NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 298/2009

z 8. apríla 2009,

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva

(Text s významom pre EHP)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES [1], a najmä na jeho článok 4,

keďže:

(1) Nariadením Komisie (ES) č. 474/2006 z 22. marca 2006 sa vytvoril zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedený v kapitole II nariadenia (ES) č. 2111/2005 [2].

(2) V súlade s článkom 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2111/2005 oznámili niektoré členské štáty Komisii informácie, ktoré sú relevantné v súvislosti s aktualizáciou zoznamu Spoločenstva. Relevantné informácie oznámili aj tretie krajiny. Na tomto základe by sa mal zoznam Spoločenstva aktualizovať.

(3) Komisia informovala všetkých príslušných leteckých dopravcov buď priamo alebo, ak to nebolo možné, prostredníctvom orgánov zodpovedných za regulačný dohľad nad nimi, o základných skutočnostiach a úvahách, ktoré budú podkladom rozhodnutia o uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva alebo o zmene podmienok zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženého leteckému dopravcovi, ktorý je zaradený v zozname Spoločenstva.

(4) Komisia poskytla príslušným leteckým dopravcom príležitosť nahliadnuť do dokumentov, ktoré poskytli členské štáty, predložiť písomné pripomienky a pripraviť si ústnu prezentáciu pre Komisiu do 10 pracovných dní a pre Výbor pre leteckú bezpečnosť zriadený nariadením Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva [3].

(5) Komisia, a v osobitných prípadoch aj niektoré členské štáty, viedli konzultácie s orgánmi zodpovednými za regulačný dohľad nad príslušnými leteckými dopravcami.

(6) Nariadenie (ES) č. 474/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

Leteckí dopravcovia Spoločenstva

(7) V nadväznosti na informácie z kontrol na ploche SAFA vykonaných na lietadlách určitých leteckých dopravcov Spoločenstva, ako aj z kontrol v osobitných oblastiach a auditov vykonaných zo strany leteckých úradov jednotlivých členských štátov, niektoré členské štáty prijali isté donucovacie opatrenia: O týchto opatreniach informovali Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť: príslušné orgány Švédska zrušili oprávnenie leteckého prevádzkovateľa (AOC) dopravcu Nordic Regional a pozastavili oprávnenia leteckého prevádzkovateľa dopravcov Fly Excellent a Aero Syncro; príslušné orgány Španielska zrušili AOC dopravcu Bravo Airlines a jeho prevádzkovú licenciu; príslušné orgány Portugalska 22. januára 2009 po overení úspešného dokončenia nápravných opatrení dopravcom odvolali pozastavenie AOC dopravcu Luzair; príslušné orgány Grécka 18. decembra 2008 po overení úspešného dokončenia nápravných opatrení dopravcom odvolali pozastavenie AOC dopravcu Hellenic Imperial Airways a 28. januára 2009 pozastavili AOC dopravcu Euroair Ltd na žiadosť tohto dopravcu a po pozastavení schvaľovania organizácie riadenia trvalej letovej spôsobilosti tohto dopravcu.

Leteckí dopravcovia z Kazašskej republiky

Starline KZ

(8) Existujú overené dôkazy o závažných bezpečnostných nedostatkoch na strane leteckej spoločnosti Starline KZ s povolením získaným v Kazachstane. Tieto nedostatky zistilo Bulharsko, ako aj iné štáty ECAC pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA [4]. Opakované prípady tohto nesúladu svedčia o systémových nedostatkoch bezpečnosti v oblasti prevádzky a údržby.

[1] Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.
[2] Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 14.
[3] Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4.
[4] DGCATR-2007-357, DGCATR-2007-359, DGCATR-2008-166, BUL-2008-8, BUL-2008-9.

(9) Starline KZ nereagovala na vyšetrovanie orgánu civilného letectva Bulharska vo veci bezpečnostných aspektov svojej prevádzky primerane a včasným spôsobom, pričom o jej neochote komunikovať svedčí neposkytnutie primeraných odpovedí na korešpondenciu z tohto členského štátu. Starline KZ nepreukázala dostatočnú schopnosť reagovať na tieto bezpečnostné nedostatky, ktoré zostávajú nevyriešené.

(10) Komisia s prihliadnutím na uvedené nedostatky 27. januára 2009 začala konzultácie s príslušnými orgánmi Kazachstanu, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky Starline KZ a podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 2111/2005 požiadala o vysvetlenie, týkajúce sa opatrení na odstránenie týchto nedostatkov prijatých príslušnými orgánmi, ako aj dopravcom.

(11) Tieto orgány nereagovali na otázky Komisie týkajúce sa bezpečnostného dohľadu nad Starline KZ primerane a včasným spôsobom, pretože Komisia do stanoveného termínu nedostala požadované informácie, najmä AOC prepravcu spolu s priloženými kompletnými špecifikáciami, požiadavkami a obmedzeniami prevádzky.

(12) Starline KZ požiadal o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 24. marca 2009. Pri vypočutí však neboli predložené dostatočné dôkazy o uspokojujúcom vykonaní nápravných opatrení. Počas vypočutia príslušné orgány Kazachstanu oboznámili Komisiu so svojím rozhodnutím zo 4. februára 2009 obmedziť vykonávanie letov Starline KZ na oblasti mimo európskeho vzdušného priestoru.

(13) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že Starline KZ nespĺňa príslušné bezpečnostné normy a mal by sa preto zaradiť do prílohy A.

East Wing

(14) Existujú overené dôkazy o závažných bezpečnostných nedostatkoch na strane leteckej spoločnosti East Wing s povolením získaným v Kazachstane. Tieto nedostatky zistilo Francúzsko a Rumunsko pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([1]). Opakované výsledky zistené pri týchto inšpekciách poukazujú na systémové bezpečnostné nedostatky.

(15) Spoločnosť East Wing nereagovala na vyšetrovanie orgánu civilného letectva Francúzska vo veci bezpečnostných aspektov jej prevádzky primerane, pričom o jej neochote komunikovať svedčí neposkytnutie primeraných odpovedí na korešpondenciu z tohto členského štátu. East Wing nepreukázal dostatočnú schopnosť reagovať na tieto bezpečnostné nedostatky, ktoré zostávajú nevyriešené.

([1]) DGAC/F-2007-2509, RCAARO-2008-36, RCAARO-2008-54.

(16) Komisia s prihliadnutím na uvedené nedostatky začala konzultácie s príslušnými orgánmi Kazachstanu, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky East Wingu a požiadala o vysvetlenie, týkajúce sa opatrení na odstránenie týchto nedostatkov prijatých príslušnými orgánmi, ako aj dopravcom.

(17) Existujú dôkazy, že East Wing prevzal vykonávanie letov od leteckého dopravcu GST Aero, t. j. leteckého dopravcu, ktorý bol zaradený do prílohy A 22. marca 2006 ([2]) a ktorý z nej bol vyradený po tom, ako príslušné orgány Kazachstanu informovali Komisiu o odobratí AOC v marci 2007 ([3]).

(18) Príslušné orgány Kazachstanu informovali, že 4. februára 2009 obmedzili vykonávanie letov spoločnosti East Wing na oblasti mimo európskeho vzdušného priestoru. Tieto orgány však nereagovali na otázky Komisie týkajúce sa bezpečnostného dohľadu nad East Wing primerane a včasným spôsobom, pretože Komisia do stanoveného termínu nedostala požadované informácie, najmä AOC prepravcu spolu s priloženými kompletnými špecifikáciami, požiadavkami a obmedzeniami prevádzky.

(19) East Wing požiadal o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 24. marca 2009. Pri vypočutí však neboli predložené dostatočné dôkazy o uspokojujúcom vykonaní nápravných opatrení a zistilo sa, že dopravca si nie je vedomý obmedzení týkajúcich sa vykonávania letov do európskeho vzdušného priestoru. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že East Wing nespĺňa príslušné bezpečnostné normy a mal by sa preto zaradiť do prílohy A.

ATMA Airlines

(20) Existujú overené dôkazy o závažných nedostatkoch v oblasti bezpečnosti na strane leteckej spoločnosti ATMA Airlines s povolením získaným v Kazachstane. Tieto nedostatky zistilo Nemecko, Nórsko a Turecko pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([4]). Opakované výsledky zistené pri týchto inšpekciách poukazujú na systémové bezpečnostné nedostatky.

(21) ATMA Airlines nereagovala na otázky orgánov civilného letectva Nemecka a Nórska vo veci bezpečnostných aspektov jej prevádzky primerane, pričom o ich neochote komunikovať svedčí neposkytnutie primeraných odpovedí na korešpondenciu z týchto štátov. ATMA Airlines nepreukázali dostatočnú schopnosť reagovať na tieto bezpečnostné nedostatky, ktoré zostávajú nevyriešené.

([2]) Odôvodnenia (38) až (43) nariadenia (ES) č. 474/2006 z 22. marca 2006, Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 14.

([3]) Odôvodnenie (17) nariadenia (ES) č. 235/2007 z 5. marca 2007, Ú. v. EÚ L 66, 6.3.2007, s. 3.

([4]) LBA/D-2008-13, CAA-N-2007-137, DGCATR-2008-25.

(22) Komisia s prihliadnutím na uvedené nedostatky začala konzultácie s príslušnými orgánmi Kazachstanu, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky ATMA Airlines a požiadala o vysvetlenie, týkajúce sa opatrení na odstránenie týchto nedostatkov prijatých príslušnými orgánmi, ako aj dopravcom.

(23) Príslušné orgány Kazachstanu informovali, že 4. februára 2009 obmedzili vykonávanie letov spoločnosti ATMA Airlines na oblasti mimo európskeho vzdušného priestoru. Tieto orgány však nereagovali na otázky Komisie týkajúce sa bezpečnostného dohľadu nad ATMA Airlines primerane a včasným spôsobom, pretože Komisia do stanoveného termínu nedostala požadované informácie, najmä AOC prepravcu spolu s priloženými kompletnými špecifikáciami, požiadavkami a obmedzeniami prevádzky.

(24) ATMA Airlines požiadala o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 24. marca 2009. Pri vypočutí však neboli predložené dostatočné dôkazy o uspokojujúcom vykonaní nápravných opatrení.

(25) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že ATMA Airlines nespĺňajú príslušné bezpečnostné normy a mala by sa preto zaradiť do prílohy A.

Berkut Air

(26) Existujú overené dôkazy o závažných nedostatkoch v oblasti bezpečnosti na strane leteckej spoločnosti Berkut Air s povolením získaným v Kazachstane. Tieto nedostatky zistilo Francúzsko a Rumunsko pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([1]). Opakované výsledky zistené pri týchto inšpekciách poukazujú na systémové bezpečnostné nedostatky.

(27) Berkut Air nereagoval na vyšetrovanie orgánu civilného letectva Rumunska vo veci bezpečnostných aspektov jeho prevádzky primerane a včasným spôsobom, pričom o jej neochote komunikovať svedčí neposkytnutie primeraných odpovedí na korešpondenciu z tohto členského štátu. Berkut Air nepreukázal dostatočnú schopnosť reagovať na tieto bezpečnostné nedostatky, ktoré zostávajú nevyriešené.

(28) Komisia s prihliadnutím na uvedené nedostatky začala konzultácie s príslušnými orgánmi Kazachstanu, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky Berkut Airu a požiadala o vysvetlenie, týkajúce sa opatrení na odstránenie týchto nedostatkov prijatých príslušnými orgánmi.

(29) Príslušné orgány Kazachstanu informovali, že vo februári 2009 pozastavili AOC BEK Airu, predtým známemu ako Berkut Air. Tieto orgány však nereagovali na otázky Komisie týkajúce sa bezpečnostného dohľadu nad Berkut Airom primerane a včasným spôsobom, keďže sa im nepodarilo poskytnúť požadovanú dokumentáciu, a dokazuje to aj neexistencia oznámenia o písomných dôkazoch prijatia donucovacích opatrení.

(30) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že Berkut Air nespĺňa príslušné bezpečnostné normy a mal by sa preto zaradiť do prílohy A.

Air Company Kokshetau

(31) Existujú overené dôkazy o závažných bezpečnostných nedostatkoch na strane leteckej spoločnosti Air Company Kokshetau s osvedčením získaným v Kazachstane. Tieto nedostatky zistilo Taliansko pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([2]). Tieto nedostatky sa týkajú lietadiel typu IL-62, ktoré nie sú vybavené TAWS (E-GPWS), upínacími pásmi, rýchlo nasaditeľnými kyslíkovými maskami pre lety nad letovou hladinou 250 ani vhodným systémom osvetlenia únikovej cesty.

(32) Air Company Kokshetau nereagovala na vyšetrovanie orgánu civilného letectva Talianska vo veci bezpečnostných aspektov jej prevádzky primerane a včasným spôsobom, pričom o jej neochote komunikovať svedčí neposkytnutie primeraných odpovedí na korešpondenciu z tohto členského štátu. Air Company Kokshetau nepreukázala dostatočnú schopnosť reagovať na tieto bezpečnostné nedostatky, ktoré zostávajú nevyriešené.

(33) Komisia s prihliadnutím na uvedené nedostatky začala konzultácie s príslušnými orgánmi Kazachstanu, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky Air Company Kokshetau a požiadala o vysvetlenie, týkajúce sa opatrení na odstránenie týchto nedostatkov prijatých príslušnými orgánmi.

(34) Príslušné orgány Kazachstanu informovali Komisiu, že sa 13. februára 2009 rozhodli odstrániť lietadlá typu IL-62M so sériovými číslami 1138234 a 1748445 z AOC Air Company Kokshetau a navyše hodlali k 24. marcu zrušiť AOC tohto dopravcu v dôsledku bankrotu. Tieto orgány však nereagovali primerane na otázku Komisie týkajúcu sa oznámenia písomných dôkazov zrušenia AOC.

([1]) RCAARO-2008-35, RCAARO-2008-37, RCAARO-2008-75.

([2]) ENAC-IT-2007-785.

(35) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že Air Company Kokshetau nespĺňa príslušné bezpečnostné normy a mala by sa preto zaradiť do prílohy A.

Sayat Air

(36) Existujú overené dôkazy o závažných nedostatkoch v oblasti bezpečnosti na strane leteckej spoločnosti Sayat Air s povolením získaným v Kazachstane. Tieto nedostatky zistil štát ECAC pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([1]). Tieto nedostatky sa týkajú lietadiel typu IL-62, ktoré nie sú vybavené a) TAWS (E-GPWS), b) rýchlo nasaditeľnými kyslíkovými maskami pre posádku, c) plávacími zariadeniami a d) vhodným systémom osvetlenia únikovej cesty. Navyše lietadlo vykonávalo lety bez kontrolného zoznamu núdzových úkonov na palube, s databázou NAV neaktualizovanou vyše dvoch rokov a bez potvrdenia o prepustení z údržby na palube.

(37) Sayat Air nepreukázal dostatočnú schopnosť reagovať na tieto bezpečnostné nedostatky, ktoré zostávajú nevyriešené.

(38) Príslušné orgány Kazachstanu nereagovali na otázky Komisie týkajúce sa bezpečnostného dohľadu nad Sayat Airom primerane a včasným spôsobom, pričom o ich neochote komunikovať svedčí neposkytnutie primeraných odpovedí na korešpondenciu z Komisie, najmä pokiaľ ide o oznámenie AOC prepravcu spolu s priloženými kompletnými špecifikáciami, požiadavkami a obmedzeniami prevádzky

(39) Príslušné orgány Kazachstanu nepreukázali, že vykonávajú patričný dohľad nad týmto dopravcom v súlade so svojimi povinnosťami podľa Chicagského dohovoru.

(40) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že Sayat Air nespĺňa príslušné bezpečnostné normy a mal by sa preto zaradiť do prílohy A.

Scat

(41) Existujú overené dôkazy o závažných bezpečnostných nedostatkoch na strane leteckej spoločnosti Scat s povolením získaným v Kazachstane. Najmä lietadlo typu Jak-42 s registračnou značkou UP-Y4205 nie je vybavené TAWS (E-GPWS), ako vyžadujú ustanovenia ICAO. Tieto nedostatky zistil štát ECAC pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([2]).

(42) Komisia s prihliadnutím na uvedené nedostatky začala konzultácie s príslušnými orgánmi Kazachstanu, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky Scatu a požiadala o vysvetlenie, týkajúce sa opatrení na odstránenie týchto nedostatkov prijatých príslušnými orgánmi.

(43) Príslušné orgány Kazachstanu poskytli dôkazy, že z registra odstránili lietadlo typu Jak-42 s registračnou značkou UP-Y4205.

(44) Scat požiadal o vypočutie Výbor pre leteckú bezpečnosť a počas vypočutia 24. marca 2009 potvrdil, že toto lietadlo už nevykonáva lety.

(45) Vzhľadom na to sa Komisia domnieva, že nie sú potrebné nijaké ďalšie opatrenia týkajúce sa tohto dopravcu.

Celkový bezpečnostný dohľad nad leteckými dopravcami z Kazašskej republiky

(46) Komisia upozornila príslušné kazašské orgány na fakt, že monitoring výkonnosti celého radu ďalších leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Kazachstane, prináša v rámci kontrol na odbavovacej ploche znepokojivé výsledky. Príslušné orgány Kazachstanu boli vyzvané, aby poskytli vysvetlenie a v prípade potreby prijali opatrenia.

(47) Príslušné orgány Kazachstanu oznámili prijatie série donucovacích opatrení zameraných na celý rad kazašských dopravcov. Tieto orgány informovali najmä o tom, že 4. februára 2009 obmedzili spoločnostiam Investavia, Skybus a Aytirau Aye Zholy vykonávanie letov na oblasti mimo európskeho vzdušného priestoru. Komisia začne súrne konzultácie s kazašskými orgánmi a v súvislosti s týmito dopravcami bude iniciovať postup stanovený v článku 7 nariadenia (ES) č. 2111/2005.

(48) Komisia dôrazne žiada príslušné orgány Kazachstanu, aby zintenzívnili úsilie o reformu systému leteckej dopravy a posilnili bezpečnostný dohľad nad všetkými dopravcami, ktorí získali osvedčenie v tejto krajine. Komisia bude pokračovať v konzultáciách s týmito orgánmi s cieľom zhodnotiť situáciu kazašských dopravcov a je pripravená posúdiť, spolu s členskými štátmi, všetky dôkazy, poskytnuté včasným spôsobom na tento účel.

Orient Thai Airlines a One Two Go Airlines

(49) Po nehode letu OG 269 spoločnosti One Two Go v Phukete 16. septembra 2007, ktorej dôsledkom bola úplná strata lietadla, MD-80, a 90 obetí na životoch, medzi nimi mnohí cestujúci z Európy, Komisia začala konzultácie s príslušnými orgánmi Thajska, zodpovednými za bezpečnostný dohľad nad týmto dopravcom.

([1]) SDAT-2007-36.
([2]) GDCA-2008-10.

(50) Komisia poslala 5. marca 2009 list týmto dopravcom podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 2111/2005.

(51) Príslušné orgány Thajska (Thajský odbor civilného letectva – ďalej len thajský OCL) informovali Komisiu, že vyšetrovaním vedeným po nehode sa odhalilo, že tak spoločnosť Orient Thai, ako aj jej dcérska spoločnosť One Two Go porušili právne predpisy týkajúce sa leteckej navigácie, najmä tým, že falšovali skúšky odbornej spôsobilosti v prípade deviatich pilotov. Následne thajský OCL pozastavil vykonávanie letov MD-80 spoločností One Two Go a Orient Thai a vyzval týchto dopravcov na vykonanie série nápravných opatrení.

(52) Thajský OCL tiež informoval Komisiu, že sa 25. novembra 2008 rozhodol reaktivovať AOC spoločnosti One Two Go. Jej materská spoločnosť Orient Thai získala povolenie obnoviť letovú prevádzku lietadiel typu MD-80 už 7. októbra 2008.

(53) Skupina európskych odborníkov vykonala v Thajskom kráľovstve v čase od 10. do 13. marca 2009 prieskumnú návštevu zameranú na oblasť letovej prevádzky a licencií o spôsobilosti letového personálu s cieľom overiť, ako leteckí dopravcovia vykonali nápravné opatrenia zamerané na odstránenie bezpečnostných nedostatkov, ktoré predtým zistil thajský OCL. Skupina vykonávajúca návštevu usúdila, že One Two Go nevykonáva nijakú prevádzku lietadiel. One Two Go je zodpovedná v rámci drobných zákaziek za lety, ktoré v skutočnosti prevádzkuje Orient Thai na základe dohody o prenájme lietadla s posádkou, pričom One Two Go je nájomca a Orient Thai prenajímateľ. Orient Thai poskytuje spoločnosti One Two Go lietadlá, kompletné posádky, údržbu a poistenie. Všetci členovia posádok, ktorí sa zúčastňujú na prevádzke v prospech One Two Go, sú zamestnanci Orient Thai.

(54) Zo správy o prieskumnej návšteve vyplýva aj to, že nápravné opatrenia dopravcu Orient Thai, ako aj opatrenia, ktoré prijal thajský OCL s cieľom odstrániť predtým zistené bezpečnostné nedostatky, sa vykonali v stanovenom čase. Komisia bude pozorne sledovať bezpečnostnú situáciu v spoločnosti Orient Thai. Na tento účel by thajský OCL mal Komisii poskytnúť v termíne nie dlhšom než dva mesiace všetky potrebné informácie týkajúce sa účinnosti uvedených opatrení.

(55) Thajský OCL 19. marca 2009 informoval Komisiu, že One Two Go má v úmysle do júla 2009 vykonávať vlastnú leteckú dopravu. V správe skupiny EÚ sa však uvádza, že thajský OCL udelil spoločnosti One Two Go AOC napriek skutočnosti, že nemohol riadne posúdiť schopnosť tejto spoločnosti vykonávať bezpečne leteckú dopravu, nakoľko tento dopravca nikdy nepredložil dokumenty s podrobnými dôkazmi požadované v rámci thajských nariadení, ktorými sa vykonávajú normy ICAO. Thajský OCL taktiež 29. marca 2009 ohlásil svoj zámer odobrať spoločnosti One Two Go AOC. Dopravca by však pokračoval v prenajímaní plánovaných letov od Orient Thai na základe jeho licencie leteckého prevádzkovateľa.

(56) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že dopravca One Two Go nespĺňa príslušné bezpečnostné normy. Tento dopravca by mal podliehať zákazu vykonávania leteckej dopravy a preto by sa mal zaradiť do prílohy A.

Leteckí dopravcovia z Beninskej republiky

(57) Existujú overené dôkazy o neschopnosti orgánov zodpovedných za dohľad nad leteckými dopravcami, ktorí dostali povolenie v Benine, odstrániť bezpečnostné nedostatky, ako preukázali výsledky auditu Beninu vykonaného ICAO v rámci Všeobecného programu pre bezpečnostný audit (USOAP) v marci 2007. V správe o tomto audite sa uvádza veľký počet významných nedostatkov, pokiaľ ide o schopnosť orgánov civilného letectva Beninu vykonávať zodpovedne dohľad. V čase dokončenia auditu ICAO nebolo implementovaných 80,22 % noriem ICAO. V určitých kritických oblastiach, ako napríklad v ustanoveniach týkajúcich sa kvalifikovaného technického personálu, nebolo účinne implementovaných viac ako 98 % noriem. Pokiaľ ide o riešenie bezpečnostných problémov, nebolo účinne implementovaných viac ako 93 % noriem ICAO.

(58) Existujú dôkazy o nedostatočnej schopnosti príslušných orgánov Beninu vykonať účinnú nápravu zistení ICAO o nesúlade, čo dokazuje fakt, že ICAO vo svojej záverečnej správa z decembra 2007 uvádza, že značná časť nápravných opatrení, ktoré navrhli alebo vykonali tieto orgány, v skutočnosti neviedla k odstráneniu zistených nedostatkov. Najmä v oblasti prevádzky lietadiel 50 % opatrení navrhovaných Beninom ICAO nepovažovala za plne prijateľné.

(59) Komisia s prihliadnutím na záverečnú správu ICAO začala konzultácie s príslušnými orgánmi Beninu, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v tejto krajine, a požiadala o vysvetlenie, týkajúce sa opatrení prijatých príslušnými orgánmi Beninu v rámci reakcie na zistenia ICAO a vyjadrenia o prijateľnosti nápravných opatrení.

(60) Počas vypočutia pred Výborom pre leteckú bezpečnosť 25. marca 2009 príslušné orgány Beninu uviedli, že vykonávanie nápravných opatrení, ktorého ukončenie sa očakávalo v roku 2008, bolo v skutočnosti odložené na august/december 2009.

(61) Dokumentácia predložená príslušnými orgánmi Beninu poskytuje dôkazy, že AOC vydané dopravcom, ktorí získali osvedčenie v Benine, nezodpovedá normám ICAO pre medzinárodné lety, čo potvrdzuje, že nedostatky zistené ICAO ešte neboli účinne odstránené. Preskúmanie situácie v oblasti AOC a priložených špecifikácií prevádzky leteckých dopravcov Aero Benin, Africa Airways, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair, Royal Air a Trans Air Benin vzbudzuje vážne obavy. AOC spoločnosti Africa Airways nebol predložený. V iných AOC sa neuvádzajú uplatniteľné nariadenia, o ktoré sa oprávnenie opiera, a oblasť prevádzkovania umožňuje prevádzkovanie na celom svete, hoci príslušné orgány Beninu tvrdia, že sú obmedzené na Benin a/alebo subregión. Ďalej vykonávanie letov spoločností Aero Benin, Benin Golf Air, Benin Littoral Airways, Cotair a Trans Air Benin sa podľa všetkého obmedzuje na pravidlá pre let za viditeľnosti (VFR), čo by nestačilo na bezpečné vykonávanie letov v Európe, a neobsahuje potrebné špecifické povolenia RVSM, RNAV a RNP, ktoré sú potrebné pre navigáciu v európskom vzdušnom priestore. Príslušné orgány Beninu uviedli, že obmedzili platnosť AOC na 6 mesiacov a zamýšľajú situáciu rýchlo vyjasniť. Komisia sa domnieva, že kým nedôjde k očakávanej opätovnej certifikácii týchto dopravcov v plnom súlade s normami ICAO na základe spoločných kritérií, mal by sa im uložiť zákaz vykonávania leteckej dopravy, a preto by sa mali zaradiť do prílohy A.

(62) Dopravca Alafia Jet požiadal o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť; príležitosť na ústnu prezentáciu pred Výborom pre leteckú bezpečnosť dostal 24. marca 2009 a zaslal písomnú dokumentáciu týkajúcu sa jeho prevádzky. Dopravca v priebehu svojej prezentácie uviedol, že vykonáva na požiadanie lety do Európskej únie obmedzené na pohotovostné zdravotnícke služby, a poskytol informácie o sérii opatrení, ktoré prijal na odstránenie nedostatkov zistených vo Francúzsku počas inšpekcií na odbavovacej ploche vykonávaných v rámci programu SAFA ([1]). Opakovaný výskyt významných bezpečnostných nedostatkov počas inšpekcií na odbavovacej ploche lietadiel, ktoré vykonávali lety do Spoločenstva, však naznačuje existenciu systémových bezpečnostných nedostatkov, ktoré ohrozujú vykonávanie letov tohto dopravcu. Opatrenia prijaté doteraz spoločnosťou nestačili na odstránenie týchto nedostatkov.

(63) Vzhľadom na početné a opakované bezpečnostné nedostatky zistené v priebehu inšpekcií na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovaných spoločnosťou Alafia Jet a nedostatočnú schopnosť príslušných orgánov Beninu vykonávať riadne dohľad nad leteckými dopravcami, ktorí získali osvedčenie v Benine, sa Komisia domnieva, že by sa dopravcovi Alafia Jet nemalo povoliť, aby pokračoval v uskutočňovaní letov do Spoločenstva. Na základe spoločných kritérií sa preto usudzuje, že spoločnosť Alafia Jet by sa mala zaradiť do prílohy A.

(64) Komisia plne podporuje úsilie príslušných orgánov Benin o zlepšenie bezpečnostného dohľadu nad ich dopravcami a predpokladá, že významný dar ohlásený Svetovou bankou v prospech Beninskej republiky pomôže dosiahnuť výrazný pokrok na ceste k súladu s normami ISAO.

([1]) DGAC/F-2008-2143, DGAC/F-2009-368, DGAC/F-2009-434, DGAC/F-2009-582.

Leteckí dopravcovia z Gabonskej republiky

Gabon Airlines

(65) Gabon Airlines sa od júna 2008 umožnilo vykonávať lety v EÚ len s lietadlom typu Boeing 767-200 s registračnou značkou TR-LHP za podmienok uvedených v odôvodnení (15) nariadenia (ES) č. 715/2008 ([2]).

(66) Odvtedy sa objavili overené dôkazy o závažných nedostatkoch v oblasti bezpečnosti na strane leteckej spoločnosti Gabon Airlines s povolením získaným v Gabone. Tieto nedostatky zistilo Francúzsko počas inšpekcií na odbavovacej ploche vykonávaných v rámci programu SAFA ([3]).

(67) Gabon Airlines však reagovala na vyšetrovanie orgánu civilného letectva Francúzska vo veci bezpečnostných aspektov jej prevádzky primerane a včasným spôsobom.

(68) Gabon Airlines požiadala o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 25. marca 2009. Komisia vzala na vedomie, že v Gabon Airlines vykonali príslušné orgány Gabonu vo februári 2009 recertifikačný audit, ktorý priniesol určité zistenia o nesúlade, pričom uzavretie zisteného problému nebolo v čase vypočutia uspokojivo dokázané. Príslušné orgány Gabonu uviedli, že lietadlo je v súčasnosti uzemnené na účel základnej údržby a že majú v úmysle overiť uspokojivé uzavretie týchto zistených problémov pred tým, než sa lietadlo s registračnou značkou TR-HLP znova začne využívať.

(69) Vzhľadom na uvedené skutočnosti a na základe spoločných kritérií sa usudzuje, že Gabon Airlines by mala zostať v prílohe B a že táto príloha by sa mala zmeniť a doplniť tak, aby odrážala situáciu lietadla s registračnou značkou TR-LHP a zabezpečila udržanie súčasnej úrovne letov do Spoločenstva.

Afrijet

(70) Spoločnosti Afrijet, ktorá získala oprávnenie v Gabone, bolo od júla 2008 umožnené vykonávať lety do Spoločenstva len istým počtom lietadiel typu Falcon 50 s registračnými značkami TR-LGV a TR-LGY, ako aj lietadlom typu Falcon 900 zaregistrovaným pod značkou TR-AFJ, za podmienok uvedených v odôvodnení (15) nariadenia (ES) č. 715/2008 ([4]).

([2]) Nariadenie (ES) č. 715/2008 z 24. júla 2008, Ú. v. EÚ L 197, 25.7.2008, s. 36.

([3]) DGAC/F-2008-1757, DGAC/F-2008-2126, DGAC/F-2008-2127, DGAC/F-2008-2451, DGAC/F-2009-140, DGAC/F-2009-161.

([4]) Nariadenie (ES) č. 715/2008 z 24. júla 2008, Ú. v. EÚ L 197, 25.7.2008, s. 36.

(71) Existujú overené dôkazy o závažných bezpečnostných nedostatkoch na strane leteckej spoločnosti Afrijet. Tieto nedostatky zistilo Francúzsko počas inšpekcií na odbavovacej ploche vykonávaných v rámci programu SAFA ([1]).

(72) Afrijet však reagoval na vyšetrovanie orgánu civilného letectva Francúzska vo veci bezpečnostných aspektov jeho prevádzky primerane a včasným spôsobom.

(73) Komisia vzala na vedomie, že v Afrijete vykonali príslušné orgány Gabonu vo februári 2009 recertifikačný audit. Po overení uzavretia všetkých zistených problémov vyplývajúcich z tohto auditu bol leteckému dopravcovi vo februári 2009 vydaný nový AOC, ktorý obsahuje druhé lietadlo typu Falcon 900 s registračnou značkou TR-AFR.

(74) Vzhľadom na uvedené skutočnosti a na základe spoločných kritérií sa usudzuje, že Afrijet by mal zostať v prílohe B a že táto príloha by sa mala zmeniť a doplniť tak, aby odrážala zmenu AOC a zabezpečila udržanie súčasnej úrovne letov do Spoločenstva.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(75) Spoločnosť SN2AG požiadala o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 25. marca 2009. Komisia vzala na vedomie, že tento letecký dopravca vykonal dodatočnú reorganizáciu a inicioval niekoľko nápravných opatrení, aby dosiahol pokrok v súlade s medzinárodnými normami. Komisia vzala na vedomie, že v spoločnosti SN2AG vykonali príslušné orgány Gabonu vo februári 2009 recertifikačný audit. Po overení uzavretia všetkých zistených problémov vyplývajúcich z tohto auditu bol leteckému dopravcovi vo februári 2009 vydaný nový AOC.

(76) Existujú overené dôkazy, že určité bezpečnostné požiadavky ICAO ešte neboli splnené. Napríklad v čase vypočutia dopravca ešte účinne neimplementoval požadované monitorovanie letových údajov pre lietadlo typu Fokker 28-0100 (Fokker 100).

(77) Existujú overené dôkazy o nedostatku transparentnosti a včasnej komunikácie zo strany SN2AG pri odpovediach na otázky Komisie. SN2AG vyhlásil, že nebol predmetom nijakej správy, v ktorej by sa uvádzali vážne nedostatky zistené pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonávaných v rámci programu posúdenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (SAFA), zatiaľ čo Francúzsko skutočne odhalilo niekoľko nedostatkov v priebehu inšpekcií na odbavovacej ploche realizovaných v rámci programu SAFA. ([2]).

(78) V dôsledku toho sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že spoločnosť SN2AG by mala zostať v prílohe A.

(79) Komisia je však pripravená znova preskúmať situáciu tohto dopravcu vo svetle akéhokoľvek nového vývoja poskytujúceho dostatočné dôkazy o tom, že bezpečnostné nedostatky sa začali riešiť.

Celkový dohľad nad bezpečnosťou leteckých dopravcov z Gabonu

(80) Komisia berie na vedomie, že nový príslušný orgán Gabonu („Agence Nationale de l'Aviation Civile“, ďalej len ANAC), zriadený Gabonskou republikou v júli 2008 sa účinne ujal vykonávania svojich aktivít 23. januára 2009. ANAC je na začiatku svojho rastu a v súčasnosti v ňom prebieha proces zabezpečovania dostatočných finančných prostriedkov a získavania dostatočného množstva kvalifikovaného technického personálu, aby mohol účinne vykonávať svoje zodpovednosti voči ICAO.

(81) Komisia upozornila príslušné gabonské orgány na fakt, že napriek intenzívnejším činnostiam dohľadu zo strany týchto orgánov boli výsledky monitoringu výkonnosti leteckých dopravcov, ktorí získali oprávnenie v Gabone, v rámci kontrol na odbavovacej ploche naďalej znepokojivé. Príslušné gabonské orgány boli vyzvané, aby poskytli vysvetlenie a v prípade potreby prijali opatrenia.

(82) Komisia podporuje snahu príslušných orgánov Gabonu reformovať systém leteckej dopravy a najmä prebiehajúcu opätovnú certifikáciu všetkých leteckých spoločností s cieľom zabezpečiť plný súlad s bezpečnostnými normami ICAO. Komisia je pripravená časom zvážiť návštevu na mieste s cieľom overiť účinnosť dosahovania pokroku.

Leteckí dopravcovia z Ukrajiny

Motor Sich JSC Airlines

(83) Existujú overené dôkazy o závažných bezpečnostných nedostatkoch na strane leteckej spoločnosti Motor Sich s povolením získaným na Ukrajine. Tieto nedostatky zistilo Francúzsko a štát ECAC (Turecko) pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([3]). Opakované výsledky zistené pri týchto inšpekciách poukazujú na systémové bezpečnostné nedostatky.

(84) Príslušné orgány Turecka sa 27. novembra 2008 rozhodli uložiť tomuto dopravcovi okamžitý zákaz vykonávania leteckej dopravy.

(85) Motor Sich reagoval na otázky tureckého orgánu pre civilné letectvo oznámením rozhodnutia zastaviť vykonávanie letov lietadlami typu AN-24 do tohto štátu, čo aj urobil.

([1]) DGAC/F-2008-564, DGATR-2008-572.
([2]) DGAC/F-2007-1325, DGAC/F-2008-174.
([3]) DGAC/F-2008-564, DGCATR-2008-512.

(86) Motor Sich reagoval na otázky orgánu civilného letectva Francúzska primerane a včasným spôsobom, pričom uviedol, aké nápravné opatrenia spoločnosť prijala po kontrole na odbavovacej pole vykonanej 12. marca 2008 Francúzskom. Táto odpoveď však nebola primeraná, pretože dopravca neposkytol nijaké materiály s podpornými dôkazmi.

(87) Komisia získala informáciu od príslušných orgánov Turecka, že po neplánovanej inšpekcii prevádzkovateľa príslušné orgány Ukrajiny prijali rozhodnutie o zrušení AOC tohto prevádzkovateľa. Tieto orgány sa neskôr rozhodli povoliť spoločnosti Motor Sich, aby pokračovala vo vykonávaní letov do tejto krajiny s istými prevádzkovými obmedzeniami týkajúcimi sa AN-24.

(88) Príslušné orgány Ukrajiny odpovedali 16. marca 2009 na otázky Komisie týkajúce sa bezpečnostného dohľadu nad spoločnosťou Motor Sich, pričom uviedli, že AOC dopravcu bol zrušený 22. januára a keď dopravca dokončil nápravné opatrenia, štátna letecká správa schválila ďalšie vykonávanie letov s výnimkou lietadiel typu AN-24, ktoré sa nachádzajú v jeho flotile. Pokiaľ ide o vydanie AOC s obmedzeniami, nebol uvedený žiadny dátum, ani dôkazy o inšpekcii v spoločnosti, ktoré by zabezpečili, že vo všetkých súčastiach flotily sa rešpektujú príslušné bezpečnostné požiadavky. A konečne, podľa zmienenej korešpondencie so štátnou leteckou správou, tieto orgány obnovili AOC, pričom umožnili dopravcovi vykonávať lety lietadlom AN-24 po vykonaní inšpekcií s pozitívnymi výsledkami svedčiacimi o tom, že dopravca odstránil nedostatky na tomto lietadle.

(89) Informácie poskytnuté v tejto korešpondencii sa nepovažujú za primeranú odpoveď, pretože informácie v nej zaslané nezodpovedajú informáciám zaslaným príslušnými orgánmi Ukrajiny 2. februára 2009, podľa ktorých AOC Motor Sich Airlines bol vydaný 8. novembra 2008 s platnosťou do 8. novembra 2010 a špecifikácie letových prevádzok boli vydané 23. decembra 2008 s platnosťou do 8. novembra 2010.

(90) Spoločnosť Motor Sich požiadala o vypočutie pred Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť a absolvovala ho 24. marca 2009. Počas svojej prezentácie pred Výborom pre leteckú bezpečnosť Motor Sich nepreukázal dostatočnú schopnosť reagovať na bezpečnostné nedostatky zistené na základe nedostatku transparentnosti a dostatočnej komunikácie týkajúcej sa jeho vykonávania letov do Spoločenstva.

(91) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že príslušné orgány Ukrajiny nepreukázali dostatočnú schopnosť dohliadať na vykonávanie letov leteckého dopravcu v súlade so svojimi povinnosťami podľa Chicagského dohovoru.

(92) Na základe spoločných kritérií sa usudzuje, že spoločnosť Motor Sich nepreukázala schopnosť prijať všetky požadované opatrenia na splnenie príslušných bezpečnostných noriem, a z toho dôvodu by sa mala zaradiť do prílohy A.

Ukraine Cargo Airways

(93) Dopravca Ukraine Cargo Airways (UCA) požiadal o vypočutie pred Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť a absolvoval ho 24. marca 2009.

(94) Na základe dokumentácie predloženej spoločnosťou Komisii 16. marca 2009 existujú dôkazy, že spoločnosť podnikla opatrenia na odstránenie predtým zistených nedostatkov na svojich lietadlách vykonávajúcich lety v Spoločenstve. Podľa informácií predložených spoločnosťou, ukrajinská štátna letecká správa vykonala v novembri 2008 v UCA audit. Po tomto audite bol AOC obnovený na obdobie dvoch rokov do novembra 2010. Komisia však nedostala od príslušných orgánov Ukrajiny nijaké informácie o audite, ktorý vykonali, a o jeho výsledkoch predtým, ako obnovili AOC dopravcu.

(95) Navyše dopravca vo svojej prezentácii pred Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť uviedol, že dostal písomné potvrdenie od rôznych členských štátov, že bezpečnostné nedostatky zistené orgánmi inšpekcie týchto členských štátov boli zo strany UCA primerané riešené. Tieto vyhlásenia UCA však, s výnimkou jedného členského štátu, v prípade ktorého išlo o vykonávanie letov jedným lietadlom typu AN-12, ktoré bolo odstránené z AOC, ostatné príslušné členské štáty nepotvrdili.

(96) Komisia sa domnieva, že pre úplné posúdenie schopnosti dopravcu prijať vhodný plán nápravných opatrení a účinne ho vykonávať potrebuje vykonať návštevu na mieste. Takúto návštevu žiaľ nebolo možné vykonať pred zasadnutím Výboru pre leteckú bezpečnosť 24. marca 2009 v dôsledku nedostatočnej spolupráce príslušných orgánov Ukrajiny. Počas zasadnutia Výboru pre leteckú bezpečnosť 24. marca 2009 ukrajinská štátna letecká správa vyjadrila ochotu prijať túto návštevu Komisie a členských štátov. Komisia rozhodne o akejkoľvek zmene zákazu vykonávať leteckú dopravu uvaleného na tohto leteckého dopravcu na základe dôkazov získaných v priebehu tejto budúcej návštevy.

(97) Na základe spoločných kritérií sa usudzuje, že v tejto fáze nie je možné tohto dopravcu vypustiť z prílohy A.

Ukrainian Mediterranean Airlines

(98) Dopravca Ukrainian Mediterranean Airlines (UMAir) požiadal o vypočutie pred Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť a absolvoval ho 24. marca 2009.

(99) Na základe dokumentácie predloženej spoločnosťou Komisii 16. októbra 2008 existujú dôkazy, že spoločnosť podnikla opatrenia na odstránenie predtým zistených nedostatkov na svojich lietadlách vykonávajúcich lety v Spoločenstve.

(100) Príslušné orgány Ukrajiny poslali 5. novembra 2008 Komisii list, v ktorom uviedli, že platnosť AOC leteckého dopravcu predĺžili do 15. decembra 2008, s očakávaním, že po dokončení postupu po tomto dátume ho predĺžia na obdobie dvoch rokov do 15. decembra 2010. S týmto listom zaslali aj dokument obsahujúci akt certifikácie spoločnosti UMAir po audite vykonanom 31. októbra 2008. Ani spoločnosť, ani príslušné orgány Ukrajiny však nepredložili správu o audite pre vydanie AOC dopravcu.

(101) Dopravca ďalej uviedol vo svojej prezentácii pred Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť, že implementoval potrebné opatrenia na odstránenie všetkých bezpečnostných nedostatkov, ktoré viedli k uloženiu zákazu vykonávania leteckej dopravy v septembri 2007.

(102) Komisia sa domnieva, že pre úplné posúdenie schopnosti dopravcu prijať vhodný plán nápravných opatrení a účinne ho vykonávať potrebuje vykonať návštevu na mieste. Takúto návštevu žiaľ nebolo možné vykonať pred zasadnutím Výboru pre leteckú bezpečnosť 24. marca 2009 v dôsledku nedostatočnej spolupráce príslušných orgánov Ukrajiny. Počas zasadnutia Výboru pre leteckú bezpečnosť 24. marca 2009 ukrajinská štátna letecká správa vyjadrila ochotu prijať túto návštevu Komisie a členských štátov. Komisia rozhodne o akejkoľvek zmene zákazu vykonávať leteckú dopravu uvaleného na tohto leteckého dopravcu na základe dôkazov získaných v priebehu tejto návštevy.

(103) Na základe spoločných kritérií sa usudzuje, že v tejto fáze nie je možné tohto dopravcu vypustiť z prílohy A.

Celkový dohľad nad bezpečnosťou leteckých dopravcov z Ukrajiny

(104) Komisia upozornila príslušné ukrajinské orgány na fakt, že napriek intenzívnejším činnostiam dohľadu zo strany týchto orgánov, sú výsledky monitoringu výkonnosti leteckých dopravcov, ktorí získali oprávnenie v Ukrajine, v rámci kontrol na odbavovacej ploche naďalej znepokojivé. Počas zasadnutia Výboru pre leteckú bezpečnosť v novembri 2008 boli príslušné orgány Ukrajiny vyzvané, aby poskytli vysvetlenie a prijali potrebné opatrenia. Tieto orgány okrem toho súhlasili, že sa podrobia hodnoteniu bezpečnosti, ktoré zorganizuje Komisia spolu s členskými štátmi. Ukrajinská štátna letecká správa však nepredložila Komisii správu o pokroku vo vykonávaní nápravných opatrení zavedených s cieľom zlepšiť a posilniť bezpečnostný dohľad na Ukrajine, ktorej predloženie sa od nej požaduje raz za tri mesiace podľa nariadenia (ES) č. 715/2008 [1].

(105) Príslušné orgány prejavili aj nedostatok spolupráce pri príprave hodnotiacej návštevy, o čom svedčí nepredloženie požadovanej dokumentácie o letovej spôsobilosti a odmietnutie programu návštevy navrhnutého Komisiou. Komisia preto musela zrušiť návštevu zameranú na hodnotenie bezpečnosti naplánovanú na 9. až 13. februára 2009.

(106) Komisia berie na vedomie vyhlásenia príslušných orgánov Ukrajiny, v ktorých súhlasia s prijatím spoločnej návštevy Komisie, členských štátov a EASA a opätovne potvrdzujú pripravenosť spolupracovať na úspešnom zorganizovaní takéhoto hodnotenia bezpečnosti, aby potvrdili svoju schopnosť vykonávať dohľad nad všetkými leteckými dopravcami s povolením získaným na Ukrajine v plnom súlade s príslušnými požiadavkami ICAO.

Bangkok Airways

(107) Skupina európskych odborníkov vykonala v Thajskom kráľovstve v čase od 10. do 13. marca 2009 prieskumnú návštevu s cieľom získať faktické informácie o súčasnej úrovni bezpečnosti prevádzkových noriem dopravcu Bangkok Airways, ako aj o opatreniach dohľadu, ktoré vykonal thajský odbor civilného letectva (OCL) v súvislosti s týmto leteckým dopravcom. Účelom tejto cesty bolo najmä určiť, či niektoré lietadlá tohto dopravcu vykonávajú lety pre dopravcu Siem Reap Airways International s oprávnením vydaným príslušnými orgánmi Kambodžského kráľovstva, ktorý bol zaradený do prílohy A k zoznamu Spoločenstva nariadením Komisie (ES) č. 1131/2008 z 14. novembra 2008 [2].

(108) Zo správy vyplýva, že v súčasnosti tento letecký dopravca má skutočne kontrolu nad svojimi vykonávanými letmi a všetok personál má riadne licencie vydané príslušnými orgánmi Thajska. Navyše z nej vyplýva, že thajský OCL vykonáva primeraný dohľad nad dopravcom. Preto sa Komisia domnieva, že na základe spoločných kritérií nie je v tejto fáze potrebné nijaké ďalšie opatrenie.

Leteckí dopravcovia z Kambodže

(109) Príslušné orgány Kambodže informovali Komisiu, že pokračujú vo vykonávaní plánu opatrení zameraného na odstránenie nedostatkov zistených ICAO v jej poslednej správe týkajúcej sa USOAP a že sa zamerajú najmä na tie nedostatky, ktoré sa týkajú vykonávania letov, aby sa uistili, že bezpečnostný dohľad nad leteckými dopravcami v Kambodži je v súlade s normami ICAO.

[1] Ú. v. EÚ L 197, 25.7.2008, s. 36.
[2] Ú. v. EÚ L 306, 15.11.2008, s. 47.

(110) Príslušné orgány Kambodže informovali Komisiu, že pozastavili platnosť AOC týmto leteckým dopravcom: Siem Reap Airways International v decembri 2008 a Cambodia Angkor Airways vo februári 2009. Ďalej potvrdili, že všetky vydané AOC s výnimkou spoločností Helicopter Cambodia a Sokha Airlines sú teraz zrušené alebo je pozastavená ich platnosť.

(111) Spoločnosť Siem Reap Airways International požiadala o zrušenie pozastavenia platnosti jej AOC. Keďže však príslušné orgány Kambodže vyhlásili, že ešte nedokončili hodnotenie súladu s príslušnými požiadavkami, letecký dopravca by mal zostať v prílohe A.

Leteckí dopravcovia z Konžskej demokratickej republiky

(112) Listom zo 4. marca 2009 generálny riaditeľ civilnej leteckej dopravy Konžskej demokratickej republiky informoval Komisiu, že určité letecké spoločnosti uvedené v prílohe A nariadenia Komisie (ES) č. 1131/2008 už nevykonávajú lety a že AOC boli udelené týmto dopravcom: Air Katanga, Busy Bee Congo, Entreprise World Airways (EWA), Gilembe Air Soutenance (Gisair), Kin Avia, Swala Aviation. Tí dopravcovia, ktorí ešte stále poskytujú letecké služby, sa podrobia hodnoteniu s perspektívou obnovenia ich AOC.

(113) Vzhľadom na to by sa príloha A k zoznamu Spoločenstva mala zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať, aby obsahovala leteckých dopravcov, ktorým príslušné orgány Konžskej demokratickej republiky udelili AOC. Keďže však neexistujú dôkazy o revokácii, zrušení, alebo odovzdaní AOC tých leteckých dopravcov, ktorí prestali vykonávať lety, žiadneho z nich nemožno odstrániť zo zoznamu Spoločenstva.

(114) Generálny riaditeľ civilnej leteckej dopravy Konžskej demokratickej republiky ďalej v liste taktiež požiadal Komisiu, aby preradila dopravcu Hewa Bora z prílohy A do prílohy B, čo by mu umožnilo obnoviť vykonávanie letov na trase medzi Kinshasou a Bruselom jedným lietadlom typu Boeing 767 s registračnou značkou 9Q-CJD. Keďže dopravca ani orgán zodpovedajúci za regulačný a bezpečnostný dohľad nepredložili nijaké dôkazy o súlade s príslušnými bezpečnostnými normami, nemožno v tejto fáze prijať nijaké rozhodnutie a preto by sa Hewa Bora Airways mali ponechať v prílohe A.

Leteckí dopravcovia z Angolskej republiky

(115) Príslušné orgány Angoly požiadali o možnosť prezentovať pred Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť správu o pokroku vo vykonávaní nápravných opatrení, ktoré navrhli s cieľom riešiť bezpečnostné nedostatky, ktoré zistila ICAO v rámci svojho programu auditu všeobecného dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP). Vo svojej prezentácii 26. marca 2009 príslušné orgány Angoly presentative, s prihliadnutím na zmeny v primárnej legislatíve a právnych predpisoch civilného letectva, najmä organizáciu, štruktúru a personálne obsadenie orgánov, vydávanie noriem v oblastiach osvedčení personálu a výcviku, vykonávania letov a letovej spôsobilosti. V tejto súvislosti už spustili proces opätovnej certifikácie všetkých dopravcov so sídlom v Angole. Príslušné orgány ďalej informovali o zmenách v právnych predpisoch týkajúcich sa vyšetrovania nehôd a incidentov.

(116) Príslušné orgány Angoly tiež uviedli, že dopravca TAAG pokračoval v zavádzaní významných zmien na rôznych úrovniach vrátane racionalizácie prevádzky, manažmentu, kvality a nákladov.

(117) Komisia berie na vedomie správu o pokroku prezentovanú príslušnými orgánmi Angoly a preskúma situáciu leteckých dopravcov s povolením získaným v Angole na nasledujúcom zasadnutí Výboru pre leteckú bezpečnosť.

Leteckí dopravcovia z Indonézskej republiky

(118) Po prijatí nového zákona o letectve 12. januára 2009 príslušné orgány Indonézie zaslali Komisii príslušné bezpečnostné predpisy v oblasti civilného letectva (CASR) a doplňujúce usmernenia, ako aj podrobnú aktualizáciu postupu vykonávania plánu nápravných opatrení zameraných na zistenia, na ktoré upozornila ICAO v rámci svojho programu auditu všeobecného dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP).

(119) Skupina európskych odborníkov na základe žiadosti indonézskeho generálneho riaditeľstva civilného letectva (DGCA) vykonala prieskumnú návštevu v Indonézii v dňoch od 23. do 27. februára 2009. V jej rámci navštívila aj štyroch leteckých dopravcov (Garuda Indonesia, Mandala Airlines, Airfast Indonesia a Ekspres Transportasi Antarbenua) s cieľom overiť, či indonézske DGCA bolo schopné zabezpečiť bezpečnostný dohľad nad nimi v súlade s príslušnými normami.

(120) V správe o prieskumnej návšteve sa uvádzajú značné zlepšenia štruktúry a personálneho obsadenia DGCA, ktoré zrejme umožňujú DGCA riadne vykonávať svoje úlohy súvisiace s reguláciou a dohľadom. Zo správy však vyplýva aj to, že napriek týmto zlepšeniam sa v tejto fáze plne nevykonávajú činnosti dohľadu. Súčasný systém činností dohľadu neumožňuje adekvátne dodatočné overenie zistení DGCA týkajúcich sa akéhokoľvek indonézskeho dopravcu. Konkrétne sa ukazuje, že DGCA v súčasnosti nie je schopná overiť dodržanie termínu stanoveného pre uzavretie zisteného problému, skutočný dátum jeho uzavretia a ani to, či v súvislosti s uzavretím bolo schválené predĺženie termínu. Preto sa súčasná úroveň účinnosti dohľadu DGCA nad indonézskymi dopravcami v tejto fáze ešte vždy považuje za neuspokojivú a vyžadujúcu si zlepšenie.

(121) Komisia berie do úvahy podstatu odchýlok od prílohy VI k Chicagskému dohovoru, ktoré Indonézia oznámila ICAO 20. februára 2009. Medzi tieto odchýlky patrí nevykonanie viacerých požiadaviek ICAO týkajúcich sa prílohy VI, ktoré v niektorých prípadoch majú priamy vplyv na bezpečnosť vykonávania letov indonézskych dopravcov. Komisia však berie do úvahy aj to, že dopravcovia, ktorých navštívila skupina európskych odborníkov (až na niekoľko výnimiek týkajúcich sa konkrétnych lietadiel), sú vybavení v súlade s požiadavkami ICAO na základe dobrovoľnosti.

(122) Na základe spoločných kritérií sa usudzuje, že súčasná úroveň účinnosti aktivít dohľadu vykonávaných DGCA neumožňuje patričné presadzovanie a rešpektovanie príslušných bezpečnostných noriem dopravcami s povolením získaným v Indonézii. V dôsledku toho nemôžu byť v tejto fáze žiadni indonézski dopravcovia vyradení zo zoznamu Spoločenstva. Komisia zostane v úzkom spojení s príslušnými orgánmi Indonézie s cieľom opätovného posúdenia účinnosti aktivít dohľadu na nasledujúcom zasadnutí Výboru pre leteckú bezpečnosť.

(123) Príslušné orgány Indonézie tiež poskytli Komisii aktualizovaný zoznam leteckých dopravcov, ktorí sú držiteľmi AOC. Leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie v Indonézii, sú v súčasnosti títo: Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Mandala Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Nusantara, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Airlines, Ekspress Transportasi Antar Benua, Manunggal Air Service, Megantara Airlines, Linus Airways, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Cardig Air, Travel Ekspress Aviation Service, Republic Expres Airlines, KAL Star, Airfast Indonesia, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, 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, Transwisata Prima Aviation, Asco Nusa Air, Atlas Delta Satya, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air, Balai Kalibrasi Penerbangan, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, ALFA Trans Dirgantara a Eastindo. Zoznam Spoločenstva by sa mal zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať a títo leteckí dopravcovia by sa mali zaradiť do prílohy A.

Všeobecné úvahy týkajúce sa iných leteckých dopravcov zaradených do príloh A a B

(124) Napriek tomu, že Komisia o to výslovne žiadala, ostatní leteckí dopravcovia zaradení do zoznamu Spoločenstva aktualizovaného 14. novembra 2008 a orgány zodpovedné za regulačný dohľad nad týmito leteckými dopravcami doteraz Komisii neoznámili žiadne dôkazy o úplnej implementácii primeraných nápravných opatrení. Na základe spoločných kritérií sa preto usudzuje, že títo leteckí dopravcovia by mali naďalej podliehať či už zákazu vykonávania leteckej dopravy (príloha A), alebo prevádzkovým obmedzeniam (príloha B).

(125) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre leteckú bezpečnosť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 474/2006 sa mení a dopĺňa takto:

1. Príloha A sa nahrádza prílohou A k tomuto nariadeniu.

2. Príloha B sa nahrádza prílohou B k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 8. apríla 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
člen Komisie

PRÍLOHA A

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÍ PODLIEHAJÚ ÚPLNÉMU ZÁKAZU PREVÁDZKY V RÁMCI SPOLOČENSTVA [1]

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazašská republika
Air Koryo	neznáme	KOR	Kórejská ľudovodemokratická republika (KĽDR)
Air West Co. Ltd	004/A	AWZ	Sudánska republika
Ariana Afghan Airlines	009	AFG	Afganská republika
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazašská republika
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT	Kazašská republika
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazašská republika
MOTOR SICH	025	MSI	Ukrajina
ONE TWO GO AIRLINES COMPANY LIMITED	15/2549	OTG	Thajské kráľovstvo
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kazašská republika
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodžské kráľovstvo
Silverback Cargo Freighters	neznáme	VRB	Rwandská republika
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kazašská republika
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukrajina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukrajina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukrajina
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Angoly zodpovedných za regulačný dohľad vrátane			Angolská republika
AEROJET	neznáme	neznáme	Angolská republika
AIR26	neznáme	neznáme	Angolská republika
AIR GEMINI	02/2008	neznáme	Angolská republika
Air Gicango	neznáme	neznáme	Angolská republika

[1] Leteckým dopravcom uvedeným v prílohe A by sa mohlo povoliť vykonávať práva prevádzky tým, že použijú lietadlo prenajaté s posádkou od leteckého dopravcu, ktorý nepodlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy, za predpokladu, že sú splnené príslušné bezpečnostné normy.

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
AIR JET	neznáme	neznáme	Angolská republika
AIR NAVE	neznáme	neznáme	Angolská republika
ALADA	neznáme	neznáme	Angolská republika
ANGOLA AIR SERVICES	neznáme	neznáme	Angolská republika
Diexim	neznáme	neznáme	Angolská republika
GIRA GLOBO	neznáme	neznáme	Angolská republika
HELIANG	neznáme	neznáme	Angolská republika
HELIMALONGO	11/2008	neznáme	Angolská republika
MAVEWA	neznáme	neznáme	Angolská republika
RUI & CONCEICAO	neznáme	neznáme	Angolská republika
SAL	neznáme	neznáme	Angolská republika
SONAIR	14/2008	neznáme	Angolská republika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí dostali povolenie orgánov Beninu zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Beninská republika
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	neznáme	Beninská republika
AFRICA AIRWAYS	neznáme	neznáme	Beninská republika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	IGA	Beninská republika
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	neznáme	Beninská republika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Beninská republika
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	neznáme	Beninská republika
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	neznáme	Beninská republika
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninská republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Konžskej demokratickej republiky (KDR) zodpovedných za regulačný dohľad vrátane			Konžská demokratická republika (KDR)
Africa One	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Konžská demokratická republika (KDR)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Konžská demokratická republika (KDR)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Konžská demokratická republika (KDR)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Konžská demokratická republika (KDR)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Ministerský podpis (výnos č. 78/205)	LCG	Konžská demokratická republika (KDR)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
Malila Airlift	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Konžská demokratická republika (KDR)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
Thom's airways	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Konžská demokratická republika (KDR)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Rovníkovej Guiney zodpovedných za regulačný dohľad vrátane			Rovníková Guinea
Cronos AIRLINES	neznáme	neznáme	Rovníková Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	neznáme	CEL	Rovníková Guinea
EGAMS	neznáme	EGM	Rovníková Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION y transportes	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Rovníková Guinea
General work aviacion	002/ANAC	nie je k dispozícii	Rovníková Guinea
GETRA — Guinea Ecuatorial de Transportes Aereos	739	GET	Rovníková Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	nie je k dispozícii	Rovníková Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	neznáme	neznáme	Rovníková Guinea
UTAGE — Union de Transport Aereo de Guinea Ecuatorial	737	UTG	Rovníková Guinea
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Indonézie zodpovedných za regulačný dohľad vrátane			Indonézska republika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	neznáme	Indonézska republika
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonézska republika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	neznáme	Indonézska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	neznáme	Indonézska republika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	neznáme	Indonézska republika
ATLAS DELTA SATYA	135-023	neznáme	Indonézska republika
AVIASTAR MANDIRI	135-029	neznáme	Indonézska republika
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	neznáme	Indonézska republika
CARDIG AIR	121-013	neznáme	Indonézska republika
DABI AIR	135-030	neznáme	Indonézska republika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonézska republika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	neznáme	Indonézska republika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonézska republika
EASTINDO	135-038	neznáme	Indonézska republika
EKSPRESS TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	neznáme	Indonézska republika
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonézska republika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonézska republika
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonézska republika
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonézska republika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	neznáme	Indonézska republika
KAL STAR	121-037	neznáme	Indonézska republika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonézska republika
KURA-KURA AVIATION	135-016	neznáme	Indonézska republika
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonézska republika
LINUS AIRWAYS	121-029	neznáme	Indonézska republika
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonézska republika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	neznáme	Indonézska republika
MEGANTARA AIRLINES	121-025	neznáme	Indonézska republika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonézska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonézska republika
MIMIKA AIR	135-007	neznáme	Indonézska republika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	neznáme	Indonézska republika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	neznáme	Indonézska republika
NYAMAN AIR	135-042	neznáme	Indonézska republika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonézska republika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	neznáme	Indonézska republika
PURA WISATA BARUNA	135-025	neznáme	Indonézska republika
REPUBLIC EKSPRESS	121-040	RPH	Indonézska republika
RIAU AIRLINES	121-017	RIU	Indonézska republika
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	neznáme	Indonézska republika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	neznáme	Indonézska republika
SMAC	135-015	SMC	Indonézska republika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonézska republika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	neznáme	Indonézska republika
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	neznáme	Indonézska republika
TRAVEL EKSPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonézska republika
TRAVIRA UTAMA	135-009	neznáme	Indonézska republika
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonézska republika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonézska republika
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonézska republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Kirgizskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad vrátane			Kirgizská republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizská republika
Avia Traffic Company	23	AVJ	Kirgizská republika
AEROSTAN (Bývalá Bistair-FEZ Bishkek)	08	BSC	Kirgizská republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
Click Airways	11	CGK	Kirgizská republika
DAMES	20	DAM	Kirgizská republika
EASTOK AVIA	15	neznáme	Kirgizská republika
Golden Rule Airlines	22	GRS	Kirgizská republika
ITEK Air	04	IKA	Kirgizská republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizská republika
Kyrgyzstan	03	LYN	Kirgizská republika
MAX Avia	33	MAI	Kirgizská republika
S GROUP AVIATION	6	neznáme	Kirgizská republika
Sky Gate International Aviation	14	SGD	Kirgizská republika
Sky Way air	21	SAB	Kirgizská republika
Tenir Airlines	26	TEB	Kirgizská republika
Trast Aero	05	TSJ	Kirgizská republika
VALOR AIR	07	neznáme	Kirgizská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Libérie zodpovedných za regulačný dohľad			Libéria
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Gabonskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou Gabon Airlines a Afrijet vrátane			Gabonská republika
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	neznáme	Gabonská republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gabonská republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	NRT	Gabonská republika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonská republika
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	neznáme	Gabonská republika
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gabonská republika
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	neznáme	Gabonská republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Sierry Leone zodpovedných za regulačný dohľad vrátane			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	neznáme	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	neznáme	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	neznáme	neznáme	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	neznáme	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	neznáme	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	neznáme	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	neznáme	neznáme	Sierra Leone
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Svazijska zodpovedných za regulačný dohľad vrátane			Svazijsko
AERO AFRICA (PTY) LTD	neznáme	RFC	Svazijsko
Jet Africa Swaziland	neznáme	OSW	Svazijsko
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	neznáme	RSN	Svazijsko
SCAN AIR CHARTER, Ltd	neznáme	neznáme	Svazijsko
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	neznáme	SWX	Svazijsko
SWAZILAND AIRLINK	neznáme	SZL	Svazijsko

PRÍLOHA B

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÝCH PREVÁDZKY PODLIEHAJÚ PREVÁDZKOVÝM OBMEDZENIAM V RÁMCI SPOLOČENSTVA [1]

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo oprávnenia leteckého prevádzkovateľa (AOC)	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa	Typ lietadla	Registračné číslo (čísla) a prípadne sériové výrobné číslo (čísla)	Štát registrácie
AFRIJET [1]	CTA 0002/MTAC/ANAC-G/DSA		Gabonská republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 2 lietadiel typu Falcon 50; 1 lietadla typu Falcon 900	Všetky lietadlá s výnimkou: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gabonská republika
Air Bangladesh	17	BGD	Bangladéš	B747-269B	S2-ADT	Bangladéš
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Všetky lietadlá s výnimkou: LET 410 UVP	Všetky lietadlá s výnimkou: D6-CAM (851336)	Komory
GABON AIRLINES [2]	CTA 0001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonská republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 1 lietadla typu Boeing B-767-200	Všetky lietadlá s výnimkou: TR-LHP	Gabonská republika

[1] Afrijet smie na svoju bežnú prevádzku v rámci Európskeho spoločenstva použiť len konkrétne uvedené lietadlo.
[2] Gabon Airlines smie na svoju bežnú prevádzku v rámci Európskeho spoločenstva použiť len konkrétne uvedené lietadlo.

[1] Leteckým dopravcom uvedeným v prílohe B by mohlo byť povolené vykonávať práva prevádzky v prípade, že použijú lietadlo prenajaté s posádkou od leteckého dopravcu, ktorý nepodlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy, za predpokladu, že sú splnené príslušné bezpečnostné normy.