez państwową administrację lotnictwa Ukrainy we wdrażaniu jej planu działań są ograniczone. Wszystkie z 12 działań wskazanych przez państwową administrację lotnictwa Ukrainy w jej planie działań z 31 maja 2008 r., mającym na celu wzmocnienie sprawowanego nadzoru, pozostają wciąż aktualne. Nie przeprowadzono na razie żadnej certyfikacji zgodnie z wymogami, jakie zapowiadała państwowa administracja lotnictwa Ukrainy, nie wdrożono żadnych aktów prawodawstwa w tym względzie, a zakończenia działań naprawczych nie przewiduje się przynajmniej do lipca 2011 r.; w niektórych przypadkach termin wdrożenia przesunął się na rok 2015.

(14) Wdrożenie planu działań jest bezpośrednio związane ze złożonym charakterem ukraińskiego systemu prawnego, który nie zapewnia czytelnej identyfikacji norm obowiązujących przy zatwierdzaniu statków powietrznych oraz przewoźników lotniczych, a także nie pokazuje, czy rzeczywiście spełniają oni wymogi załączników do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Fakt ten potwierdzono w trakcie spotkań z czterema przewoźnikami.

(15) Ponadto sprawozdanie z inspekcji ujawniło, że właściwe organy Ukrainy nie posiadają wystarczającej liczby wykwalifikowanych pracowników w celu sprawowania nadzoru nad posiadaczami 74 certyfikatów przewoźnika lotniczego (obejmującego ich zdatność do lotu i prowadzoną przez nich działalność). Nie było możliwe wykazanie wdrożenia działań w zakresie ciągłego nadzoru, a uwagi zgłaszane przez właściwe organy Ukrainy od czasu inspekcji nie wyjaśniały wszystkich wątpliwości w tym względzie. Ponadto szczegółowy przegląd systemu AOC stosowanego przez właściwe organy Ukrainy wykazał, iż system ten nie gwarantuje przejrzystej identyfikacji przepisów/ norm obowiązujących w trakcie wydawania certyfikatu, ani też pewności co do rzeczywistego składu floty dopuszczonej do eksploatacji, a nawet dokładnego wykazu obowiązujących, udzielonych zezwoleń.

(16) Właściwe organy Ukrainy przedstawiły swoje uwagi, które okazały się jednak niewystarczające dla wyjaśnienia wszystkich ustaleń poczynionych w trakcie inspekcji. Zapowiadane przez odnośne organy różnego rodzaju działania naprawcze będą musiały być ściśle monitorowane i regularnie oceniane, również z uwzględnieniem wyników inspekcji przeprowadzonej w czerwcu 2008 r. przez ICAO w ramach USOAP. W następstwie tejsze inspekcji właściwe organy Ukrainy przedłożyły kolejną wersję planu działań naprawczych, których wdrożenie jest uzależnione od przyjęcia nowego ukraińskiego prawa lotniczego – co przewiduje się na rok 2010. Dlatego też wdrożenie różnych przepisów wykonawczych nie zostanie zakończone przed drugą połową 2011 r. w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, przed końcem 2012 r. w odniesieniu do licencjonowania załóg statków powietrznych oraz do końca 2015 r. w odniesieniu do ciągłej zdatności do lotu.

(17) W świetle ustaleń inspekcji oraz treści przedstawionych w trakcie spotkania Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 1 lipca 2009 r., Komisja zamierza w dalszym ciągu ściśle nadzorować wprowadzanie w życie wymienionych działań we współpracy z właściwymi organami Ukrainy, w celu wspomaganie ich w doskonaleniu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa oraz w zajmowaniu się wszelkimi uchybieniami. Ponadto państwa członkowskie będą regularnie sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych kontroli na ziemi dotyczących statków powietrznych przewoźników posiadających koncesje wydane na Ukrainie, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 351/2008<sup>(2)</sup>.

*Motor Sich JSC Airlines*

(18) W wyniku przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 298/2009 przewoźnik został poproszony o przedstawienie wszelkich istotnych informacji, z uwzględnieniem działań naprawczych służących usunięciu uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Właściwe organy Ukrainy przedłożyły informacje służące wyjaśnieniu podjętych działań w sprawie AOC. W dniu 4 czerwca 2009 r. Motor Sich przedłożył dokumentację wykazującą, że przedsiębiorstwo przeprowadziło dogłębną analizę źródeł uchybień, określając działania naprawcze służące usunięciu wszelkich uchybień

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 16.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 109 z 19.4.2008, s. 7.

w zakresie bezpieczeństwa. Zgłoszone przez przewoźnika analiza i działania naprawcze zostały zatwierdzone przez właściwe organy Ukrainy. W dniu 15 czerwca przewoźnik przekazał korespondencję na temat działań naprawczych właściwym organom Francji, które przeprowadziły wcześniej inspekcję<sup>(1)</sup> statku powietrznego typu AN-12 (UR-11819). Plan działań naprawczych wskazuje, że procedury i podręczniki stosowane przez przewoźnika (procedury operacyjne i podręcznik lotu) zostały poddane zmianom, zmierzającym do dostosowania ich do norm ICAO i pozwalającym na prawidłowe przygotowanie lotu.

- (19) Niemniej zakres przeszkolenia pilota i załogi w celu zagwarantowania, że poprawione podręczniki i procedury są rzeczywiście przestrzegane wydają się wystarczające, aby zapewnić odpowiednie uwzględnienie szerokiego zakresu zmian. Co więcej, do Komisji nie wpłynęły żadne informacje od właściwych organów Ukrainy, które wskazywałyby na zweryfikowanie stanu wdrożenia oraz skutecznego zakończenia przedmiotowych działań, zmierzających do trwałego usunięcia uprzednio stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (20) Zważywszy na powyższe ustalenia i w oparciu o wspólne kryteria Komisja stwierdza, że na tym etapie Motor Sich nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien nadal figurować w załączniku A.  
*Ukraine Cargo Airways*
- (21) W następstwie przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 298/2009, w dniu 27 maja 2009 r. wspólnotowy zespół ekspertów przeprowadził inspekcję przewoźnika. Jak wskazuje sprawozdanie z inspekcji, że flota Ukraine Cargo Airways (UCA) uległa w ciągu jednego roku znacznemu ograniczeniu, co spowodowało zmniejszenie stanu floty z dwudziestu statków powietrznych na początku 2008 r. (dziesięć IL-76, trzy AN-12, trzy AN-26, trzy helikoptery MIL-8 i jeden Tupolew Tu-134) do czterech w czasie inspekcji (dwa IL-76, jeden AN-12 oraz jeden AN-26). Spośród czterech statków powietrznych posiadających AOC tylko jeden IL-76 (UR-UCC) jest zdalny do lotu, podczas gdy certyfikaty zdatności do lotu pozostałych trzech utraciły ważność. Zdaniem przewoźnika wszystkie pozostałe statki powietrzne utraciły już zdalność do lotu i nie są już w żaden sposób użytkowane.
- (22) Według sprawozdania, poczynione przez UCA postępy we wdrażaniu swego planu działań naprawczych przedłożonego Komisji w dniu 1 kwietnia 2008 r., są znaczne. Spośród 22 zaplanowanych działań 19 zostało wymienionych wśród działań zakończonych i zamkniętych. Polityka bezpieczeństwa wraz z dokumentacją w tej dziedzinie poddane zostały przeglądowi i udoskonalone. Utworzono wydział wewnętrznej inspekcji bezpieczeństwa. Stan techniczny statków powietrznych uległ poprawie. Przeprowadzono przegląd procedur w zakresie szkolenia załóg, a następnie je udoskonalono. Natomiast trzy spośród proponowanych działań ujętych w planie działań naprawczych pozostają wciąż do zrealizowania; przy czym najbardziej problematyczną wydaje się brak masek tlenowych do natychmiastowego użytku, jakich wymaga ICAO w przypadku lotów powyżej pewnej wysokości, w IL-76, AN-12 oraz AN-26.
- (23) W sprawozdaniu zwrócono również uwagę na znaczące uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w obszarach związanych z eksploatacją statków powietrznych, szkoleniami

i kontrolą, ciągłą zdalnością do lotu i obsługą techniczną floty. Co więcej, wykryto niedociągnięcia systemu zarządzania jakością, który nie daje gwarancji, że ustalenia poczynione w ramach audytu wewnętrznego lub przez właściwe organy Ukrainy zostały skorygowane i zweryfikowane przed ich zamknięciem, ani nie zapewnia systematycznej analizy uchybień. Ustalenia te budzą wątpliwości co do trwałego charakteru działań naprawczych realizowanych przez przedsiębiorstwo po nałożeniu na nie zakazu wykonywania przewozów.

- (24) Przedsiębiorstwu umożliwiono zgłoszenie uwag. W dniu 10 czerwca 2009 r. UCA przedłożyły dokumentację w odpowiedzi na ustalenia poczynione w trakcie inspekcji. Spośród 16 nowych ustaleń będących wynikiem inspekcji, jedną sprawę udało się skutecznie zamknąć po zbadaniu przedmiotowej dokumentacji dostarczonej przez przewoźnika. W odniesieniu do dwóch ustaleń dotyczących procedur operacyjnych oraz własnego AOC przedsiębiorstwo wskazało, że przedłożyło zmiany wprowadzone w procedurach operacyjnych do zatwierdzenia przez właściwe organy Ukrainy, występując z wnioskiem o określenie pułapu wysokości lotów w ramach AOC dla statków powietrznych AN-12 (UR-UCN) i AN-26 (UR-UDM).
- (25) Komisja nie otrzymała dotychczas żadnych informacji dotyczących zatwierdzenia zmian (ograniczeń), o jakie występowało przedsiębiorstwo. Ponadto przewoźnik wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 1 lipca, w trakcie którego wykazał, iż spośród ogólnej liczby 51 działań naprawczych 15 pozostawało do wykonania przed końcem sierpnia 2009 r., po czym miałyby nastąpić weryfikacja przez właściwe organy Ukrainy. Komisja zastrzega sobie prawo zweryfikowania, czy środki naprawcze zostały przez tego przewoźnika wdrożone.
- (26) Zważywszy na powyższe ustalenia i w oparciu o wspólne kryteria Komisja stwierdza, że na tym etapie przewoźnik nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien nadal figurować w załączniku A.  
*Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir)*
- (27) W następstwie przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 298/2009, w dniu 28 maja 2009 r. wspólnotowy zespół ekspertów przeprowadził inspekcję przewoźnika. Jak wskazuje sprawozdanie z inspekcji, UMAir dokonał istotnych udoskonaleń w swoim systemie dokumentacji, który poddano pełnemu przeglądowi. Utworzono dział bezpieczeństwa, wskazując główny punkt kontaktowy na potrzeby inspekcji SAFA. Przeprowadzono również przegląd procedur w zakresie szkolenia załóg, a następnie je udoskonalono. Jednakże o ile UMAir utrzymują, że zakończyły wdrażanie planu działań naprawczych, co potwierdzają właściwe organy Ukrainy, zespół ekspertów wykazał, po wrywkowym zbadaniu działań naprawczych, utrzymujące się wciąż uchybienia: Działania naprawcze podjęte przez UMAir w stosunku do arkusza załadunku i wyważenia/indeksu suchej masy operacyjnej raczej nie zostały skutecznie wprowadzone w stosunku do wszystkich typów statków powietrznych objętych AOC. Niektóre z działań naprawczych dotyczących stwierdzonych w trakcie inspekcji SAFA uchybień nie uwzględniają ich rzeczywistych przyczyn (np. wyciek oleju w silniku, brakujące śruby, ograniczenia osiągow w przypadku MEL itp.).

(1) Zob. DGAC/F-2008-564.

- (28) Poza tym stwierdzono istotne nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa w obszarze przewozów lotniczych i ciągłej zdatności do lotu, obsługi technicznej oraz inżynierii lotniczej: brak ścisłej procedury opadania (*drift-down*) do przeprowadzenia przez załogi statków powietrznych obsługujące loty UMAir na wypadek awarii silnika w locie, a wśród procedur operacyjnych brak procedury ogłaszania sytuacji awaryjnej, kiedy zapas paliwa spada poniżej spodziewanej/szacowanej minimalnej ilości paliwa na dalszy lot do momentu lądowania. Ponadto stwierdzono brak dostępnych dowodów na spełnienie wymogów dyrektyw ws. zdatności do lotu w przypadku statku powietrznego (UR-CFF) i jego silnika, różne uchybienia dotyczące statków powietrznych typu DC-9 i MD 83, a wspólne zasady programu zwalczania i zapobiegania korozji (CPCP, reguły wykrywania poziomu korozji i sprawozdawczości w tej dziedzinie *Corrosion Level identification and reporting rules*) nie są przestrzegane. W odniesieniu do systemu jakości przewoźnika, wspólnotowy zespół stwierdził w swoim sprawozdaniu, że organizacja nie była w stanie wykazać, iż regularnie przeprowadza się kontrolę obejmującą wszystkie aspekty procesów eksploatacyjnych i obsługi technicznej; Wdrażane działania nie zawsze uwzględniają prawdziwe źródło problemu, ponadto brak ogólnego systemu kontroli otwartych ustaleń (z kontroli wewnętrznych i zewnętrznych, włącznie z ustaleniami dotyczącymi Ukrainie SAA).
- (29) Przedsiębiorstwu umożliwiono zgłoszenie uwag. UMAir przedłożył plan działań naprawczych zatwierdzony przez właściwe organy Ukrainy w trakcie spotkania Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 1 lipca 2009 r. Ten plan działań naprawczych sporządzono w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas inspekcji. Wyjaśnienia przedstawione przez przewoźnika nie wystarczały do rozwiązania kwestii zastrzeżeń poczynionych w trakcie inspekcji, w szczególności w odniesieniu do ciągłej zdatności do lotu. Komisja zastrzega sobie prawo zweryfikowania, czy środki naprawcze zostały przez tego przewoźnika wdrożone.
- (30) Zważywszy na powyższe ustalenia i w oparciu o wspólne kryteria Komisja stwierdza, że na tym etapie przewoźnik nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien nadal figurować w załączniku A.

#### Przewoźnicy lotniczy z Republiki Kazachstanu

- (31) Istnieją potwierdzone dowody braku zdolności po stronie organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje w Kazachstanie, do wdrożenia i wyegzekwowania obowiązujących norm bezpieczeństwa, jak wskazują wyniki kontroli przeprowadzonej przez ICAO w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP).
- (32) Zgodnie z wynikami przeprowadzonej w kwietniu 2009 r. w Kazachstanie kontroli w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP), 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 oraz statków powietrznych zarejestrowanych w Kazachstanie (jedno dotyczące przewozów<sup>(1)</sup>, jedno – zdatności do lotu<sup>(2)</sup>), zgodnie z którymi obowiązujące w Kazachstanie procedury certyfikacji służące wydawaniu certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC) nie uwzględniają wszystkich obowiązujących przepisów załącznika 6 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Większość z aktualnie ważnych certyfikatów (AOC) wydano bez udziału wykwalifikowanego inspektora zdatności do lotu. W szczególności procedura certyfikacji nie uwzględnia następujących kwestii: złożenie programów obsługi technicznej, przegląd wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), wymogi ciągłej zdatności do lotu do celów wydania poszczególnych zezwoleń na eksploatację statków powietrznych, takich jak ETOPS i CAT III. Co więcej, większość certyfikatów zdatności do lotu wydano bez przeprowadzenia inspekcji technicznej statków powietrznych, a okresowych inspekcji statków powietrznych nie przeprowadzały właściwe organy Kazachstanu. Plany działań naprawczych, jakie zaproponowały właściwe organy, nie zostały przez ICAO uznane za możliwe do zaakceptowania, jako że nie zawierały sztywnych terminów wdrożenia natychmiastowych działań naprawczych zmierzających do usunięcia wspomnianych istotnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (33) W związku z dwoma poważnymi zastrzeżeniami zgłoszonymi wkrótce po kontroli ICAO oraz ze sprawozdaniami SAFA, Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tym kraju, i prosząc o wyjaśnienie działań podjętych przez właściwe organy Kazachstanu w odpowiedzi na ustalenia i uwagi poczynione przez ICAO oraz SAFA.
- (34) W dniach 5–29 czerwca właściwe organy Kazachstanu przekazały odpowiednie dokumenty, a następnie złożyły wyjaśnienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 30 czerwca 2009 r. Składając wyjaśnienia w dniu 30 czerwca 2009 r. właściwe organy Kazachstanu poinformowały Komisję oraz Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że sporządziły plan działań naprawczych służący usunięciu stwierdzonych przez ICAO uchybień, a także o wszczęciu przez nie pierwszych kroków w jego wdrażaniu, co ma umożliwić dostosowanie się do wszelkich wymogów bezpieczeństwa ICAO, co nastąpi prawdopodobnie w czerwcu 2010 r. Co do dwóch istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa zgłoszonych przez ICAO, ich całkowite rozwiązanie nie nastąpi wcześniej niż w grudniu 2009 r. Jednocześnie właściwe organy Kazachstanu poinformowały Komisję oraz Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że będą składały kwartalne sprawozdania z postępów we wdrażaniu działań naprawczych zaproponowanych przez ICAO.
- (35) Co więcej, właściwe organy Kazachstanu wyjaśniły, że wydały ogółem 69 certyfikatów (AOC), i do dnia 1 kwietnia 2009 r. podjęły już środki zmierzające do zawieszenia lub unieważnienia 11 spośród nich. Niepewne pozostaje natomiast w dalszym ciągu podjęcie środków egzekucyjnych w odpowiedzi na poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa zgłoszonych przez ICAO, zważywszy, że kroki zmierzające do zawieszenia lub unieważnienia zostały podjęte przez właściwe organy Kazachstanu już przed kontrolą przeprowadzoną przez ICAO

(1) Ustalenia ICAO: zob. dok. OPS/01.

(2) Ustalenia ICAO: zob. dok. AIR/01.

w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP), dotychczas brak jest dowodów na rzeczywiste uchylenie AOC, a także, że niektóre z AOC określane jako uchylone według stanu z dnia 1 kwietnia 2009 r. w rzeczywistości figurowały wśród ważnych certyfikatów (w dniu 1 czerwca 2009 r.). Co więcej, właściwe organy Kazachstanu przyznały, że prawo kazaskie dopuszcza obecnie równoczesną eksploatację statków powietrznych przez więcej niż jednego przewoźnika, nie wskazując przy tym wyraźnie, który z podmiotów odpowiada za zdadność do lotu i eksploatację wspólnego statku powietrznego.

- (36) Przewoźnik Berkut State Airline, posiadający certyfikat wydany w Kazachstanie, wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 30 czerwca 2009 r. Udzielając wyjaśnień, przewoźnik nie wykazał się wyczerpującym planem działań, które powinny zostać podjęte w celu zagwarantowania przestrzegania norm bezpieczeństwa oraz rozwiania wszelkich wątpliwości w sprawie odróżnienia go od przewoźnika BEK Air, poprzednio działającego pod nazwą Berkut Air, który figuruje w załączniku A od kwietnia 2009 r. Przewoźnik Berkut State Airline utrzymywał ponadto, że zamierza zaprzestać eksploataowania przestarzałych statków powietrznych oraz przewozów komercyjnych.
- (37) Właściwe organy Kazachstanu nie były w stanie przedstawić żadnych danych w odniesieniu do certyfikatów wydanych przewoźnikowi BEK Air, poprzednio działającemu pod nazwą Berkut Air, ani o wdrożeniu jakichkolwiek środków naprawczych w stosunku do uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które spowodowały w kwietniu 2009 r. ujęcie tego przewoźnika w załączniku A. Nie były również w stanie wykazać dowodów na przeprowadzenie jakichkolwiek działań egzekucyjnych w stosunku do przewoźnika lotniczego.
- (38) Właściwe organy Kazachstanu powiadomiły Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o trzecim przewoźniku, prowadzącym działalność pod nazwą Berkut KZ, nie dostarczając przy tym żadnych informacji na temat certyfikatów, jakimi posługuje się ten przewoźnik.
- (39) Przewoźnik SCAT, posiadający certyfikat wydany w Kazachstanie, wystąpił niedawno z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 30 czerwca 2009 r. Udzielając wyjaśnień, przewoźnik ten przyznał, że niektóre z używanych przezeń statków powietrznych, takie jak Yak 42 o znaku rejestracyjnym UP-Y4210, są jednocześnie eksploatowane przez innych przewoźników posiadających kazaskie certyfikaty – nie określając przy tym wyraźnie podmiotu, który byłby odpowiedzialny za zdadność do lotu i za eksploatację przedmiotowych statków powietrznych. Co więcej, przewoźnik lotniczy i właściwe organy Kazachstanu nie dostarczyły dowodów, że ciągle zdadność do lotu i obsługa techniczna statków powietrznych typu Boeing B-737-522 zarejestrowanych na Litwie (znaki rejestracyjne: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB i LY-FLG) spełniają wymogi obowiązujących przepisów europejskich.
- (40) Komisja przyznaje, że podjęto pewne wysiłki na rzecz zreformowania systemu lotnictwa cywilnego

w Kazachstanie, a także poczyniono pewne kroki w kierunku usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez ICAO. Tym niemniej, na podstawie wspólnych kryteriów, w oczekiwaniu na skuteczne wdrożenie stosownych działań naprawczych mających na celu usunięcie stwierdzonych przez ICAO uchybień w zakresie bezpieczeństwa, ocenia się, że właściwe organy Kazachstanu nie są obecnie w stanie wdrożyć ani wyegzekwować zachowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez wszystkich przewoźników lotniczych podlegających sprawowanej przez nie kontroli regulacyjnej. Dlatego też wszyscy przewoźnicy lotniczy, którym certyfikaty wydano w Kazachstanie, powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i dlatego powinni zostać ujęci w załączniku A – z wyjątkiem przewoźnika lotniczego pod nazwą Air Astana.

#### *Air Astana*

- (41) Przewoźnik Air Astana, posiadający certyfikat wydany w Kazachstanie, wystąpił niedawno z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 30 czerwca 2009 r. Udzielając wyjaśnień przewoźnik ten zaprezentował wyczerpującą listę działań naprawczych oraz dogłębnie przeanalizował pierwotne źródła uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez Niemcy<sup>(1)</sup>, Niderlandy<sup>(2)</sup> oraz Zjednoczone Królestwo<sup>(3)</sup>, jak również przez inne państwa należące do Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC)<sup>(4)</sup> w trakcie kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA. Co do stanu bezpieczeństwa posiadanej przezeń floty, wszystkie statki powietrzne objęte AOC tego przewoźnika zostały zarejestrowane poza Kazachstanem (konkretnie: na Arubie). Właściwy organ Aruby odpowiada za nadzór nad statkami powietrznymi należącymi do floty Air Astana zgodnie z przepisami załączników 1 oraz 8 do konwencji chicagowskiej, jak również załącznika 6 w kwestiach dotyczących ciągłej zdadności do lotu.
- (42) W świetle powyższego ujęcie przewoźnika Air Astana w załączniku A nie wydaje się konieczne. Niemniej zważywszy na wyniki przeprowadzonych ostatnio w portach lotniczych Wspólnoty kontroli na ziemi<sup>(5)</sup> w ramach programu SAFA, jak również na zobowiązanie państw członkowskich do dalszego zwiększania liczby kontroli na ziemi obejmujących statki powietrzne eksploatowane przez Air Astana w przewozach do Wspólnoty, Komisja uważa za wskazane ustanowienie szczególnego nadzoru nad przewozami Air Astana do Wspólnoty wykonywanymi na ściśle określonych warunkach, a tym samym w celu ich rygorystycznego ograniczenia do obecnego poziomu i do eksploatowanych obecnie statków powietrznych. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, przewoźnik ten powinien zostać ujęty w załączniku B, z zastrzeżeniem powyższych warunków.

<sup>(1)</sup> Zob. LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

<sup>(2)</sup> Zob. CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

<sup>(3)</sup> Zob. CAA-UK-2008-187.

<sup>(4)</sup> Zob. DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.

<sup>(5)</sup> Zob. LBA/D-2009-332.

**Przewoźnicy lotniczy z Zambii**

- (43) W następstwie zawieszenia, w styczniu 2009 r., działalności flagowego przewoźnika lotniczego Zambii – *Zambian Airways* – oraz zgłoszeniem przez ICAO w lutym 2009 r. istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa po przeprowadzeniu kontroli w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) dotyczącej eksploatowanych statków powietrznych, certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi sprawowanych przez urząd lotnictwa cywilnego Zambii, w kwietniu 2009 r. Komisja zwróciła się do tego urzędu z prośbą o udzielenie informacji służących zweryfikowaniu wdrożenia planu działań naprawczych zmierzających do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Istotne zastrzeżenia w zakresie bezpieczeństwa dotyczą faktu wydania przez resort lotnictwa cywilnego Zambii (RLC) dwudziestu jeden zezwoleń na przewozy lotnicze komercyjnym przewoźnikom lotniczym, w niektórych przypadkach obejmujących zezwolenie na działalność w zakresie międzynarodowych przewozów lotniczych. Wspomniane zezwolenia na przewozy lotnicze odnoszą się raczej do zagadnień ekonomicznych, niż do kwestii bezpieczeństwa. Posiadacze zezwoleń na przewozy lotnicze działają na rynku międzynarodowych przewozów lotniczych, pomimo że nie przeprowadzono inspekcji dotyczących eksploatacji statków powietrznych oraz zdadności do lotu, wymaganych przed wydaniem AOC. Ponadto sprawozdania z okresowych inspekcji DCA wykazywały uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, a brak jest udokumentowanych działań na rzecz ich usunięcia.
- (44) Z danych dostarczonych w maju 2009 r. przez właściwe organy Zambii nie wynikają żadne dowody na przeprowadzenie pilnych działań naprawczych, które byłyby niezbędne dla rozwiązania kwestii istotnych zastrzeżeń w zakresie bezpieczeństwa zgłaszanych przez ICAO. W szczególności nie przedstawiono żadnego planu certyfikacji ani procedur, brak również jakichkolwiek regulacji prawnych wdrażających wymogi ICAO zawarte w załączniku 6 do konwencji chicagowskiej dotyczącej certyfikacji. Co więcej, brak również dowodów na ograniczenie zakresu zambijskich „zezwoleń na przewozy lotnicze”, jak również dokumentacji dotyczącej procedury certyfikacji wymaganej zgodnie z załącznikiem 6 ICAO.
- (45) Dodatkowa dokumentacja przesłana przez właściwe organy Zambii w dniu 1 czerwca 2009 r. nie potwierdziła, że AOC (Z/AOC/001/2009) wystawione dnia 29 maja 2009 r. przewoźnikowi *Zambezi Airlines*, któremu certyfikat wydano w Zambii, zachowuje zgodność z wymogami ICAO, ani że kwestie bezpieczeństwa zostały rozwiązane. Jak dotąd ICAO podtrzymuje swoje zastrzeżenia w zakresie bezpieczeństwa.
- (46) W świetle powyższych ustaleń oraz zważywszy na potencjalne zagrożenie, jakie obecny stan mógłby stanowić dla bezpieczeństwa działalności przewoźników lotniczych, których certyfikaty wydano w Zambii, i którym zezwolono na międzynarodowe przewozy lotnicze, Komisja uważa, w oparciu o wspólne kryteria, że wszyscy przewoźnicy, którym certyfikaty wydano w Zambii, powinni zostać ujęci w załączniku A.

**Przewoźnicy lotniczy z Republiki Indonezji**

- (47) Urząd lotnictwa cywilnego Indonezji (DGCA) dostarczył Komisji dowody na to, że przewoźnicy *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* i *Ekspres Trans-*

*portasi Antarbenua* (działający pod nazwą handlową *Premiair*) otrzymali z dniem 10 czerwca 2009 r. nowe AOC na mocy nowych uregulowań prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (CASR). W szczególności przewoźnicy lotniczy *Garuda* i *Airfast* otrzymali – po przeprowadzeniu pełnej kontroli i powtórnej procedury certyfikacyjnej – nowe AOC o dwuletnim okresie ważności. Z kolei przewoźników *Mandala* i *Premi Air* poddano częściowej kontroli, ograniczonej do nowych wymogów zgodnych z przepisami nowych CASR.

- (48) Na żądanie urzędu lotnictwa cywilnego Indonezji (DGCA), w dniach 15–18 czerwca 2009 r., zespół europejskich ekspertów przeprowadził inspekcję w celu potwierdzenia, czy sprawowany obecnie nadzór jest pełny i czy system nadzoru został udoskonalony w stopniu umożliwiającym wyciągnięcia konsekwencji z ustaleń DGCA dotyczących przewoźników indonezyjskich. W ramach tej inspekcji przeprowadzono także kontrolę dwóch przewoźników lotniczych (*Mandala Airlines* i *Premi Air*), aby sprawdzić, czy DGCA jest w stanie sprawować nad nimi nadzór w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z obowiązującymi normami (wprowadzonymi przez nowe CASR).
- (49) Inspekcja pozwoliła na wykazanie, że obecny poziom skuteczności nadzoru DGCA nad czterema wyżej wymienionymi przewoźnikami, w połączeniu z ich ponowną certyfikacją, gwarantuje zgodność z nowymi wymogami, przy czym został on uznany za odpowiedni. System nadzoru został ulepszony w sposób umożliwiający stosowne działania następcze w przypadku konkretnych ustaleń poczynionych przez DGCA w odniesieniu do przewoźników indonezyjskich. DGCA opracował system skutecznego przetwarzania danych wynikających z nadzoru, pozwalający tym samym na śledzenie docelowego i faktycznego terminu usunięcia nieprawidłowości, a także na ewentualne odroczenie przez DGCA terminu ich usunięcia.
- (50) Ponadto różnice w stosunku do załącznika 6 do konwencji chicagowskiej mogące wywierać bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo działalności indonezyjskich przewoźników, które DGCA zgłosił ICAO dnia 20 lutego 2009 r., zostały usunięte z dniem 25 marca 2009 r. W następstwie przeglądu technicznego przeprowadzonego przez DGCA, w dniu 28 maja 2009 r. do ICAO skierowano ponowne powiadomienie dotyczące niewielkich różnic. Przestrzeganie norm ICAO przez przewoźników indonezyjskich będzie od tej pory egzekwowane, z mocą od dnia 30 listopada 2009 r.; jednakże te nowo wprowadzone normy zostały już wyegzekwowane – począwszy od dnia wystawienia nowych AOC dla przewoźników *Garuda*, *Mandala*, *Premiair* i *Airfast*, to jest od dnia 10 czerwca 2009 r.
- (51) DGCA wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 30 czerwca 2009 r. DGCA powiadomił Komisję, że eksploatowany przez *Premi Air* statek powietrzny typu *Embraer EMB-120* o znaku rejestracyjnym *PK-RJC* nie jest obecnie wyposażony w TCAS, jak tego wymagają nowe CASR, i że instalacja systemu zostanie zakończona przed dniem 30 listopada 2009 r. Informacja ta widnieje na AOC wydanym temu przewoźnikowi, jak wykazało sprawozdanie zespołu UE.

- (52) W oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że obecny poziom skuteczności nadzoru sprawowanego przez DGCA pozwala na odpowiednie egzekwowanie przestrzegania obowiązujących norm bezpieczeństwa przez następujących czterech przewoźników poddanych procedurze ponownej certyfikacji: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines i Ekspres Transportasi Antarbenua (działający pod nazwą handlową Premiair). W związku z powyższym tych czterech przewoźników należy wykreślić z załącznika A. Wszyscy pozostali przewoźnicy indonezyjscy powinni na tym etapie nadal figurować w załączniku A. Komisja będzie ściśle współpracowała z właściwymi organami Indonezji w następstwie ponownej certyfikacji pozostałych przewoźników indonezyjskich.
- (53) Właściwe organy Indonezji przekazały także Komisji zaktualizowany wykaz przewoźników lotniczych posiadających AOC. Obecnie certyfikaty wydane w Indonezji posiadają, oprócz czterech wyżej wymienionych, następujący przewoźnicy lotniczy: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport i Eastindo. Wspólnotowy wykaz powinien zostać odpowiednio uaktualniony, a wymienieni przewoźnicy powinni zostać ujęci w załączniku A.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Republiki Angoli**

##### *TAAG Angola Airlines (TAAG)*

- (54) Właściwe organy Angoli (INAVIC) powiadomiły Komisję, że w dniu 28 maja 2009 r. przewoźnik lotniczy TAAG Angola Airlines uzyskał nowy AOC zgodnie z angolskimi uregulowaniami prawnymi w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa (AASR) przeszedłszy pełną procedurę ponownej certyfikacji.
- (55) Na wniosek właściwych organów Angoli (INAVIC) oraz samego przewoźnika TAAG Angola Airlines, w dniach 8–11 czerwca 2009 r. zespół europejskich ekspertów przeprowadził inspekcję w Angoli. W trakcie inspekcji potwierdzono dokonanie poważnych postępów w działaniach zmierzających do zapewnienia przestrzegania norm ICAO. Staraniem INAVIC 66 % uchybień stwierdzonych w trakcie poprzedniej unijnej inspekcji w lutym 2008 r. zostało usuniętych. W przypadku TAAG zamknięto 75 % przypadków uchybień. W szczególności Angola przyjęła nowe przepisy w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego zgodne z normami ICAO, a TAAG, jej flagowy przewoźnik, został poddany ponownej certyfikacji zgodnie z nowymi ramami prawnymi.
- (56) TAAG wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkania takie, z udziałem INAVIC, odbyło się w dniu 1 lipca 2009 r. Przewoźnik zgłosił ponadto Komitetowi, że w maju 2009 r. przeszedł audyt IOSA, który przyniósł jedynie ograniczoną liczbę ustaleń, a stwierdzone uchybienia zostały w pełni usunięte do dnia 29 czerwca 2009 r.
- (57) Przewoźnik dostarczył Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przekonujące dowody na to, że w następstwie inspekcji podjęto odpowiednie działania i poczyniono spore postępy dla rozwiązania pozostałych otwartych kwestii. Przewoźnik przedstawił również wyczerpujące środki, wykazując, że obecnie zakończono usuwanie ponad 90 % uchybień, a dalsze działania trwają. Tym niemniej przewoźnik nie był w stanie wykazać, że loty obsługiwane przez statki powietrzne B-747 i B-737-200 podlegają wymaganemu monitorowaniu parametrów lotu.
- (58) Organy portugalskie zawiadomiły Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że zgadzają się udzielić pomocy właściwym organom Angoli w udoskonaleniu nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźnika TAAG, zmierzając do umożliwienia mu wykonywania przewozów do Portugalii. W szczególności powiadomiły Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że mogłyby przyjmować loty obsługiwane za pomocą określonych statków powietrznych, przeprowadziwszy kontrole przed lotem w Angoli oraz kontrole na ziemi po lądowaniu w Portugalii. Właściwe organy Angoli potwierdziły swoją zgodę na poddanie kontroli przed lotem w Luandzie wszystkich statków powietrznych wykorzystywanych przez TAAG do obsługi lotów do Lizbony, przy wsparciu ze strony organów portugalskich. Właściwe organy Portugalii będą prowadziły kontrole na ziemi w ramach programu SAFA w odniesieniu do każdego lotu realizowanego przez TAAG.
- (59) W konsekwencji, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik TAAG powinien na tym etapie zostać wykreślony z załącznika A i wpisany do załącznika B, pod warunkiem, że nie będzie on wykonywał więcej niż dziesięć lotów z Luandy do Lizbony tygodniowo przy użyciu statków powietrznych typu Boeing B-777 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE i D2-TEF. Loty te mogą być wykonywane wyłącznie po przeprowadzeniu przez organy angolskie kontroli na ziemi statków przed każdym odlotem z Angoli i pod warunkiem przeprowadzenia kontroli na ziemi każdego statku powietrznego przez organy portugalskie w Portugalii. Przyjęty środek ma charakter tymczasowy, a Komisja przeprowadzi przegląd sytuacji w świetle wszelkich dostępnych informacji, zwłaszcza pod kątem oceny ze strony właściwych organów Portugalii.
- Ogólny nadzór w zakresie bezpieczeństwa w przypadku przewoźników z Angoli*
- (60) Inspekcja przeprowadzona w Angoli w dniach 8–11 czerwca 2009 r. wykazała, że przewoźnikom PHA i SERVISAIR wydano certyfikaty przewoźnika lotniczego bez przeprowadzenia właściwej procedury certyfikacyjnej. Pomimo iż oba wspomniane certyfikaty zostały czasowo zawieszane przez INAVIC, w oparciu o wspólne kryteria Komisja stwierdza, że posługujący się nimi przewoźnicy powinni zostać ujęci w załączniku A.

(61) Komisja przyjmuje do wiadomości fakt będącej w toku ponownej certyfikacji ze strony INAVIC w odniesieniu do 18 przewoźników, która ma być zakończona przed końcem 2010 r., i zachęca INAVIC do kontynuowania tej procedury z należytym uwzględnieniem potencjalnych zastrzeżeń co do bezpieczeństwa, które mogą się pojawić w tym zakresie. Komisja przyznaje również w tym względzie, że INAVIC podjął działania egzekucyjne w odniesieniu do niektórych posiadaczy AOC, w związku z czym 6 spośród 19 zostało czasowo zawieszonych.

(62) Komisja uważa, że do czasu pełnego przeprowadzenia procedury ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych przez INAVIC w pełnej zgodzie z nowymi angielskimi przepisami bezpieczeństwa lotnictwa, w oparciu o wspólne kryteria, przewoźnicy ci nadal powinni figurować w załączniku A.

#### **Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)**

(63) Przewoźnik lotniczy SN2AG, posiadający certyfikat wydany w Gabonie, wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, w celu udowodnienia, że działalność prowadzona przy użyciu statków powietrznych typu Challenger CL601 (znak rejestracyjny TR-AAG) oraz typu HS-125-800 (znak rejestracyjny ZS-AFG) jest w pełni zgodna z obowiązującymi normami. Spotkanie wyjaśniające odbyło się w dniu 25 marca 2009 r. Komisja przyjęła do wiadomości, że przewoźnik ten przeprowadził dodatkową reorganizację i osiągnął znaczne postępy w realizacji działań naprawczych w celu dalszego dostosowania się do norm międzynarodowych. Komisja przyjęła także do wiadomości, że w lutym 2009 r. właściwe organy Gabonu przeprowadziły kontrolę u przewoźnika SN2AG w związku z jego ponowną certyfikacją i przewoźnik ten uzyskał nowy AOC w lutym 2009 r.

(64) Dnia 1 lipca 2009 r. właściwe organy Gabonu (ANAC) poinformowały także Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o dokonanych postępach w zakresie poprawy struktury organu i jego stanu zatrudnienia, deklarując posiadanie wystarczająco wykwalifikowanych zasobów dla zapewnienia nadzoru nad tym przewoźnikiem w zakresie eksploatacji i obsługi technicznej zgodnie z przepisami ICAO. Fakt ten został potwierdzony przez specjalistów ICAO, którzy będą asystowali organom Gabonu w sprawowaniu tego nadzoru do marca 2010 r.

(65) W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, stwierdza się, że SN2AG spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa wyłącznie w odniesieniu do przewozów lotniczych obsługiwanych przy użyciu statków powietrznych typu Challenger CL601 (znak rejestracyjny TR-AAG) oraz typu HS-125-800 (znak rejestracyjny ZS-AFG). W konsekwencji SN2AG powinien podlegać ograniczeniom przewozowym w odniesieniu do pozostałej floty i powinien on zostać przeniesiony z załącznika A do załącznika B.

#### **Egypt Air**

(66) Istnieją potwierdzone dowody licznych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika

Egypt Air posiadającego certyfikat wydany w Egipcie. Uchybienia te zostały wykryte w trakcie 75 kontroli przeprowadzonych od stycznia 2008 r., przede wszystkim przez Austrię, Francję, Hiszpanię, Niderlandy, Niemcy i Włochy, jak również przez inne państwa ECAC w trakcie kontroli na ziemi prowadzonych w ramach programu SAFA. Ponawianie tych ustaleń (o łącznej liczbie 240 – w tym 91 należących do kategorii 2 i 69 do kategorii 3) budzi obawy co do ewentualności systemowych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.

(67) Mając na uwadze sprawozdania SAFA, dnia 25 maja 2009 r. Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwymi organami Egiptu (ECAA), wyrażając poważne zaniepokojenie stanem bezpieczeństwa działalności tego przewoźnika oraz apelując do przewoźnika i do właściwych organów, na mocy art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, o podjęcie kroków zmierzających do zadowalającego usunięcia wszystkich stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.

(68) Przewoźnik przedłożył obfitym dokumentacją w dniach 10, 16, 17, 19 i 26 czerwca 2009 r. Przekazane dokumenty wskazywały na podjęte już lub planowane działania naprawcze wynikające z wyników kontroli na ziemi oraz z analizy pierwotnych źródeł uchybień, mające zapewnić długoterminowe rozwiązanie problemu. Przewoźnik wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i spotkanie takie odbyło się w dniu 30 czerwca 2009 r.

(69) W obliczu uporczywego charakteru poważnych zastrzeżeń w obszarze ciągłej zdadności do lotu, obsługi technicznej, eksploatacji oraz bezpieczeństwa ładunku na pokładzie, Komisja zwraca się do właściwych organów Egiptu z wnioskiem o składanie comiesięcznych sprawozdań z weryfikacji wdrażania planu działań naprawczych wraz z wszelkimi innymi sprawozdaniami z kontroli, jakie będą one przeprowadzały w odniesieniu do Egypt Air. Komisja oczekuje również złożenia sprawozdania z końcowej kontroli, jaka ma zostać przeprowadzona przez właściwe organy Egiptu na koniec tego okresu. Wyniki tej kontroli mają być przedstawione Komisji wraz z zaleceniami właściwego organu.

(70) Przewoźnik, jak również właściwe organy Egiptu zgodziły się na inspekcję ekspertów wspólnotowych w celu weryfikacji stanu wdrażania planu działań naprawczych. Komisja gorąco apelowała do przewoźnika o niezwłoczne znalezienie trwałego rozwiązania różnych uchybień, ponieważ w przeciwnym razie konieczne będzie podjęcie odpowiednich kroków. W oparciu o powyższe przesłanki, na tym etapie ocenia się, że przewoźnik ten nie powinien być ujęty w załączniku A.

(71) Państwa członkowskie gwarantują nasilenie liczby przeprowadzanych przez nie kontroli Egypt Air w celu zapewnienia podstaw dla ponownej oceny tego przypadku w trakcie kolejnego spotkania Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które ma się odbyć w listopadzie 2009 r.



**Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej**

- (72) W dniu 11 czerwca 2009 r. właściwe organy Federacji Rosyjskiej powiadomiły Komisję, że zmieniły swoją decyzję z dnia 25 kwietnia 2008 r., wykluczając z eksploatacji na trasach do Wspólnoty statki powietrzne ujęte w AOC 13 rosyjskich przewoźników, które nie były wówczas odpowiednio wyposażone, by móc obsługiwać przewozy międzynarodowe zgodnie z normami ICAO, jako że brakowało im w szczególności wymaganego oprzyrządowania TAWS/E-GPWS. Niektóre statki powietrzne wykluczone na mocy decyzji z dnia 25 kwietnia 2008 r. zostały od tego czasu prawidłowo wyposażone, by mogły obsługiwać połączenia międzynarodowe. Co więcej, AOC i specyfikacje eksploatacyjne tych przewoźników zostały zmienione w celu uwzględnienia powyższych zmian.
- (73) Zgodnie z tą nową decyzją następujące statki powietrzne są wyłączone z eksploatacji na trasach do i ze Wspólnoty oraz na trasach wewnątrzwspólnotowych:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 i RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660;
  - b) Atlant-Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672;
  - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 i RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 i RA-88300; Yak-40K: RA-21505 i RA-98109; Yak-42D: RA-42437; wszystkie (22) helikoptery Kamov Ka-26 (nieznana rejestracja); wszystkie (49) helikoptery Mi-8 (nieznana rejestracja); wszystkie (11) helikoptery Mi-171 (nieznana rejestracja); wszystkie (8) helikoptery Mi-2 (nieznana rejestracja); wszystkie (1) helikopter EC-120B: RA-04116;
  - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 i RA-85457;
  - e) Krasnoyarsky Airlines: AOC tego przewoźnika lotniczego został uchylony. W odniesieniu do dwóch następujących statków powietrznych typu TU-154M eksploatowanych poprzednio przez Krasnoyarsky Airlines, RA-85682 jest aktualnie eksploatowany przez innego przewoźnika posiadającego certyfikat Federacji Rosyjskiej, podczas gdy RA-85683 nie jest obecnie eksploatowany;
  - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 i RA-42541,
  - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; wszystkie TU-134 (nieznana rejestracja); wszystkie Antonovy An-24 (nieznana rejestracja); wszystkie An-2 (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery Mi-2 (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery Mi-8 (nieznana rejestracja);
  - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 i RA-85690;
  - i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; wszystkie Tupolevy TU-134A, w tym: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 i RA-65973; wszystkie Antonovy AN-24RV, w tym: RA-46625 i RA-47818; statki powietrzne typu AN24RV o znakach rejestracyjnych RA-46625 i RA-47818 są aktualnie eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika;
  - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 i RA-85508;
  - k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 i RA-85820; wszystkie (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 i RA-65977; statek powietrzny RA-65143 jest aktualnie eksploatowany przez innego rosyjskiego przewoźnika; wszystkie (1) TU-134B: RA-65726; wszystkie (10) Yakovlevy Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 i RA-88280; wszystkie helikoptery Mil-26: (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery Mil-10: (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery Mil-8 (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery AS-355 (nieznana rejestracja); wszystkie helikoptery BO-105 (nieznana rejestracja); statek powietrzny typu AN-24B RA-46388; statki powietrzne typu AN-24B (RA-46267 i RA-47289) oraz statki powietrzne typu AN-24RV (RA-46509, RA-46519 i RA-47800) są aktualnie eksploatowane przez innego rosyjskiego przewoźnika;
  - l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 i RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 i RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 i RA-88200.
- (74) U przewoźnika Red Wings (dawne: Airlines 400 JSC) nie stwierdzono takich statków powietrznych.
- (75) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej powiadomiły również Komisję, że AOC przewoźnika Aeroflot-Nord uległ z dniem 3 czerwca 2009 r. ograniczeniu z wykluczeniem przewozów do Wspólnoty.

(76) Właściwe organy Federacji Rosyjskiej i Komisja nadal zobowiązują się do kontynuowania ścisłej współpracy i wymiany wszelkich niezbędnych informacji związanych z bezpieczeństwem ich przewoźników lotniczych. Państwa członkowskie będą regularnie sprawdzały rzeczywistą zgodność z odpowiednimi normami bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie kontroli na ziemi przeprowadzanych w statkach powietrznych tych przewoźników zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008.

#### **Yemenia Yemen Airways**

(77) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego powiadomiła Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że zawiesiła zatwierdzenie instytucji obsługi technicznej EASA.145.0177 wydane przewoźnikowi Yemenia Yemen Airways, posiadającemu certyfikat wydany w Jemenie, w związku z uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, które pozostają nierozwiązane. Ponadto właściwe organy Francji powiadomiły Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że zdecydowały o zawieszeniu certyfikatów zdatości do lotu statków powietrznych typu Airbus A-310 zarejestrowanych we Francji (F-OHPR i F-OHPS) i eksploatowanych przez tego przewoźnika.

(78) Komisja przyjmuje do wiadomości niezgodność ze stosownymi europejskimi uregulowaniami prawnymi, a mając na uwadze tragiczny wypadek, jaki miał miejsce dnia 30 czerwca w trakcie lotu nr 626 obsługiwanego przez Yemenia Yemen Airways, podjęła w dniu 1 lipca 2009 r. decyzję o podjęciu formalnych konsultacji z Yemenia Yemen Airways na mocy art. 7 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 oraz z właściwymi organami Jemenu na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 473/2006, mających na celu ocenę wspomnianego przewoźnika pod względem przestrzegania obowiązujących norm ICAO w zakresie eksploatacji i obsługi technicznej, zastrzegając sobie prawo do podjęcia pilnych środków w razie potrzeby.

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

(79) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnym wykazie uaktualnionym w dniu 8 kwietnia 2009 r., ani przez organa sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami, pomimo skierowania do nich konkretnych wniosków. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać, stosownie do przypadku, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).

(80) 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 zostaje zastąpiony tekstem znajdującym się w załączniku A do niniejszego rozporządzenia.
- 2) załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku B do niniejszego rozporządzenia.

#### **Artykuł 2**

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 13 lipca 2009 r.

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI

Wiceprzewodniczący

## ZAŁĄCZNIK A

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
AIR KORYO	nieznany	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Republika Sudanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
MOTOR SICH	025	MSI	Ukraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Królestwo Kambodży
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	nieznany	VRB	Republika Rwandy
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli z wyjątkiem TAAG Angola Airlines, w tym:</b>			Republika Angoli
AEROJET	015	nieznany	Republika Angoli
AIR26	004	nieznany	Republika Angoli
AIR GEMINI	002	nieznany	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	nieznany	Republika Angoli
AIR JET	003	nieznany	Republika Angoli
AIR NAVE	017	nieznany	Republika Angoli
ALADA	005	nieznany	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	nieznany	Republika Angoli
DIXIM	007	nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	nieznany	Republika Angoli
HELIANG	010	nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	011	nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	nieznany	Republika Angoli
PHA	019	nieznany	Republika Angoli
RUI & CONCEICAO	012	nieznany	Republika Angoli
SAL	013	nieznany	Republika Angoli

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
SERVISAIR	018	nieznany	Republika Angoli
SONAIR	014/	nieznany	Republika Angoli
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:</b>		—	Republika Beninu
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	nieznany	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	nieznany	nieznany	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	n/d	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	nieznany	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	nieznany	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	nieznany	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:</b>		—	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:</b>			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	n/d	Gwinea Równikowa
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Gwinea Równikowa
GUINEA AIRWAYS	738	n/d	Gwinea Równikowa
STAR EQUATORIAL AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Gwinea Równikowa
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji z wyjątkiem Garuda Indonezja, Airfast Indonesia, Mandala Airlines oraz Ekspres Transportasi Antarbenua, w tym:</b>			Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	nieznany	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	nieznany	Republika Indonezji
CARDIG AIR	121-013	nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	nieznany	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	nieznany	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	nieznany	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	nieznany	Republika Indonezji
MEGANTARA	121-025	nieznany	Republika Indonezji
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezji
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	nieznany	Republika Indonezji
NYAMAN AIR	135-042	nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	nieznany	Republika Indonezji
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
PT. SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	nieznany	Republika Indonezji
PT. SAYAP GARUDA INDAH	135-004	nieznany	Republika Indonezji
SKY AVIATION	135-044	nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	nieznany	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	nieznany	Republika Indonezji



Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie z wyjątkiem Air Astana, w tym:</b>			Republika Kazachstanu
AERO AIR COMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AEROPRAKT KZ	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AEROTOUR KZ	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republika Kazachstanu
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu
AIR DIVISION OF EKA	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AIR FLAMINGO	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
AK SUNKAR AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ALMATY AVIATION	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ARKHABAY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republika Kazachstanu
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republika Kazachstanu
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republika Kazachstanu
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republika Kazachstanu
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Republika Kazachstanu
BERKUT KZ	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republika Kazachstanu
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republika Kazachstanu
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republika Kazachstanu
EOL AIR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republika Kazachstanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Republika Kazachstanu
FENIX	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republika Kazachstanu
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republika Kazachstanu
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republika Kazachstanu
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republika Kazachstanu
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAIRWEST	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
KAZAVIA	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republika Kazachstanu
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Republika Kazachstanu
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republika Kazachstanu
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republika Kazachstanu
NAVIGATOR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
OLIMP AIR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Republika Kazachstanu
SALEM AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Republika Kazachstanu
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	nieznany	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republika Kazachstanu
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Republika Kazachstanu
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republika Kazachstanu
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republika Kazachstanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
SKYSERVICE	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
TAHMID AIR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
TULPAR AVIA SERVICE	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
TYAN SHAN	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ZHERSU AVIA	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
ZHEKZAGANAIR	nieznany	nieznany	Republika Kazachstanu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:</b>			Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	nieznany	Republika Kirgiska
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republika Kirgiska
ITEK AIR	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MAX AVIA	33	MAI	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	nieznany	Republika Kirgiska
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	21	SAB	Republika Kirgiska
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republika Kirgiska
TRAST AERO	05	TSJ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	nieznany	Republika Kirgiska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii</b>		—	Liberia

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem Gabon Airlines, Afrijet oraz SN2AG, w tym:</b>			Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	nieznany	Republika Gabońska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:</b>	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	nieznany	nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	nieznany	nieznany	Sierra Leone
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:</b>	—	—	Suazi
AERO AFRICA (PTY) LTD	nieznany	RFC	Suazi
JET AFRICA SWAZILAND	nieznany	OSW	Suazi
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	nieznany	RSN	Suazi
SCAN AIR CHARTER, LTD	nieznany	nieznany	Suazi
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	nieznany	ex Algae	Suazi
SWAZILAND AIRLINK	nieznany	SZL	Suazi
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:</b>			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	nieznany	Zambia

## ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Numer linii lotniczych ICAO	Państwo operatora	Rodzaj statku powietrznego	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo, w którym dokonano rejestracji
AFRIJET <sup>(1)</sup>	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 1 statek powietrznego typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Republika Gabońska
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu B767; 4 statków powietrznych typu B757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrznych typu Fokker 50;	Cała flota z wyjątkiem: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (autonomiczne terytorium Królestwa Niderlandów)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesz	B747-269B	S2-ADT	Bangladesz
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statek powietrznego typu Boeing B-767-200	Cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statek powietrznego typu Challenger CL601 1 statek powietrznego typu HS-125-800	Cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska Republika Południowej Afryki
TAAG ANGOLA AIRLINES <sup>(4)</sup>	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: 3 statków powietrznych typu Boeing B-777	Cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Republika Angoli

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

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

<sup>(3)</sup> Gabon Airlines mogą w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

<sup>(4)</sup> TAAG Angola Airlines mogą obsługiwać wyłącznie przewozy do Portugalii przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywach 58 i 59 niniejszego rozporządzenia.

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