

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 474/2006

z dnia 22 marca 2006 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 910/2006 z dnia 20 czerwca 2006 r.	L 168	16	21.6.2006
► <u>M2</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1543/2006 z dnia 12 października 2006 r.	L 283	27	14.10.2006
► <u>M3</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r.	L 66	3	6.3.2007
► <u>M4</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 787/2007 z dnia 4 lipca 2007 r.	L 175	10	5.7.2007
► <u>M5</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1043/2007 z dnia 11 września 2007 r.	L 239	50	12.9.2007
► <u>M6</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2007 z dnia 28 listopada 2007 r.	L 311	12	29.11.2007
► <u>M7</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 331/2008 z dnia 11 kwietnia 2008 r.	L 102	3	12.4.2008
► <u>M8</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r.	L 197	36	25.7.2008
► <u>M9</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r.	L 306	47	15.11.2008
► <u>M10</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 298/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r.	L 95	16	9.4.2009
► <u>M11</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 619/2009 z dnia 13 lipca 2009 r.	L 182	4	15.7.2009
► <u>M12</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1144/2009 z dnia 26 listopada 2009 r.	L 312	16	27.11.2009
► <u>M13</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r.	L 84	25	31.3.2010
► <u>M14</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 590/2010 z dnia 5 lipca 2010 r.	L 170	9	6.7.2010
► <u>M15</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 791/2010 z dnia 6 września 2010 r.	L 237	10	8.9.2010
► <u>M16</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1071/2010 z dnia 22 listopada 2010 r.	L 306	44	23.11.2010
► <u>M17</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2011 z dnia 19 kwietnia 2011 r.	L 104	10	20.4.2011
► <u>M18</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1197/2011 z dnia 21 listopada 2011 r.	L 303	14	22.11.2011

► <u>M19</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 295/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r.	L 98	13	4.4.2012
► <u>M20</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1146/2012 z dnia 3 grudnia 2012 r.	L 333	7	5.12.2012
► <u>M21</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 659/2013 z dnia 10 lipca 2013 r.	L 190	54	11.7.2013
► <u>M22</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1264/2013 z dnia 3 grudnia 2013 r.	L 326	7	6.12.2013
► <u>M23</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 368/2014 z dnia 10 kwietnia 2014 r.	L 108	16	11.4.2014



ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 474/2006

z dnia 22 marca 2006 r.

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

(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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozdział II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym”) określa procedury ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, jak również procedury zezwalające państwom członkowskim na przyjęcie w pewnych okolicznościach środków wyjątkowych nakładających zakaz na ich terytorium.
- (2) Zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, każde państwo członkowskie przekazuje Komisji tożsamość przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na jego terytorium wraz z uzasadnieniem powodów nałożenia takich zakazów oraz wszelkimi innymi istotnymi informacjami.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio, lub gdy było to niemożliwe, poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny, określając istotne fakty i względy, które stanowiłyby podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.
- (4) Zgodnie z art. 7 rozporządzenia podstawowego, Komisja zapewniła przewoźnikom lotniczym możliwość zapoznania się z dokumentami dostarczonymi przez państwa członkowskie, aby mogli złożyć pisemne komentarze oraz dokonać ustnej prezentacji przed Komisją w terminie 10 dni roboczych oraz przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ⁽²⁾.
- (5) Załącznik do rozporządzenia podstawowego określa wspólne kryteria rozważenia zakazu wykonywania przewozów ze względów bezpieczeństwa na poziomie Wspólnoty.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15.

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

▼B**Air Bangladesh**

- (6) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Air Bangladesh w odniesieniu do określonego samolotu należącego do ich floty. Naruszenie to zostało stwierdzone podczas kontroli na ziemi dokonanej przez Niemcy w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (7) Air Bangladesh nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Do tej pory Niemcy nie miały okazji sprawdzenia, czy naruszenia bezpieczeństwa zostały wyeliminowane.
- (8) Organy odpowiedzialne w Bangladeszu za nadzór regulacyjny nad Air Bangladesh nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad określonym samolotem używanym przez przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chica-gowską.
- (9) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że linia lotnicza Air Bangladesh powinna zostać objęta ścisłym ograniczeniem wykonywania przewozów oraz zostać umieszczona w załączniku B.

Air Koryo

- (10) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Air Koryo. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję i Niemcy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽²⁾.
- (11) Podczas innych kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽³⁾ odnotowano, że Air Koryo nadal nie eliminują naruszenia bezpieczeństwa zgłoszonego uprzednio przez Francję.
- (12) Uzasadnione i poważne informacje związane z danymi przypadkami, przekazane przez Francję, wskazują na utajone systematyczne naruszanie przez Air Koryo kwestii bezpieczeństwa.
- (13) Air Koryo wykazały brak zdolności zajęcia się tymi kwestiami bezpieczeństwa.
- (14) Air Koryo nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na wniosek tego państwa członkowskiego.
- (15) Plan działań naprawczych przedstawiony przez Air Koryo w odpowiedzi na wniosek Francji nie był adekwatny i wystarczający, aby poprawić odnotowane poważne naruszenia bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004.

⁽²⁾ DGAC/F 2000-210
Nr ref. innej kontroli SAFA dokonanej przez Niemcy.

⁽³⁾ DGAC/F-2000-895.

▼B

- (16) Organy Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Koryo nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.
- (17) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Air Koryo nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Ariana Afghan Airlines

- (18) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez określony samolot eksploatowany przez Ariana Afghan Airlines. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niemcy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (19) Ariana Afghan Airlines wykazały brak zdolności zajęcia się tymi kwestiami bezpieczeństwa.
- (20) Ariana Afghan Airlines nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (21) Właściwe organy Afganistanu, gdzie zarejestrowany jest samolot używany przez Ariana Afghan Airlines, nie sprawowały w pełni odpowiedniego nadzoru nad samolotem eksploatowanym przez tego przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.
- (22) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Ariana Afghan Airlines nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa dla wszystkich eksploatowanych przez nie samolotów, za wyjątkiem A310 numer rejestracyjny F-GYY zarejestrowanego we Francji i podlegającego nadzorowi organów Francji.

BGB Air

- (23) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez BGB Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Włochy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽²⁾.
- (24) BGB Air wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa, na co wskazuje złożenie niezgodnej z późniejszymi ustaleniami kontroli SAFA samooceny zgodności z normami ICAO na podstawie listy kontrolnej operatorów zagranicznych dostarczonej przez Włochy.
- (25) BGB Air nie udzieliły odpowiedniej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Włoch dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, na co wskazuje brak odpowiedzi na część korespondencji tego państwa członkowskiego.

⁽¹⁾ LBA-D-2004-269

LBA-D-2004-341

LBA-D-2004-374

LBA-D-2004-597.

⁽²⁾ ENAC-IT-2005-237.

▼B

- (26) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez BGB Air planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Włoch.
- (27) Organy odpowiedzialne w Kazachstanie za nadzór regulacyjny nad BGB Air nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Włoch w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez BGB Air zarejestrowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (28) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że BGB Air nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Buraq Air

- (29) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Buraq Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Szwecję i Niemcy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (30) Buraq Air nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów ładunku, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (31) Organy Libii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Buraq Air nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad przewozami ładunku przez tego przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.
- (32) Dlatego, na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Buraq Air powinny zostać objęte ścisłym ograniczeniem wykonywania przewozów oraz zostać umieszczone w załączniku B.

Air Service Comores

- (33) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez Air Service Comores. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję, podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ⁽²⁾.
- (34) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez Air Service Comores właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Francji.
- (35) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Service Comores wykazały brak zdolności zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.
- (36) Organy Komorów odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły w odpowiednim czasie współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Francji po tym, jak zgłoszono obawy dotyczące bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźnika licencjonowanego lub certyfikowanego w tym państwie.

⁽¹⁾ LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47.

⁽²⁾ DGAC/F-2005-1222.

▼B

- (37) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Air Service Comores nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

GST Aero Air Company

- (38) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez GST Aero Air Company. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Włochy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (39) GST Aero Air Company wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.
- (40) GST Aero Air Company nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Włoch dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (41) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez GST Aero Air Company właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Włoch.
- (42) Organy odpowiedzialne w Kazachstanie za nadzór regulacyjny nad GST Aero Air Company nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Włoch w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźnika licencjonowanego lub certyfikowanego w tym państwie, na co wskazuje ograniczona odpowiedź na korespondencję Włoch.
- (43) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że GST Aero Air Company nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Phoenix Aviation

- (44) Organy odpowiedzialne w Kirgizji za nadzór regulacyjny nad Phoenix Aviation wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania właściwych norm bezpieczeństwa. Chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Phoenix Aviation został wydany przez Kirgizję, istnieją dowody wskazujące na to, że linie lotnicze mają główną siedzibę w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej. W sprawozdaniu Krajowego Zarządu ds. Bezpieczeństwa Transportu USA ⁽²⁾ z wypadku dotyczącego lotu Kam Air nr 904 wykonywanego przez Phoenix Aviation stwierdza się, że Phoenix Aviation mają siedzibę w Zjednoczonych Emiratach Arabskich.
- (45) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Phoenix Aviation nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370.

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

▼B**Phuket Airlines**

- (46) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Phuket Airlines. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Zjednoczone Królestwo i Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (47) Phuket Airlines wykazały brak zdolności terminowego i właściwego zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.
- (48) Organy Tajlandii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Niderlandów w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Phuket Airlines certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak właściwej odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (49) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Phuket Airlines nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Reem Air

- (50) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Reem Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽²⁾.
- (51) Podczas kolejnych kontroli na ziemi dokonanych w jednym określonym samolocie w ramach programu SAFA ⁽³⁾ Niderlandy potwierdziły, że Reem Air nadal nie eliminuje naruszeń.
- (52) Reem Air wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.
- (53) Reem Air nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niderlandów dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

⁽¹⁾ CAA-UK-2005-40
CAA-UK-2005-41
CAA-UK-2005-42
CAA-UK-2005-46
CAA-UK-2005-47
CAA-UK-2005-48
CAA-NL-2005-49
CAA-NL-2005-51
CAA-NL-2005-54
CAA-NL-2005-55
CAA-NL-2005-56.

⁽²⁾ CAA-NL-2005-119
CAA-NL-2005-122
CAA-NL-2005-128
CAA-NL-2005-171
CAA-NL-2005-176
CAA-NL-2005-177
CAA-NL-2005-191
CAA-NL-2005-195
CAA-NL-2005-196.

⁽³⁾ CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235.

▼B

- (54) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez Reem Air właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Niderlandów.
- (55) Organy odpowiedzialne w Kirgizji za nadzór regulacyjny nad Reem Air nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską, czego dowodem jest ciągle występowanie poważnych naruszeń wymogów bezpieczeństwa. Dodatkowo informacje przekazane Komisji przez Reem Air podczas przesłuchania, w którym linie te miały możliwość wziąć udział wskazują, że chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Reem Air został wydany przez Kirgizję, główna siedziba linii znajduje się w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.
- (56) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Reem Air nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Silverback Cargo Freighters

- (57) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Silverback Cargo Freighters. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Belgię podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (58) Linia Silverback Cargo Freighters, która prowadzi również konserwację własnych samolotów (kontrola A i B), nie udzieliła odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Belgii dotyczące aspektów bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak właściwej odpowiedzi na wnioski tego państwa członkowskiego.
- (59) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Silverback Cargo Freighters nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (60) Pomimo podjętych wysiłków, organy lotnictwa cywilnego Demokratycznej Republiki Konga (DRK) miały trudności z wdrożeniem i wyegzekwowaniem stosownych norm bezpieczeństwa, na co wskazuje sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP z kontroli w Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Demokratycznej Republiki Konga (Kinszasa, 11–18 czerwca 2001 r.). W szczególności nie istnieje obecnie system certyfikacji przewoźników lotniczych.
- (61) Organy odpowiedzialne w DRK za nadzór regulacyjny wykazały w związku z tym brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (62) Na Central Air Express nałożono zakaz wykonywania przewozów ze względu na udowodnione naruszenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa oraz brak współpracy z państwem członkowskim.

⁽¹⁾ BCAA-2005-36.

▼B

- (63) Belgia⁽¹⁾ i Hewa Bora Airways (HBA) dostarczyły informacje wykazujące, że w przypadku HBA naruszenia odkryte w przeszłości przez Belgię zostały w znacznym stopniu wyeliminowane w odniesieniu do określonych samolotów. Ponadto Belgia poinformowała Komisję, że zamierza przeprowadzać systematyczne kontrole na ziemi w odniesieniu do HBA. W świetle powyższego, uważa się, że temu przewoźnikowi lotniczemu należy zezwolić na dalsze wykonywanie przewozów w obecnym zakresie.
- (64) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Demokratycznej Republice Konga (DRK) powinni zostać umieszczeni w załączniku A, za wyjątkiem Hewa Bora Airways (HBA), które powinny zostać umieszczone w załączniku B.

Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej

- (65) Organy Gwinei Równikowej odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Zjednoczonego Królestwa w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfikowanych w tym państwie. Zjednoczone Królestwo zwróciło się w dniu 27 marca 2002 r.⁽²⁾ do Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego Gwinei Równikowej, prosząc o wyjaśnienie następujących kwestii:

- znacznego wzrostu liczby samolotów zarejestrowanych w Gwinei Równikowej oraz sugestii, że biuro rejestracji samolotów lub podobny organ mógłby zarządzać rejestracją;
- faktu, że pewna liczba przewoźników posiadających certyfikaty przewoźnika lotniczego wydane przez Gwineę Równikową nie ma głównej siedziby w Gwinei Równikowej.

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

- (66) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny Gwinei Równikowej wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa, na co w szczególności wskazują kontrole i związane z nimi plany działań naprawczych w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ICAO. Kontrola Gwinei Równikowej miała miejsce w maju 2001 r., a w sprawozdaniu z niej⁽³⁾ stwierdzono, że organy lotnictwa cywilnego nie miały w czasie kontroli możliwości zapewnienia właściwego nadzoru nad liniami lotniczymi oraz zagwarantowania, że dokonują one przewozów zgodnie z normami ICAO. Kontrola wykazała:

⁽¹⁾ Kontrola na ziemi w ramach programu SAFA przeprowadzona przez organy Belgii w dniu 11 marca 2006 r. w Brukseli.

⁽²⁾ Korespondencja między Departamentem Transportu Zjednoczonego Królestwa a DGLC Gwinei Równikowej w sprawie „Rejestru samolotów Gwinei Równikowej” (27 marca 2002 r.).

⁽³⁾ Sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP – Kontrola Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Republiki Gwinei Równikowej (Malabo, 14–18 maja 2001 r.).

▼B

- brak organizacji zdolnej do nadzoru nad bezpieczeństwem, w szczególności brak wyspecjalizowanego personelu w dziedzinach licencjonowania, funkcjonowania samolotów lub zdolności do lotu;
- niezdolność do identyfikacji liczby samolotów w rejestrze lub liczby ważnych wydanych certyfikatów zdolności do lotu;
- nieustanowienie zorganizowanego systemu certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi;
- nieprzyjęcie przepisów związanych z działalnością lotniczą;
- brak nadzoru nad uprawnionymi przewoźnikami;
- niewdrożenie systemu podstawowych obowiązków agencji kontroli zdolności do lotu.

Ponadto Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego Gwinei Równikowej do tej pory nie przedłożyła ICAO planu działań w odpowiedzi na wyniki kontroli ⁽¹⁾, w wyniku czego nie odbyła się misja pokontrolna.

- (67) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny Gwinei Równikowej wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską. Niektórzy przewoźnicy posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego nie mają głównej siedziby w Gwinei Równikowej, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej ⁽²⁾.
- (68) Organy odpowiedzialne w Gwinei Równikowej za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE – Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA – Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE – Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.
- (69) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Gwinei Równikowej powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Liberii

- (70) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez International Air Services certyfikowane w Liberii. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Dokument roboczy rady ICAO (C-WP/12471).

⁽²⁾ Korespondencja między Departamentem Transportu Zjednoczonego Królestwa a ECAC w sprawie „Wydawania dokumentacji samolotu przez niezatwierdzone przedsiębiorstwa” (6 sierpnia 2003 r.).

⁽³⁾ DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316.

▼B

- (71) Organy Liberii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Zjednoczonego Królestwa w momencie zgłoszenia poważnych naruszeń bezpieczeństwa stwierdzonych podczas kontroli na ziemi samolotu zarejestrowanego w Liberii, przeprowadzonej przez Zarząd Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa w dniu 5 marca 1996 r. ⁽¹⁾. Natychmiast zgłoszono obawy o bezpieczeństwo wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfikowanych w Liberii, a w dniu 12 marca 1996 r. Zarząd Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa poinformował Dyрекcję Lotnictwa Cywilnego Liberii, że wszystkie wnioski o udzielenie samolotom zarejestrowanym w Liberii zezwolenia na wykonywanie przewozów komercyjnych w Zjednoczonym Królestwie będą odrzucane do czasu, gdy organy Liberii będą w stanie wykazać istnienie skutecznego systemu regulacyjnego zapewniającego zdolność do lotu samolotów zarejestrowanych w Liberii. Organy Liberii nie udzieliły odpowiedzi. Ponadto organy Liberii nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Francji poprzez odmowę odpowiedzi na obawy zgłoszone przez to państwo członkowskie dotyczące bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfikowanych w Liberii.
- (72) Organy Liberii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa. Rząd Liberii przyznał w 1996 r. ⁽²⁾, że nie jest w stanie utrzymać kontroli regulacyjnej nad samolotami zarejestrowanymi w Liberii ze względu na toczący się w tym kraju konflikt wewnętrzny. Chociaż w 2003 r. podpisano pełne porozumienie pokojowe, a ONZ i władze tymczasowe Liberii powoli wdrażają środki mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa, nie wydaje się prawdopodobnym, że zdolność rządu do regulacji rejestrów wzrosła od 1996 r. ICAO nie przeprowadził jeszcze kontroli Liberii w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ze względu na sytuację bezpieczeństwa.
- (73) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.
- (74) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Liberii powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Sierra Leone

- (75) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez Air Universal Ltd. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Szwecję podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Grupa regulacyjna UK-CAA – sprawozdanie z przeglądu samolotu, 5 marca 1996 r. (kod biura: 223).

⁽²⁾ Korespondencja między Ministerstwem Transportu Liberii a Dyrekcją Generalną Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa w sprawie „niemożności prowadzenia regularnej kontroli nad samolotami zarejestrowanymi w Liberii ze względu na konflikt wewnętrzny”, 28 sierpnia 1996 r.

⁽³⁾ LFV-S-04-0037.

▼B

- (76) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Szwecji w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Air Universal Ltd. certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.
- (77) Zjednoczone Królestwo uprzednio odmówiło udzielenia lub cofnęło zezwolenie na wykonywanie przewozów lub zezwolenie techniczne wszelkim przewoźnikom, nad którymi nadzór sprawuje Sierra Leone.
- (78) Chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Air Universal Ltd. został wydany przez Sierra Leone, główna siedziba linii lotniczych znajduje się obecnie w Jordanii, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.
- (79) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Universal Ltd. nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.
- (80) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Air Universal Ltd. nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.
- (81) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez część przewoźników lotniczych certyfikowanych w Sierra Leone. Naruszenie to zostało stwierdzone przez trzy państwa członkowskie, Zjednoczone Królestwo, Maltę i Szwecję, podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ⁽¹⁾.
- (82) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędami Lotnictwa Cywilnego Szwecji i Malty w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Air Universal Ltd. certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tych państw członkowskich.
- (83) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską. Sierra Leone nie posiada odpowiedniego systemu nadzoru nad przewoźnikami lub samolotami i nie ma zdolności technicznych lub zasobów niezbędnych do podjęcia się takiego zadania. Niektórzy przewoźnicy posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez Sierra Leone nie mieli głównej siedziby w Sierra Leone, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.

⁽¹⁾ CAA-UK-2003-103
CAA-UK-2003-111
CAA-UK-2003-136
CAA-UK-2003-198
CAA-MA-2003-4
LFV-S-2004-37.

▼B

(84) Uznaje się, że plan działań naprawczych przedstawiony przez Sierra Leone jest niewłaściwy (lub niewystarczający) do eliminacji stwierdzonych poważnych naruszeń bezpieczeństwa. Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego Sierra Leone zatrudniła przedsiębiorstwo prywatne, International Aviation Surveyors (IAS), do prowadzenia w jej imieniu pewnych działań nadzorczych. Jednakże ustalenia zawarte przez obie strony w protokole ustaleń ⁽¹⁾ nie zapewniają odpowiedniego systemu nadzoru nad samolotami w rejestrze Sierra Leone. W szczególności:

- samoloty/linie lotnicze objęte protokołem ustaleń nie mają siedziby w Sierra Leone, zaś personel IAS nie prowadzi działalności w Sierra Leone, ani w kraju, w którym siedzibę mają linie lotnicze;
- IAS nie wydaje się mieć żadnych uprawnień wykonawczych;
- IAS przejął odpowiedzialność za rutynowe kontrole danych linii lotniczych ale nie określono zakresu działań kontrolnych;
- w ramach protokołu ustaleń IAS wchodzi w stosunki umowne z danymi liniami lotniczymi;
- protokół ustaleń nie wydaje się określać w sposób właściwy nadzoru nad działalnością lotniczą.

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

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

Przewoźnicy lotniczy ze Suazi

(87) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Jet Africa – przewoźnika lotniczego certyfikowanego w Suazi. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ⁽²⁾.

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

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

⁽¹⁾ Protokół ustaleń zawartych między Dyrekcją Lotnictwa Cywilnego Sierra Leone a FAST International Aviation Surveyors w sprawie kontroli, nadzoru i świadczenia usług regulacyjnych w odniesieniu do zewnętrznych przewoźników lotniczych (IAS/SL DCA MOA 201101).

⁽²⁾ CAA/NL-2004-98.

▼B

- (90) Organy Suazi odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa, na co w szczególności wskazuje kontrola w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa, przeprowadzona w marcu 1999 r. W sprawozdaniu z kontroli ⁽¹⁾ stwierdzono, że w czasie kontroli Suazi nie była w stanie prowadzić skutecznego nadzoru nad rejestrem linii lotniczych i samolotów. Zauważa się również, że nie było możliwości określenia rzeczywistej liczby zarejestrowanych samolotów, ponieważ rejestr nie był prowadzony w sposób prawidłowy. Zespół przeprowadzający kontrolę nie był również w stanie określić rzeczywistej liczby licencji personelu wydanych przez Dyрекcję Lotnictwa Cywilnego, które były jeszcze ważne, ponieważ nie prowadzono rejestru. Nie przeprowadzono dalszej misji kontrolnej w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa, ponieważ Suazi nie dostarczyła ICAO informacji dotyczących postępu dokonanego we wdrażaniu planu działań w odpowiedzi na wyniki kontroli.
- (91) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności lub chęci sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: Aero Africa (Pty) Ltd., African International Airways (Pty) Ltd., Airlink Swaziland Ltd., Northeast Airlines (Pty) Ltd., Scan Air Charter Ltd., Swazi Express Airways, Jet Africa.
- (92) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Suazi powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

Ogólne uwagi dotyczące przewoźników umieszczonych w wykazie

- (93) Ponieważ takie rozwiązanie nie zagrażałoby bezpieczeństwu, wszystkim wyżej wymienionym przewoźnikom lotniczym można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę załogową samolotu przewoźnika niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa.
- (94) Wykaz wspólnotowy powinien być regularnie uaktualniany, natychmiast gdy jest to wymagane, w celu wzięcia pod uwagę oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zainteresowanych przewoźników lotniczych oraz na podstawie dalszych dowodów na podjęcie działań naprawczych.

Przewoźnicy lotniczy nie umieszczeni w wykazie

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

⁽¹⁾ Sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP – kontrola Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Suazi, (Mbabane, 9–12 marca 1999 r.).

▼B

- (96) Na podstawie informacji przekazanych przez Niemcy uważa się, że nie ma już dowodów braku zdolności lub woli organów Tadżykistanu odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami lotniczymi certyfikowanymi w tym państwie.
- (97) Na podstawie informacji dostarczonych Belgii wykazujących, że naruszenia, które doprowadziły do nałożenia przez nią zakazu wykonywania przewozów przez I.C.T.T.P.W. i South Airlines zostały w pełni wyeliminowane, uznaje się, że nie istnieją dowody na dalsze występowanie poważnych naruszeń bezpieczeństwa w przypadku tych przewoźników lotniczych.
- (98) Na podstawie dostarczonych przez Niemcy informacji wykazujących, że określony samolot, który spowodował nałożenie na Atlant Soyuz zakazu wykonywania przewozów, nie stanowi już części floty tego przewoźnika, uznaje się, że nie istnieją dowody na dalsze występowanie poważnych naruszeń bezpieczeństwa w przypadku tego przewoźnika lotniczego.
- (99) Na podstawie informacji posiadanych obecnie uznaje się, że nie istnieją dowody na to, że Air Mauritanie nie wyeliminowały poważnych naruszeń bezpieczeństwa. Jednak zdolność organów Mauretanii odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad tym przewoźnikiem lotniczym należy poddać dalszej ocenie. W tym celu Komisja z pomocą organów wszelkich zainteresowanych państw członkowskich powinna przeprowadzić w ciągu 2 miesięcy ocenę organów Mauretanii odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad tym przewoźnikiem lotniczym oraz działań podlegających ich nadzorowi.
- (100) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1***Przedmiot**

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

*Artykuł 2***Zakazy wykonywania przewozów**

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



Artykuł 3

Wdrożenie

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

Artykuł 4

Wejście w życie

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

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

▼ M23

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWÓŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWÓZÓW W RAMACH UE, Z WYJĄTKAMI ⁽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
<i>BLUE WING AIRLINES</i>	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
<i>MERIDIAN AIRWAYS LTD</i>	AOC 023	MAG	Republika Ghany
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Islamska Republika Afganistanu
<i>ARIANA AFGHAN AIRLINES</i>	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
<i>KAM AIR</i>	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
<i>PAMIR AIRLINES</i>	Nieznany	PIR	Islamska Republika Afganistanu
<i>SAFI AIRWAYS</i>	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem <i>TAAG Angola Airlines</i> ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Angoli
<i>AEROJET</i>	AO 008-01/11	TEJ	Republika Angoli
<i>AIR GICANGO</i>	009	Nieznany	Republika Angoli
<i>AIR JET</i>	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
<i>AIR NAVE</i>	017	Nieznany	Republika Angoli
<i>AIR26</i>	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
<i>ANGOLA AIR SERVICES</i>	006	Nieznany	Republika Angoli
<i>DIEXIM</i>	007	Nieznany	Republika Angoli
<i>FLY540</i>	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
<i>GIRA GLOBO</i>	008	GGL	Republika Angoli
<i>HELIANG</i>	010	Nieznany	Republika Angoli
<i>HELIMALONGO</i>	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
<i>MAVEWA</i>	016	Nieznany	Republika Angoli

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

▼ M23

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
<i>SONAIR</i>	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
<i>AERO BENIN</i>	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
<i>AFRICA AIRWAYS</i>	Nieznany	AFF	Republika Beninu
<i>ALAFIA JET</i>	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	Nieznany	Republika Beninu
<i>BENIN GOLF AIR</i>	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
<i>BENIN LITTORAL AIRWAYS</i>	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
<i>COTAIR</i>	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ANAC/ DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
<i>ROYAL AIR</i>	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
<i>TRANS AIR BENIN</i>	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
<i>AERO SERVICE</i>	RAC06-002	RSR	Republika Konga
<i>CANADIAN AIRWAYS CONGO</i>	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
<i>EMERAUDE</i>	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
<i>EQUAFLIGHT SERVICES</i>	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
<i>EQUAJET</i>	RAC06-007	EKJ	Republika Konga
<i>EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.</i>	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
<i>MISTRAL AVIATION</i>	RAC06-011	Nieznany	Republika Konga
<i>TRANS AIR CONGO</i>	RAC 06-001	TSG	Republika Konga

▼ M23

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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER</i>	104/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>AIR BARAKA</i>	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>AIR CASTILLA</i>	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>AIR FAST CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>AIR KASAI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>AIR KATANGA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>AIR MALEBO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>AIR TROPIQUES</i>	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>BIEGA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>BLUE AIRLINES</i>	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>BLUE SKY</i>	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>BUSINESS AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>BUSY BEE CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>CETRACA</i>	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>CHC STELLAVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>CONGO EXPRESS AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

▼ M23

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
<i>DOREN AIR CONGO</i>	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>EAGLES SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>EPHRATA AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>FILAIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>FLY CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>GALAXY KAVATSI</i>	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>GOMA EXPRESS</i>	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>GOMAIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>GTRA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)</i>	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>JET CONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>KATANGA EXPRESS</i>	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>KATANGA WINGS</i>	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>KIN AVIA</i>	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>KORONGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>LIGNES AÉRIENNES CONGO-LAISES (LAC)</i>	Podpis ministerialny (zarządzenie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>MANGO AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>MAVIVI AIR TRADE</i>	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>OKAPI AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

▼ M23

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
<i>PATRON AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>PEGASUS</i>	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>SAFE AIR</i>	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>SERVICES AIR</i>	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>SION AIRLINES</i>	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>STELLAR AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>SWALA AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>TRACEP CONGO</i>	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>TRANSAIR CARGO SERVICES</i>	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>WALTAIR AVIATION</i>	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>WILL AIRLIFT</i>	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<i>WIMBI DIRA AIRWAYS</i>	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
<i>DAALLO AIRLINES</i>	Nieznany	DAO	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
<i>CEIBA INTERCONTINENTAL</i>	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
<i>CRONOS AIRLINES</i>	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
<i>PUNTO AZUL</i>	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
<i>TANGO AIRWAYS</i>	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa

▼ M23

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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			Erytrea
<i>ERITREAN AIRLINES</i>	AOC No 004	ERT	Erytrea
<i>NASAIR ERITREA</i>	AOC No 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem <i>Gabon Airlines</i>, <i>Afrijet</i> i <i>SN2AG</i> ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
<i>AFRIC AVIATION</i>	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republika Gabońska
<i>AIR SERVICES SA</i>	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republika Gabońska
<i>AIR TOURIST (ALLEGIANCE)</i>	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
<i>NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)</i>	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
<i>SCD AVIATION</i>	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republika Gabońska
<i>SKY GABON</i>	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
<i>SOLENTA AVIATION GABON</i>	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem <i>Garuda Indonesia</i>, <i>Airfast Indonesia</i>, <i>Mandala Airlines</i>, <i>Ekspres Transportasi Antar-benua</i> i <i>Indonesia Air Asia</i>, w tym:			Republika Indonezji
<i>AIR BORN INDONESIA</i>	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
<i>AIR PACIFIC UTAMA</i>	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
<i>ALFA TRANS DIRGANTATA</i>	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
<i>ANGKASA SUPER SERVICES</i>	135-050	LBZ	Republika Indonezji
<i>ASCO NUSA AIR</i>	135-022	Nieznany	Republika Indonezji
<i>ASI PUDJIASTUTI</i>	135-028	SQS	Republika Indonezji
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	121-043	Nieznany	Republika Indonezji
<i>AVIASTAR MANDIRI</i>	135-029	VIT	Republika Indonezji
<i>BATIK AIR</i>	121-050	BTK	Republika Indonezji
<i>CITILINK INDONESIA</i>	121-046	CTV	Republika Indonezji

▼ M23

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
<i>DABI AIR NUSANTARA</i>	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
<i>DERAYA AIR TAXI</i>	135-013	DRY	Republika Indonezji
<i>DERAZONA AIR SERVICE</i>	135-010	DRZ	Republika Indonezji
<i>DIRGANTARA AIR SERVICE</i>	135-014	DIR	Republika Indonezji
<i>EASTINDO</i>	135-038	ESD	Republika Indonezji
<i>ENGANG AIR SERVICE</i>	135-045	Nieznany	Republika Indonezji
<i>ERSA EASTERN AVIATION</i>	135-047	Nieznany	Republika Indonezji
<i>GATARI AIR SERVICE</i>	135-018	GHS	Republika Indonezji
<i>HEAVY LIFT</i>	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
<i>INDONESIA AIR TRANSPORT</i>	121-034	IDA	Republika Indonezji
<i>INTAN ANGKASA AIR SERVICE</i>	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
<i>JAYAWIJAYA DIRGANTARA</i>	121-044	Nieznany	Republika Indonezji
<i>JOHNLIN AIR TRANSPORT</i>	135-043	JLB	Republika Indonezji
<i>KAL STAR</i>	121-037	KLS	Republika Indonezji
<i>KARTIKA AIRLINES</i>	121-003	KAE	Republika Indonezji
<i>KOMALA INDONESIA</i>	135-051	Nieznany	Republika Indonezji
<i>KURA-KURA AVIATION</i>	135-016	KUR	Republika Indonezji
<i>LION MENTARI AIRLINES</i>	121-010	LNI	Republika Indonezji
<i>MANUNGAL AIR SERVICE</i>	121-020	MNS	Republika Indonezji
<i>MARTABUANA ABADION</i>	135-049	Nieznany	Republika Indonezji
<i>MATTHEW AIR NUSANTARA</i>	135-048	Nieznany	Republika Indonezji
<i>MERPATI NUSANTARA AIRLINES</i>	121-002	MNA	Republika Indonezji
<i>MIMIKA AIR</i>	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
<i>NAM AIR</i>	121-058	Nieznany	Republika Indonezji
<i>NATIONAL UTILITY HELICOPTER</i>	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
<i>NUSANTARA AIR CHARTER</i>	121-022	SJK	Republika Indonezji
<i>NUSANTARA BUANA AIR</i>	135-041	Nieznany	Republika Indonezji
<i>PACIFIC ROYALE AIRWAYS</i>	121-045	PRQ	Republika Indonezji

▼ M23

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
<i>PEGASUS AIR SERVICES</i>	135-036	Nieznany	Republika Indonezji
<i>PELITA AIR SERVICE</i>	121-008	PAS	Republika Indonezji
<i>PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA</i>	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
<i>PURA WISATA BARUNA</i>	135-025	Nieznany	Republika Indonezji
<i>RIAU AIRLINES</i>	121-016	RIU	Republika Indonezji
<i>SAYAP GARUDA INDAH</i>	135-004	Nieznany	Republika Indonezji
<i>SKY AVIATION</i>	121-028	Nieznany	Republika Indonezji
<i>SKY AVIATION</i>	135-044	Nieznany	Republika Indonezji
<i>SMAC</i>	135-015	SMC	Republika Indonezji
<i>SRIWIJAYA AIR</i>	121-035	SJY	Republika Indonezji
<i>SURVEI UDARA PENAS</i>	135-006	PNS	Republika Indonezji
<i>SURYA AIR</i>	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
<i>TRANSNUSA AVIATION MANDIRI</i>	121-048	TNU	Republika Indonezji
<i>TRANSWISATA PRIMA AVIATION</i>	135-021	TWT	Republika Indonezji
<i>TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE</i>	121-038	XAR	Republika Indonezji
<i>TRAVIRA UTAMA</i>	135-009	Nieznany	Republika Indonezji
<i>TRI MG INTRA ASIA AIRLINES</i>	121-018	TMG	Republika Indonezji
<i>TRIGANA AIR SERVICE</i>	121-006	TGN	Republika Indonezji
<i>UNINDO</i>	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
<i>WING ABADI AIRLINES</i>	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem <i>Air Astana</i>, w tym:			Republika Kazachstanu
<i>AIR ALMATY</i>	AK-0453-11	LMY	Republika Kazachstanu
<i>AIR TRUST AIRCOMPANY</i>	AK-0455-12	RTR	Republika Kazachstanu
<i>ATMA AIRLINES</i>	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
<i>AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR</i>	AK-067-12	SAP	Republika Kazachstanu
<i>BEK AIR</i>	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstanu

▼ M23

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
<i>BEYBARS AIRCOMPANY</i>	AK-0442-11	BBS	Republika Kazachstanu
<i>BURUNDAYAVIA AIRLINES</i>	AK-0456-12	BRY	Republika Kazachstanu
<i>COMLUX-KZ</i>	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazachstanu
<i>EAST WING</i>	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazachstanu
<i>EURO-ASIA AIR</i>	AK-0441-11	EAK	Republika Kazachstanu
<i>FLY JET KZ</i>	AK-0446-11	FJK	Republika Kazachstanu
<i>INVESTAVIA</i>	AK-0447-11	TLG	Republika Kazachstanu
<i>IRTYSH AIR</i>	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu
<i>JET AIRLINES</i>	AK-0459-12	SOZ	Republika Kazachstanu
<i>JET ONE</i>	AK-0468-12	JKZ	Republika Kazachstanu
<i>KAZAIR JET</i>	AK-0442-11	KEJ	Republika Kazachstanu
<i>KAZAIRTRANS AIRLINE</i>	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstanu
<i>KAZAVIASPAS</i>	AK-0452-11	KZS	Republika Kazachstanu
<i>LUK AERO</i> (wcześniej <i>EASTERN EXPRESS</i>)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazachstanu
<i>PRIME AVIATION</i>	AK-0448-11	PKZ	Republika Kazachstanu
<i>SCAT</i>	AK-0460-12	VSV	Republika Kazachstanu
<i>ZHETYSU AIRCOMPANY</i>	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
<i>AIR BISHKEK</i> (wcześniej <i>EASTOK AVIA</i>)	15	EAA	Republika Kirgiska
<i>AIR MANAS</i>	17	MBB	Republika Kirgiska
<i>AVIA TRAFFIC COMPANY</i>	23	AVJ	Republika Kirgiska
<i>CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)</i>	13	CBK	Republika Kirgiska
<i>CLICK AIRWAYS</i>	11	CGK	Republika Kirgiska
<i>HELI SKY</i>	Nieznany	HAC	Republika Kirgiska
<i>KYRGYZ TRANS AVIA</i>	31	KTC	Republika Kirgiska
<i>KYRGYZ AIRLINES</i>	Nieznany	KGZ	Republika Kirgiska

▼ M23

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
<i>KYRGYZSTAN</i>	03	LYN	Republika Kirgiska
<i>MANAS AIRWAYS</i>	42	BAM	Republika Kirgiska
<i>S GROUP AVIATION</i>	6	Nieznany	Republika Kirgiska
<i>S GROUP INTERNATIONAL</i>	Nieznany	IND	Republika Kirgiska
<i>SKY BISHKEK</i>	Nieznany	BIS	Republika Kirgiska
<i>SKY KG AIRLINES</i>	41	KGK	Republika Kirgiska
<i>SKY WAY AIR</i>	39	SAB	Republika Kirgiska
<i>STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAE-MES)</i>	20	DAM	Republika Kirgiska
<i>SUPREME AVIATION</i>	40	SGK	Republika Kirgiska
<i>TEZ JET</i>	46	TEZ	Republika Kirgiska
<i>VALOR AIR</i>	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 Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
<i>AERO-SERVICOS SARL</i>	MOZ-08	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AEREOS LDA</i>	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>COA — COASTAL AVIATION</i>	MOZ-15	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>CPY — CROPSPRAYERS</i>	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>CRA — CR AVIATION LDA</i>	MOZ-14	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>EMILIO AIR CHARTER LDA</i>	MOZ-05	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>HCP — HELICOPTEROS CAPITAL LDA</i>	MOZ-11	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>KAY — KAYA AIRLINES, LDA</i>	MOZ-09	KYY	Republika Mozambiku

▼ M23

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
<i>LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.</i>	MOZ-01	LAM	Republika Mozambiku
<i>MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX</i>	MOZ-02	MXE	Republika Mozambiku
<i>OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA</i>	MOZ-17	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>SAF — SAFARI AIR LDA</i>	MOZ-12	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA</i>	MOZ-10	Nieznany	Republika Mozambiku
<i>TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA</i>	MOZ-16	TTA	Republika Mozambiku
<i>UNIQUE AIR CHARTER LDA</i>	MOZ-13	Nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			Republika Nepalu
<i>AIR DYNASTY HELI. S.</i>	035-01	Nieznany	Republika Nepalu
<i>AIR KASTHAMANDAP</i>	051/2009	Nieznany	Republika Nepalu
<i>BUDDHA AIR</i>	014/96	BHA	Republika Nepalu
<i>BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)</i>	058/2010	Nieznany	Republika Nepalu
<i>FISHTAIL AIR</i>	017/01	Nieznany	Republika Nepalu
<i>GOMA AIR</i>	064/2010	Nieznany	Republika Nepalu
<i>MAKALU AIR</i>	057A/2009	Nieznany	Republika Nepalu
<i>MOUNTAIN HELICOPTERS</i>	055/2009	Nieznany	Republika Nepalu
<i>MUKTINATH AIRLINES</i>	081/2013	Nieznany	Republika Nepalu
<i>NEPAL AIRLINES CORPORATION</i>	003/2000	RNA	Republika Nepalu
<i>SHREE AIRLINES</i>	030/02	SHA	Republika Nepalu
<i>SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)</i>	059/2010	Nieznany	Republika Nepalu
<i>SIMRIK AIR</i>	034/00	Nieznany	Republika Nepalu
<i>SIMRIK AIRLINES</i>	052/2009	RMK	Republika Nepalu
<i>SITA AIR</i>	033/2000	Nieznany	Republika Nepalu

▼ M23

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
<i>TARA AIR</i>	053/2009	Nieznany	Republika Nepalu
<i>YETI AIRLINES DOMESTIC</i>	037/2004	NYT	Republika Nepalu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, z wyjątkiem <i>Philippine Airlines</i> i <i>Cebu Pacific Air</i>, w tym:			Republika Filipin
<i>AEROEQUIPEMENT AVIATION</i>	2010037	Nieznany	Republika Filipin
<i>AIR ASIA PHILIPPINES</i>	2012047	APG	Republika Filipin
<i>AIR JUAN AVIATION</i>	2013053	Nieznany	Republika Filipin
<i>AIR PHILIPPINES CORPORATION</i>	2009006	GAP	Republika Filipin
<i>ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.</i>	2012048	Nieznany	Republika Filipin
<i>ASIAN AEROSPACE CORPORATION</i>	2012050	Nieznany	Republika Filipin
<i>ASTRO AIR INTERNATIONAL</i>	2012049	AAV	Republika Filipin
<i>AYALA AVIATION CORP.</i>	4AN9900003	Nieznany	Republika Filipin
<i>CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.</i>	2010026	Nieznany	Republika Filipin
<i>CM AERO SERVICES</i>	20110401	Nieznany	Republika Filipin
<i>CYCLONE AIRWAYS</i>	2010034	Nieznany	Republika Filipin
<i>FAR EAST AVIATION SERVICES</i>	2009013	Nieznany	Republika Filipin
<i>INAEK AVIATION CORP.</i>	2010028	Nieznany	Republika Filipin
<i>INTERISLAND AIRLINES</i>	2010023	ISN	Republika Filipin
<i>ISLAND AVIATION</i>	2009009	SOY	Republika Filipin
<i>ISLAND TRANSVOYAGER</i>	2010022	ITI	Republika Filipin
<i>LION AIR</i>	2009019	Nieznany	Republika Filipin
<i>MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES</i>	2010029	Nieznany	Republika Filipin
<i>MAGNUM AIR</i>	2012051	MSJ	Republika Filipin

▼ M23

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
<i>MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP</i>	2010020	Nieznany	Republika Filipin
<i>NORTHSKY AIR INC.</i>	2011042	Nieznany	Republika Filipin
<i>OMNI AVIATION CORP.</i>	2010033	Nieznany	Republika Filipin
<i>ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.</i>	2010024	Nieznany	Republika Filipin
<i>ROYAL STAR AVIATION, INC.</i>	2010021	Nieznany	Republika Filipin
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES</i>	2009 004	SRQ	Republika Filipin
<i>SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL</i>	2012052	SGD	Republika Filipin
<i>SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES</i>	2011045	Nieznany	Republika Filipin
<i>SUBIC SEAPLANE, INC.</i>	2011035	Nieznany	Republika Filipin
<i>WCC AVIATION COMPANY</i>	2009015	Nieznany	Republika Filipin
<i>ZEST AIRWAYS INCORPORATED</i>	2009003	EZD	Republika Filipin
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>AFRICA CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD</i>	01/AOC/2007	BGI	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>EXECUTIVE JET SERVICES</i>	03/AOC/2006	EJZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>GLOBAL AVIATION OPERATION</i>	04/AOC/2006	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>GOLIAF AIR</i>	05/AOC/2001	GLE	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>ISLAND OIL EXPLORATION</i>	01/AOC/2008	IOE	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD</i>	02/AOC/2002	TFK	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>TRASCARG</i>	01/AOC/2009	TRG	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<i>TRANSLIZ AVIATION (TMS)</i>	02/AOC/2007	TLZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca

▼ M23

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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
<i>AIR RUM, LTD</i>	Nieznany	RUM	Sierra Leone
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	Nieznany	DTY	Sierra Leone
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD</i>	Nieznany	ORJ	Sierra Leone
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	Nieznany	PRR	Sierra Leone
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	Nieznany	SVT	Sierra Leone
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Republika Sudanu
<i>ALFA AIRLINES</i>	054	AAJ	Republika Sudanu
<i>ALMAJAL AVIATION SERVICE</i>	015	MGG	Republika Sudanu
<i>BADER AIRLINES</i>	035	BDR	Republika Sudanu
<i>BENTIU AIR TRANSPORT</i>	029	BNT	Republika Sudanu
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	011	BLB	Republika Sudanu
<i>DOVE AIRLINES</i>	052	DOV	Republika Sudanu
<i>ELIDINER AVIATION</i>	008	DND	Republika Sudanu
<i>FOURTY EIGHT AVIATION</i>	053	WHB	Republika Sudanu
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	017	Nieznany	Republika Sudanu
<i>HELEJETIC AIR</i>	057	HJT	Republika Sudanu
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	009	KTV	Republika Sudanu
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Republika Sudanu
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Republika Sudanu
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Republika Sudanu
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Republika Sudanu
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Republika Sudanu

▼ **M23**

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
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Republika Sudanu
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:			Zambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

▼ M23

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(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
<i>TAAG ANGOLA AIRLINES</i>	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: 5 statków powietrznych typu Boeing B777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B737-700	Cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli
<i>AIR ASTANA</i> ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazachstan	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B-767, statków powietrznych typu Boeing B-757, statków powietrznych typu Airbus A319/320/321	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych należących do floty Boeing B767, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B757, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Airbus A319/320/321, zgodnie z zapisem w AOC	Aruba (Królestwo Niderlandów)
<i>AIR SERVICE COMORES</i>	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
<i>AFRIJET</i> ⁽²⁾	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
<i>GABON AIRLINES</i> ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Boeing B767-200	Cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska
<i>NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)</i>	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Challenger CL-601, 1 statku powietrznego typu HS-125-800	Cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska, Republika Południowej Afryki

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

▼M23

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(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (sa) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
<i>AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD</i>	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
<i>IRAN AIR</i> ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Cała flota z wyjątkiem: 14 statków powietrznych typu Airbus A300, 8 statków powietrznych typu Airbus A310, 1 statek powietrznego typu Boeing B737	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
<i>AIR KORYO</i>	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
<i>AIR MADAGASCAR</i>	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Cała flota z wyjątkiem: 3 statków powietrznych typu Boeing B737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statek powietrznego typu ATR 42-500, 1 statek powietrznego typu ATR 42-320 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300	Cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru

⁽¹⁾ *Air Astana* może eksploatować wyłącznie wymienione określone typy statków powietrznych, pod warunkiem że są one zarejestrowane na Arubie, oraz że wszystkie zmiany w AOC są w odpowiednim czasie przedkładane Komisji i organizacji Eurocontrol.

⁽²⁾ W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii *Afrijet* może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.

⁽³⁾ W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii *Gabon Airlines* może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.

⁽⁴⁾ Iran Air może wykonywać przewozy do Unii 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.