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 określonemu 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, str. 14)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 910/2006 z dnia 20 czerwca 2006 r.	L 168	16	21.6.2006
►M2	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1543/2006 z dnia 12 października 2006 r.	L 283	27	14.10.2006
►M3	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r.	L 66	3	6.3.2007
►M4	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 787/2007 z dnia 4 lipca 2007 r.	L 175	10	5.7.2007
►M5	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1043/2007 z dnia 11 września 2007 r.	L 239	50	12.9.2007
►M6	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2007 z dnia 28 listopada 2007 r.	L 311	12	29.11.2007
►M7	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 331/2008 z dnia 11 kwietnia 2008 r.	L 102	3	12.4.2008
►M8	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r.	L 197	36	25.7.2008
►M9	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r.	L 306	47	15.11.2008
►M10	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 298/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r.	L 95	16	9.4.2009
►M11	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 619/2009 z dnia 13 lipca 2009 r.	L 182	4	15.7.2009
►M12	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1144/2009 z dnia 26 listopada 2009 r.	L 312	16	27.11.2009
►M13	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r.	L 84	25	31.3.2010
►M14	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 590/2010 z dnia 5 lipca 2010 r.	L 170	9	6.7.2010
►M15	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 791/2010 z dnia 6 września 2010 r.	L 237	10	8.9.2010
►M16	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1071/2010 z dnia 22 listopada 2010 r.	L 306	44	23.11.2010
►M17	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2011 z dnia 19 kwietnia 2011 r.	L 104	10	20.4.2011
►M18	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1197/2011 z dnia 21 listopada 2011 r.	L 303	14	22.11.2011
►M19	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 295/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r.	L 98	13	4.4.2012
►M20	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1146/2012 z dnia 3 grudnia 2012 r.	L 333	7	5.12.2012

▼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 określonemu 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 chicagowską.

(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 Niderlandy 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 ciągłe występowanie poważnych naruszeń wymogów bezpieczeństwa. Dodatkowo informacje przekazane Komisji przez Reem Air podczas przesłuchania, w którym linie te miały możliwość wziąć udział wskazują, że chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Reem Air został wydany przez Kirgizję, główna siedziba linii znajduje się w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.

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

Silverback Cargo Freighters

(57) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Silverback Cargo Freighters. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Belgię podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ([1]).

(58) Linia Silverback Cargo Freighters, która prowadzi również konserwację własnych samolotów (kontrole 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 zdatności do lotu;

— niezdolność do identyfikacji liczby samolotów w rejestrze lub liczby ważnych wydanych certyfikatów zdatności 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 zdatności 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 Dyrekcję Lotnictwa Cywilnego Liberii, że wszystkie wnioski o udzielenie samolotom zarejestrowanym w Liberii zezwolenia na wykonywanie przewozów komercyjnych w Zjednoczonym Królestwie będą odrzucane do czasu, gdy organy Liberii będą w stanie wykazać istnienie skutecznego systemu regulacyjnego zapewniającego zdatność 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 maja 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 Dyrekcję 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 wyniku 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.

▼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.

▼M20

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH UE [1]

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, SA „CONVIASA”	VCV-DB-10	VCV	Boliwariańska Republika Wenezueli
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			**Islamska Republika Afganistanu**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
PAMIR AIRLINES	Nieznany	PIR	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:			**Republika Angoli**
AEROJET	AO 008-01/11	Nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
Air Gicango	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nieznany	Republika Angoli
Diexim	007	Nieznany	Republika Angoli
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli

[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.

▼M20

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 przewoźnika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:			**Republika Beninu**
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Nie dotyczy	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:			**Republika Konga**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
EMERAUDE	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
EQUAJET	RAC06-007	Nieznany	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Nieznany	Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:			**Demokratyczna Republika Konga (DRK)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0039/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

▼M20

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 przewoźnika
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2010	CAA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FilaIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	FIL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
JET CONGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

▼M20

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 przewoźnika
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			**Dżibuti**
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			**Gwinea Równikowa**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa

▼M20

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 przewoźnika
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			**Erytrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia i Metro Batavia, w tym:			**Republika Indonezji**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Nieznany	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	Nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Nieznany	Republika Indonezji
CITILINK INDONESIA	121-046	Nieznany	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	Nieznany	Republika Indonezji
Enggang Air Service	135-045'	Nieznany	Republika Indonezji
Ersa Eastern Aviation	135-047	Nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji

▼M20

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 przewoźnika
HEAVY LIFT	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Nieznany	Republika Indonezji
Matthew Air Nusantara	135-048	Nieznany	Republika Indonezji
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nieznany	Republika Indonezji
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Nieznany	Republika Indonezji
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nieznany	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nieznany	Republika Indonezji

▼M20

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 przewoźnika
SKY AVIATION	135-044	Nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Nieznany	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym:			**Republika Kazachstanu**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republika Kazachstanu
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazachstanu

▼M20

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 przewoźnika
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazachstanu
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republika Kazachstanu
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republika Kazachstanu
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republika Kazachstanu
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			**Republika Kirgiska**
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska

▼M20

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 przewoźnika
Click Airways	11	CGK	Republika Kirgiska
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republika Kirgiska
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
Kyrgyzstan	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
Sky Way air	39	SAB	Republika Kirgiska
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			**Liberia**
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			**Republika Gabońska**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska

▼M20

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 przewoźnika
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			**Republika Mozambiku**
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Nieznany	Republika Mozambiku
Aerovisao de Mozambique	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
CFA Mozambique	MOZ-10	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
Helicopteros Capital	MOZ-11	Nieznany	Republika Mozambiku
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Nieznany	Republika Mozambiku
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republika Mozambiku
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambiku
Unique Air Charter	MOZ-13	Nieznany	Republika Mozambiku
Safari Air	MOZ-12	Nieznany	Republika Mozambiku
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym:			**Republika Filipin**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
AEROMAJESTIC	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Nieznany	Republika Filipin
AIR ASIA PHILIPPINES	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
AIRGURUS	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republika Filipin
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Nieznany	Republika Filipin

▼M20

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 przewoźnika
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Nieznany	Republika Filipin
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Nieznany	Republika Filipin
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Nieznany	Republika Filipin
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Nieznany	Republika Filipin
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Nieznany	Republika Filipin
Beacon	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Nieznany	Republika Filipin
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Nieznany	Republika Filipin
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republika Filipin
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Nieznany	Republika Filipin
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Nieznany	Republika Filipin
CM aero SERVICES	20110401	Nieznany	Republika Filipin
Corporate Air	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
Cyclone airways	4AN9900008	Nieznany	Republika Filipin
Far East Aviation Services	2009013	Nieznany	Republika Filipin
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Nieznany	Republika Filipin
Huma Corporation	2009014	Nieznany	Republika Filipin
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Nieznany	Republika Filipin
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Nieznany	Republika Filipin
Island Aviation	2009009	SOY	Republika Filipin
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nieznany	Republika Filipin
Lion Air, Incorporated	2009019	Nieznany	Republika Filipin

▼M20

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 przewoźnika
Macro asia air taxi services	2010029	Nieznany	Republika Filipin
MID-SEA EXPRESS		Nieznany	Republika Filipin
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Nieznany	Republika Filipin
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nieznany	Republika Filipin
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nieznany	Republika Filipin
Omni aviation corp.	2010033	Nieznany	Republika Filipin
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republika Filipin
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Nieznany	Republika Filipin
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Nieznany	Republika Filipin
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republika Filipin
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Nieznany	Republika Filipin
Royal air charter services Inc.	2010024	Nieznany	Republika Filipin
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Nieznany	Republika Filipin
SKYJET	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nieznany	Republika Filipin
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republika Filipin
Subic international air charter	4AN9900010	Nieznany	Republika Filipin
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Nieznany	Republika Filipin
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Nieznany	Republika Filipin
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republika Filipin

▼M20

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 przewoźnika
World aviation, corp.	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
WcC Aviation Company	2009015	Nieznany	Republika Filipin
YOkota aviation, inc.	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
ZenitH Air, Inc.	2009012	Nieznany	Republika Filipin
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republika Filipin
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			**Wyspy Świętego Tomasza i Książęca**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSCARG	01/AOC/2009	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			**Sierra Leone**
AIR RUM, Ltd	Nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			**Republika Sudanu**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudanu

▼M20

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 przewoźnika
ALMAJARA AVIATION	Nieznany	MJA	Republika Sudanu
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republika Sudanu
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republika Sudanu
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	017	Nieznany	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republika Sudanu
Sudan Airways	Nieznany	SUD	Republika Sudanu
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	056	Nieznany	Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:			**Suazi**
SWAZILAND AIRLINK	Nieznany	SZL	Suazi
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

▼M20

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 przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	KRLD	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu TU-204	cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	KRLD
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Falcon 50, 2 statków powietrznych typu Falcon 900	cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Kazachstan	cała flota z wyjątkiem statków powietrznych typu B-767, statków powietrznych typu B-757, statków powietrznych typu A319/320/321, statków powietrznych typu Fokker 50	cała flota z wyjątkiem statków powietrznych należących do floty B-767, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty B-757, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty A319/320/321, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty Fokker 50, zgodnie z zapisem w AOC	Aruba (Królestwo Niderlandów)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LtD	AOC 017	ALE	Republika Ghany	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu DC8-63F	cała flota z wyjątkiem: 9G-TOP i 9G-RAC	Republika Ghany
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Boeing B-737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statku powietrznego typu ATR 42-500, 1 statku powietrznego ATR 42-320 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300	cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru
Air Service Comores	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	cała flota z wyjątkiem LET 410 UVP	cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory

[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.

▼M20

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 przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
GABON AIRLINES ([3])	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Boeing B-767-200	cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	cała flota z wyjątkiem 14 statków powietrznych typu A-300, 8 statków powietrznych typu A-310, 1 statku powietrznego typu B-737	cała flota z wyjątkiem: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamska Republika Iranu
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Challenger CL-601, 1 statku powietrznego typu HS-125-800	cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska, Republika Południowej Afryki
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	cała flota z wyjątkiem 5 statków powietrznych typu Boeing B-777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B-737-700	cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli

([1]) Afrijet może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.
([2]) Air Astana może w swojej działalności na terytorium UE eksploatować wyłącznie wyżej wymienione określone statki powietrzne, pod warunkiem że 1) są one zarejestrowane na Arubie, oraz że 2) wszystkie zmiany w AOC są w odpowiednim czasie przedkładane Komisji i organizacji Eurocontrol.
([3]) Gabon Airlines może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.
([4]) Iran Air może obsługiwać połączenia do Unii Europejskiej przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywie 69 rozporządzenia (UE) nr 590/2010, Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 15.