# NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 619/2009

## z 13. júla 2009,

## ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (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 Európskeho parlamentu a Rady (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 dôvodoch, ktoré budú podkladom na rozhodnutie o uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva alebo o zmene podmienok zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženého leteckému dopravcovi, ktorý je zahrnutý v zozname Spoločenstva.

(4) Komisia umožnila príslušným leteckým dopravcom 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 niektorých osobitných prípadoch niektoré členské štáty mali 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 odbavovacej ploche SAFA vykonaných na lietadlách určitých leteckých dopravcov Spoločenstva, ako aj z kontrol v osobitných oblastiach a auditov vykonaných leteckými úradmi jednotlivých členských štátov, niektoré členské štáty prijali určité donucovacie opatrenia. Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť informovali o týchto opatreniach: príslušné orgány Grécka informovali, že 8. mája 2009 bolo odňaté oprávnenie leteckého prevádzkovateľa (AOC) dopravcovi EuroAir Ltd; príslušné orgány Švédska informovali, že 23. januára 2009 odňali AOC dopravcovi Nordic Airways AB („Regional“) a 31. marca 2009 AOC dopravcovi Fly Excellence AB.

### One Two Go Airlines a Orient Thai Airlines

*One Two Go Airlines*

(8) Dňa 8. apríla 2009 príslušné orgány Thajska (thajský odbor civilného letectva (ďalej len „thajský OCL“) informovali Komisiu, že zrušili AOC dopravcu One Two Go. Hoci One Two Go podal odvolanie proti rozhodnutiu o zrušení, thajský OCL 4. mája 2009 toto rozhodnutie znovu potvrdil.

(9) Vzhľadom na to, že dopravca stratil svoje AOC a v dôsledku toho sa jeho prevádzková licencia nemôže považovať za platnú, sa na základe spoločných kritérií preto dospelo k záveru, že One Two Go už nie je „letecký dopravca“ v zmysle článku 2 nariadenia (ES) č. 2111/2005, a mal by byť preto vyradený z prílohy A.

[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.

*Orient Thai Airlines*

(10) Podľa ustanovení nariadenia Komisie (ES) č. 298/2009 z 8. apríla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva [1], thajský OCL poskytol Komisii informácie týkajúce sa účinnosti nápravných opatrení, ktoré prijal dopravca Orient Thai, ako aj opatrení, ktoré prijal thajský OCL s cieľom odstrániť už zistené nedostatky v oblasti bezpečnosti a ktoré viedli k pozastaveniu letov dopravcu prevádzkovaných lietadlami typu MD-80 na obdobie 75 dní až do 7. októbra 2008.

(11) Komisia sa preto domnieva, že na základe týchto informácií nie sú potrebné ďalšie kroky.

**Leteckí dopravcovia z Ukrajiny**

*Celkový dohľad nad bezpečnosťou leteckých dopravcov z Ukrajiny*

(12) V nadväznosti na prijatie nariadenia (ES) č. 298/2009 skupina európskych odborníkov vykonala v dňoch 25. až 29. mája 2009 návštevu na Ukrajine s cieľom overiť stav vykonávania plánu opatrení predloženého príslušnými orgánmi Ukrajiny na zlepšenie dohľadu, ako aj bezpečnostnú situáciu dvoch dopravcov, ktorí podliehajú zákazu prevádzky v Spoločenstve – Ukraine Cargo Airways a Ukrainian Mediterranean Airlines. S cieľom overiť vykonávanie dohľadu ukrajinskou štátnou leteckou správou sa skupina odborníkov ES stretla aj s dvoma dopravcami (South Airlines a Khors Air Company), ktorí vykonávajú lety do Spoločenstva a ktorí boli podrobení kontrolám na odbavovacej ploche v Spoločenstve a v ďalších štátoch ECAC.

(13) Štátna letecká správa dosiahla obmedzený pokrok pri vykonávaní svojho plánu opatrení. Všetky opatrenia (12/12), ktoré vytýčila štátna letecká správa vo svojom pláne opatrení predloženom 31. mája 2008 na zlepšenie vykonávania dohľadu, zostávajú zatiaľ otvorené. Udeľovanie povolení na základe požiadaviek oznámených štátnou leteckou správou nebolo zavedené, zodpovedajúce právne predpisy neboli prijaté a dokončenie nápravných opatrení nebude vykonané skôr ako v júli 2011, pričom vykonanie niektorých nápravných opatrení sa posunulo až na rok 2015.

(14) Vykonávanie plánu opatrení priamo súvisí so zložitosťou právneho systému na Ukrajine, ktorý neumožňuje jasne určiť normy, ktoré sa používajú na schvaľovanie lietadiel a dopravcov, a či skutočne spĺňajú požiadavky príloh Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO). To sa potvrdilo počas stretnutí so spomenutými štyrmi dopravcami.

(15) V správe z návštevy sa tiež uvádza, že príslušné orgány Ukrajiny nemajú dostatok kvalifikovaných pracovníkov na vykonávanie dohľadu nad 74 držiteľmi AOC (letová spôsobilosť a prevádzkovanie letov). Vykonávanie činností trvalého dohľadu nebolo možné v plnom rozsahu dokázať a vyjadrenia predložené príslušnými orgánmi Ukrajiny po návšteve nedokázali objasniť tieto záležitosti. Z dôkladného preskúmania systému AOC, ktorý využívajú príslušné orgány Ukrajiny, tiež vyplynulo, že tento systém neumožňuje jasné určenie predpisov/noriem, ktoré boli použité pri udelení povolenia leteckým prevádzkovateľom, ani nezabezpečuje istotu o presnej flotile oprávnenej na prevádzkovanie letov a presných udelených povoleniach.

(16) Príslušné orgány Ukrajiny predložili pripomienky, ktoré neboli dostatočné na odstránenie zistení, ktoré vyplynuli z návštevy. Rôzne nápravné opatrenia oznámené týmito orgánmi bude potrebné pozorne monitorovať a pravidelne vyhodnocovať aj s ohľadom na výsledky návštevy ICAO v rámci USOAP vykonanej v júni 2008. V nadväznosti na návštevu príslušné orgány Ukrajiny predložili aj nový plán nápravných opatrení, ktorého vykonávanie závisí od prijatia nového zákona o letectve na Ukrajine, ktorého prijatie sa plánuje na rok 2010. Prijatie rôznych vykonávacích pravidiel nebude preto dokončené skôr ako v druhej polovici roku 2011 pre prevádzkovanie lietadiel, skôr ako koncom roka 2012 pre vydávanie osvedčení o spôsobilosti letového personálu a skôr ako koncom roka 2015 pre trvalú letovú spôsobilosť.

(17) Z hľadiska výsledkov návštevy a prezentácií prednesených počas zasadnutia Výboru pre leteckú bezpečnosť 1. júla 2009 bude Komisia naďalej pozorne monitorovať vykonávanie týchto opatrení a bude spolupracovať s príslušnými orgánmi Ukrajiny s cieľom pomôcť im pri zlepšení dohľadu a pri riešení akýchkoľvek prípadov nesúladu. Okrem toho členské štáty budú systematicky overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem najmä prostredníctvom stanovenia priorít kontrol na odbavovacej ploche, ktoré sa majú vykonávať podľa nariadenia Komisie (ES) č. 351/2008 [2] na lietadlách dopravcov, ktorí získali osvedčenie na Ukrajine.

*Motor Sich JSC Airlines*

(18) V nadväznosti na prijatie nariadenia (ES) č. 298/2009 bol dopravca vyzvaný, aby predložil všetky príslušné informácie vrátane opatrení na nápravu predtým zistených bezpečnostných nedostatkov. Príslušné orgány Ukrajiny predložili informácie, v ktorých objasnili opatrenia prijaté v súvislosti s AOC dopravcu. Motor Sich predložil 4. júna 2009 dokumentáciu, v ktorej uviedol, že spoločnosť vykonala analýzu hlavných príčin a vypracovala nápravné opatrenia na riešenie všetkých bezpečnostných

[1] Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 16.

[2] Ú. v. EÚ L 109, 19.4.2008, s. 7.

nedostatkov. Jeho analýzu a nápravné opatrenia schválili príslušné orgány Ukrajiny. Spoločnosť sa zaoberala aj korešpondenciou z 15. júna zahŕňajúcou nápravné opatrenia a určenou pre príslušné orgány Francúzska, ktoré vykonali kontrolu ([1]) na lietadle AN-12 (UR-11819). V pláne nápravných opatrení sa uvádza, že príručky a dokumentácia spoločnosti (prevádzková príručka a letová príručka) boli zmenené tak, aby sa dostali do súladu s normami ICAO a umožnili správnu letovú prípravu.

(19) Výcvik pilotov a posádky s cieľom zabezpečiť, aby sa účinne uplatňovali revidované príručky a postupy, však nie je dostatočný na zaistenie primeraného pokrytia širokej škály zmien. Komisia okrem toho nedostala od príslušných orgánov Ukrajiny informácie o overení stavu vykonávania týchto opatrení a ich účinnom uzavretí s cieľom vyriešiť zistené bezpečnostné nedostatky udržateľným spôsobom.

(20) Z hľadiska týchto zistení a na základe spoločných kritérií Komisia dospela v tomto štádiu k záveru, že dopravca Motor Sich nespĺňa príslušné bezpečnostné normy, a preto by sa mal ponechať v prílohe A.

*Ukraine Cargo Airways*

(21) V nadväznosti na prijatie nariadenia (ES) č. 298/2009 27. mája 2009 navštívila tohto dopravcu skupina odborníkov ES. V správe o návšteve sa uvádza, že flotila Ukraine Cargo Airways (UCA) bola v jednom roku značne znížená, keď sa znížila z 20 lietadiel na začiatku roku 2008 (desať IL-76, tri AN-12, tri AN-26, tri vrtuľníky MIL-8 a jeden Tupolev Tu-134) na 4 lietadlá v čase návštevy (dva IL-76, jeden AN-12 a jeden AN-26). Zo 4 lietadiel uvedených v AOC je len jedno lietadlo, IL-76 (UR-UCC), v stave letovej spôsobilosti a ostatným trom lietadlám v AOC vypršali osvedčenia o letovej spôsobilosti. Dopravca uviedol, že všetky ostatné lietadlá už nie sú spôsobilé na let a nijako sa nevyužívajú.

(22) UCA dosiahol podľa správy významný pokrok pri vykonávaní plánu nápravných opatrení predloženého Komisii 1. apríla 2008. Uvádza sa, že z 22 plánovaných opatrení bolo 19 dokončených a uzatvorených. Bezpečnostná politika a dokumentácia boli revidované a vylepšené. Zriadilo sa interné oddelenie bezpečnostných inšpekcií. Zlepšil sa technický stav lietadiel. Postupy výcviku posádky boli revidované a vylepšené. Tri opatrenia navrhované v tomto pláne nápravných opatrení však stále zostávajú otvorené, pričom najproblematickejšia je skutočnosť, že neexistujú pohotovostné masky pre IL-76, AN-12 a AN-26, ako vyžaduje ICAO pre lety nad určitú letovú výšku.

(23) V správe sa poukazuje aj na závažné bezpečnostné nedostatky v oblastiach letovej prevádzky, výcviku a overovania, trvalej letovej spôsobilosti a údržby. Nedostatky sú ďalej v systéme riadenia kvality, keďže neexistuje ubezpečenie, že zistenia, ktoré vyplynú z interného auditu, alebo zistenia príslušných orgánov Ukrajiny budú napravené a overené pred uzavretím, a systém nezabezpečuje ani systematickú analýzu nedostatkov. Tieto zistenia vyvolávajú pochybnosti o udržateľnosti nápravných opatrení, ktoré spoločnosť zaviedla po uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy.

(24) Spoločnosť UCA bola vyzvaná, aby predložila pripomienky. Dňa 10. júna predložila dokumentáciu k zisteniam, ktoré vyplynuli z návštevy. Zo 16 nových zistení, ktoré vyplynuli z návštevy, by sa jedno mohlo efektívne uzavrieť po preskúmaní dokumentácie spoločnosti. V prípade 2 zistení týkajúcich sa prevádzkovej príručky a AOC spoločnosti spoločnosť uviedla, že predložila zmeny svojej prevádzkovej príručky na schválenie príslušnými orgánmi Ukrajiny a požiadala o obmedzenie letovej hladiny vo svojom AOC v súvislosti s lietadlami AN-12 (UR-UCN) a AN-26 (UR-UDM).

(25) Komisia nedostala žiadne informácie týkajúce sa schválenia zmien (obmedzení), o ktoré spoločnosť žiadala. Dopravca požiadal aj o vypočutie a 1. júla vzniesol námietky Komisii a Výboru pre leteckú bezpečnosť a uviedol, že z celkového počtu 51 nápravných opatrení sa má 15 vykonať ešte do konca augusta 2009, v nadväznosti na čo sa uskutoční overenie príslušnými orgánmi Ukrajiny. Komisia si vyhradzuje právo pokračovať v overovaní vykonávania nápravných opatrení týmto dopravcom.

(26) Z hľadiska týchto zistení Komisia dospela k záveru, že na základe spoločných kritérií spoločnosť v tomto štádiu nespĺňa príslušné bezpečnostné normy a mala by preto zostať v prílohe A.

*Ukrainian Mediterranean Airlines*

(27) V nadväznosti na prijatie nariadenia (ES) č. 298/2009 skupina odborníkov ES vykonala 28. mája 2009 návštevu u dopravcu. V správe o návšteve sa uvádza, že UMAir dosiahol výrazné zlepšenia svojho dokumentačného systému, ktorý bol úplne prepracovaný. Zriadil sa odbor bezpečnosti a bolo navrhnuté centrálne miesto pre inšpekcie SAFA. Takisto sa revidovali a vylepšili postupy výcviku. Aj keď však UMAir tvrdí, že dokončil vykonávanie svojho plánu nápravných opatrení, čo overili príslušné orgány Ukrajiny, zo vzorky nápravných opatrení vybraných skupinou odborníkov vyplýva, že určité nedostatky zostávajú: zdá sa, že nápravné opatrenia prijaté spoločnosťou UMAir v súvislosti s nákladným listom/indexom hmotnosti bez prevádzkových hmôt nie sú efektívne uplatňované pre všetky typy lietadiel v AOC. Niektoré opatrenia na nápravu nedostatkov zistených počas inšpekcie SAFA nie sú systematicky vykonávané vrátane určenia ich hlavnej príčiny (únik oleja v motore, chýbajúce skrutky, obmedzenie prevádzky v MEL atď.).

([1]) DGAC/F-2008-564.

(28) Okrem toho závažné zistenia týkajúce sa bezpečnosti vyplynuli v oblasti prevádzky a trvalej letovej spôsobilosti, údržby a techniky: nie je k dispozícii jasný postup, ktorý má uplatňovať posádka lietadla UMAir v prípade poruchy motora počas letu (klesanie pri zníženom výkone), a v prevádzkovej príručke chýba postup na vyhlásenie núdzového stavu, keď sa očakáva, že predpokladané/vypočítané množstvo paliva pri pristávaní klesne počas letu pod minimum. Takisto nebolo možné predložiť dôkazy o dosiahnutí súladu so smernicami letovej spôsobilosti lietadla (UR-CFF) a jeho motora, zistili sa rôzne nedostatky v prípade lietadiel typu DC-9 a MD 83 a nedodržiavajú sa pravidlá programu ochrany proti korózii (CPCP, pravidlá určovania a oznamovania úrovne korózie). V súvislosti so systémom kvality dopravcu skupina odborníkov ES dospela vo svojej správe k záveru, že organizácia nevie dokázať, že všetky aspekty procesov údržby a letovej prevádzky sú pravidelne podrobované auditu; že vykonávané opatrenia nie vždy prihliadajú na hlavnú príčinu a že neexistuje celkový systém kontroly neuzavretých zistení (interné a externé audity vrátane zistení ukrajinského SAA).

(29) Spoločnosť bola vyzvaná, aby predložila vyjadrenia. UMAir predložil na zasadnutí Výboru pre leteckú bezpečnosť 1. júla 2009 plán nápravných opatrení, schválený príslušnými orgánmi Ukrajiny. Plán nápravných opatrení bol vypracovaný na riešenie bezpečnostných nedostatkov, ktoré sa zistili počas návštevy. Prezentácia dopravcu však neumožnila vyriešiť zistenia, ktoré vyplynuli z návštevy, najmä v oblasti trvalej letovej spôsobilosti. Komisia si vyhradzuje právo pokračovať v overovaní vykonávania nápravných opatrení týmto dopravcom.

(30) Z hľadiska týchto zistení Komisia dospela k záveru, že na základe spoločných kritérií spoločnosť v tomto štádiu nespĺňa príslušné bezpečnostné normy a mala by preto zostať v prílohe A.

**Leteckí dopravcovia z Kazašskej republiky**

(31) Existujú potvrdené dôkazy, že orgány zodpovedné za bezpečnostný dohľad nad leteckými dopravcami, ktorí získali oprávnenie v Kazachstane, nie sú schopné dostatočne vykonávať a presadzovať príslušné bezpečnostné normy, čo potvrdzujú výsledky auditu, ktorý vykonala ICAO v rámci Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP).

(32) V nadväznosti na audit Kazachstanu v rámci USOAP vykonaný v apríli 2009 ICAO oznámila všetkým štátom, ktoré sú stranou Chicagského dohovoru, existenciu závažných bezpečnostných obáv, ktoré majú vplyv na dohľad nad bezpečnosťou dopravcov a lietadiel zaregistrovanými v Kazachstane a z ktorých jedna sa týka prevádzky ([1]) a jedna letovej spôsobilosti ([2]), na základe čoho proces udeľovanie povolení používaný v Kazachstane na udeľovanie oprávnení leteckých prevádzkovateľov (AOC) neberie ohľad na všetky uplatniteľné ustanovenia prílohy 6 ICAO. Väčšina existujúcich AOC bola vydaná bez účasti kvalifikovaného inšpektora pre letovú spôsobilosť. V rámci procesu udeľovania oprávnení sa nevenuje pozornosť konkrétne týmto náležitostiam: predkladanie programov údržby, preskúmanie zoznamov minimálneho vybavenia (MEL), požiadavky na trvalú letovú spôsobilosť pri udelení osobitných prevádzkových oprávnení, ako sú ETOPS a CAT III. Ďalej, väčšina osvedčení o spôsobilosti lietadla na lietanie bola udelená bez technickej kontroly lietadla a príslušné orgány Kazachstanu nevykonali pravidelné kontroly lietadiel. Plány nápravných opatrení navrhnuté týmito orgánmi ICAO neposúdila ako prijateľné, keďže neobsahujú pevné dátumy vykonania okamžitých nápravných opatrení na vyriešenie týchto závažných bezpečnostných problémov.

(33) Na základe dvoch závažných bezpečnostných problémov uverejnených krátko po návšteve ICAO a po správach SAFA Komisia začala rokovania s príslušnými orgánmi Kazachstanu a vyjadrila závažné obavy týkajúce sa bezpečnosti letovej prevádzky leteckých dopravcov, ktorí získali licenciu v štáte, pričom požiadala o objasnenia týkajúce sa opatrení, ktoré príslušné orgány vykonali v reakcii na zistenia ICAO a na zistenia SAFA.

(34) Príslušné orgány Kazachstanu predložili dokumentáciu medzi 5. a 29. júnom a 30. júna 2009 poskytli prezentáciu Výboru pre leteckú bezpečnosť. Príslušné orgány Kazachstanu počas svojej prezentácie 30. júna 2009 informovali Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť, že bol vypracovaný plán nápravných opatrení zameraný na riešenie nedostatkov, ktoré nahlásila ICAO, a že začali prvé kroky jeho vykonávania, ktoré umožnia dosiahnuť súlad so všetkými bezpečnostnými požiadavkami ICAO pravdepodobne v júni 2010. Pokiaľ ide o riešenie dvoch závažných bezpečnostných problémov, ktoré uverejnila ICAO, ich riešenie sa neočakáva skôr ako v decembri 2009. Príslušné orgány Kazachstanu tiež informovali Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť, že budú ICAO podávať štvrťročné správy o stave vykonávania navrhovaných nápravných opatrení.

(35) Okrem toho príslušné orgány Kazachstanu objasnili, že celkovo bolo udelených 69 AOC a že 1. apríla 2009 prijali opatrenia na pozastavenie alebo zrušenie 11 z nich. Neistota však zostáva v súvislosti s donucovacími opatreniami zavedenými v reakcii na závažné bezpečnostné obavy ICAO, že pozastavenia/zrušenia oznámené príslušnými orgánmi Kazachstanu boli prijaté pred auditom ICAO v rámci USOAP, že neboli

([1]) Zistenie ICAO OPS/01.
([2]) Zistenie ICAO AIR/01.

poskytnuté dôkazy, že AOC boli skutočne zrušené, a že niektoré AOC uvádzané ako zrušené 1. apríla 2009 sa 1. júna 2009 uvádzajú ako platné. Okrem toho, príslušné orgány Kazachstanu uznali, že kazašské právne predpisy v súčasnosti umožňujú, aby lietadlá boli prevádzkované súčasne viac ako jedným prevádzkovateľom, čím jasne neurčujú subjekt, ktorý zodpovedá za letovú spôsobilosť a prevádzku uvedeného lietadla.

(36) Dopravca Berkut State Airline, ktorý získal povolenie v Kazachstane, požiadal o vypočutie Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 30. júna 2009. Počas tejto prezentácie dopravca nepredložil komplexný plán opatrení prijatý s cieľom zabezpečiť dodržiavanie bezpečnostných noriem a vylúčiť akúkoľvek zámenu s dopravcom BEK Air, ktorý sa predtým nazýval Berkut Air, ktorý je od apríla 2009 zaradený do prílohy A. Berkut State Airline tiež uviedol, že má v úmysle skončiť s komerčnou prevádzkou a prevádzkou starých lietadiel.

(37) Príslušné orgány Kazachstanu nepredložili žiadne informácie týkajúce sa povolení udelených dopravcovi BEK Air, ktorého pôvodný názov bol Berkut Air, ani informácie týkajúce sa vykonávania nápravných opatrení týkajúcich sa bezpečnostných nedostatkov, ktoré v apríli 2009 viedli k zaradeniu tohto dopravcu do prílohy A, a nepredložili dôkazy, ktoré dokazujú, že tento letecký dopravca je vystavený akýmkoľvek donucovacím opatreniam.

(38) Príslušné orgány Kazachstanu informovali Výbor pre leteckú bezpečnosť o existencii tretieho dopravcu s názvom Berkut KZ, ale nepredložili žiadne informácie týkajúce sa povolení udelených tomuto dopravcovi.

(39) Dopravca SCAT, ktorý získal povolenie v Kazachstane, požiadal oneskorene o vypočutie Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 30. júna 2009. Počas tejto prezentácie dopravca uznal, že niektoré lietadlá, ako napríklad Yak 42 s registračnou značkou UP-Y4210, prevádzkujú aj iní dopravcovia, ktorí získali povolenie v Kazachstane, a preto nie je jasne určený subjekt, ktorý zodpovedá za letovú spôsobilosť a prevádzku uvedeného lietadla. Dopravca a príslušné orgány Kazachstanu okrem toho neposkytli dôkazy, že trvalá letová spôsobilosť a údržba lietadiel typu Boeing B-737-522 a B-757-204 registrovaných v Litve (registračné značky: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB a LY-FLG) sa vykonáva v súlade s uplatniteľnými európskymi nariadeniami.

(40) Komisia oceňuje úsilie vynaložené na reformu systému civilného letectva v Kazachstane a prvé kroky vykonané na riešenie bezpečnostných nedostatkov, ktoré oznámila ICAO. Na základe spoločných kritérií a až do účinného vykonania primeraných opatrení na nápravu závažných bezpečnostný obáv ICAO sa však dospelo k záveru, že príslušné orgány Kazachstanu nie sú v tomto štádiu schopné vykonávať a presadzovať príslušné bezpečnostné normy voči všetkým leteckým dopravcom pod ich regulačnou kontrolou. Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali povolenie v Kazachstane, by preto mali podliehať zákazu vykonávania leteckej dopravy, a z toho dôvodu by mali byť zaradení do prílohy A, s výnimkou leteckého dopravcu Air Astana.

*Air Astana*

(41) Dopravca Air Astana, ktorý získal povolenie v Kazachstane, požiadal o vypočutie Komisiou a Výborom pre leteckú bezpečnosť a prezentáciu podal 30. júna 2009. Počas tejto prezentácie dopravca predstavil komplexný súbor nápravných opatrení a analýzu hlavných príčin zameraných na riešenie mnohých bezpečnostných nedostatkov tohto leteckého dopravcu zistených Nemeckom [1], Holandskom [2], Spojeným kráľovstvom [3], ako aj ďalšími štátmi ECAC [4] pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA. Pokiaľ ide o bezpečnostnú situáciu flotily dopravcu, všetky lietadlá v jeho AOC sú registrované mimo Kazachstanu (na Arube). Príslušný orgán Aruby zodpovedá za dohľad nad lietadlami flotily Air Astana v súlade s ustanoveniami prílohy 1 a 8 Chicagského dohovoru, ako aj prílohy 6 v prípade aspektov trvalej letovej spôsobilosti.

(42) Z hľadiska uvedeného sa nepovažuje za potrebné zahrnúť dopravcu Air Astana do prílohy A. Vzhľadom na výsledky nedávnych inšpekcií na odbavovacej ploche [5], ktoré boli vykonané na letiskách Spoločenstva v rámci programu SAFA, ako aj na záväzok členských štátov ďalej zvýšiť počet kontrol na odbavovacej ploche lietadiel, na ktorých Air Astana vykonáva lety do Spoločenstva, Komisia však dospela k záveru, že je vhodné zaviesť osobitný dohľad nad letmi vykonávanými dopravcom Air Astana do Spoločenstva za prísnych podmienok, a preto by jeho lety mali byť prísne obmedzené na ich súčasnú úroveň a na lietadlá, ktoré sa používajú v súčasnosti. Na základe spoločných kritérií a za týchto podmienok by z toho dôvodu mal byť tento dopravca zaradený do prílohy B.

[1] LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.
[2] CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.
[3] CAA-UK-2008-187.
[4] DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.
[5] LBA/D-2009-332.

**Leteckí dopravcovia zo Zambie**

(43) V nadväznosti na pozastavenie letov dopravcu Zambian Airways pod zambijskou vlajkou v januári 2009 a na uverejnenie závažných bezpečnostných obáv organizáciou ICAO vo februári 2009 po návšteve v rámci auditu USOAP týkajúcej sa prevádzky lietadiel, udeľovania povolení a dohľadu vykonávaného Úradom pre civilné letectvo Zambie, Komisia v apríli 2009 vyžiadala informácie od týchto orgánov na overenie vykonávania opatrení na odstránenie týchto obáv. Závažné bezpečnostné obavy sa týkajú skutočnosti, že odbor civilného letectva (OCL) Zambie udelil dvadsaťjeden povolení na vykonávanie leteckej dopravy komerčným leteckým prevádzkovateľom, pri niektorých vrátane povolenia na vykonávanie medzinárodných letov. V týchto povoleniach na vykonávanie leteckej dopravy sa venuje pozornosť skôr ekonomickým záležitostiam, ako záležitostiam týkajúcim sa bezpečnosti. Držitelia týchto povolení na vykonávanie leteckej dopravy vykonávajú medzinárodné lety, hoci neboli vykonané prevádzkové kontroly a kontroly letovej spôsobilosti, ktoré sa vyžadujú pred udelením AOC. Okrem toho sa v správach OCL z pravidelných kontrol uvádzajú bezpečnostné nedostatky, pričom neexistuje záznam o ich vyriešení.

(44) Informácie poskytnuté zambijskými orgánmi v máji 2009 neobsahujú dôkazy o naliehavých nápravných opatreniach potrebných na riešenie závažných bezpečnostných obáv ICAO. Chýba najmä predloženie plánu a postupov udeľovania povolení a pravidiel a predpisov, ktorými sa realizujú požiadavky ICAO v prílohe 6 k Chicagskému dohovoru pre udeľovanie povolení. Neexistujú ani dôkazy o obmedzeniach pre zambijské „povolenia na vykonávanie leteckej dopravy“ a žiadna dokumentácia na podporu procesu udeľovania povolení, ktorú ICAO vyžaduje v prílohe 6.

(45) Doplňujúca dokumentácia, ktorú príslušné orgány Zambie zaslali 1. júna 2009, nepreukázala, že AOC (Z/AOC/001/2009) udelené 29. mája 2009 spoločnosti Zambezi Airlines, ktorá získala povolenie v Zambii, je v súlade s požiadavkami ICAO a že bezpečnostné obavy sú tým vyriešené. Bezpečnostné obavy vyjadrené ICAO pretrvávajú do dnešného dňa.

(46) Z hľadiska týchto zistení a z hľadiska potenciálneho rizika, ktoré môže táto situácia privodiť pre bezpečnosť letov leteckých dopravcov, ktorí získali povolenie v Zambii a ktorí sú oprávnení vykonávať medzinárodné lety, Komisia na základe spoločných kritérií dospela k záveru, že všetci dopravcovia, ktorí získali povolenie v Zambii, by mali byť zaradení do prílohy A.

**Leteckí dopravcovia z Indonézskej republiky**

(47) Indonézske generálne riaditeľstvo pre civilné letectvo (DGCA) poskytlo Komisii dôkazy, že leteckým dopravcom Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines a Ekspres Transportasi Antarbenua (ktorý vykonáva obchodnú činnosť ako Premiair) bolo udelené 10. júna 2009 nové AOC na základe nových indonézskych predpisov pre bezpečnosť civilného letectva (CASR). Konkrétne leteckým dopravcom Garuda a Airfast boli udelené nové AOC platné na dva roky v nadväznosti na úplný proces auditu a opätovnej certifikácie. Mandala a Premi Air boli podrobené auditu obmedzenému na nové požiadavky na základe nových CASR.

(48) Na žiadosť indonézskeho DGCA skupina odborníkov ES vykonala v Indonézii návštevu od 15. do 18. júna 2009 s cieľom overiť, či sa činnosti dohľadu v súčasnosti vykonávajú v úplnom rozsahu a či bol systém pre dohľad vylepšený tak, aby sa umožnili primerané následné opatrenia k zisteniam, ktoré DGCA vznieslo voči indonézskym dopravcom. V rámci toho boli navštívení aj dvaja leteckí dopravcovia (Mandala Airlines a Premi Air) s cieľom overiť schopnosť indonézskeho DGCA zabezpečiť bezpečnostný dohľad nad nimi v súlade s príslušnými normami (nové CASR).

(49) Z návštevy vyplynulo, že súčasná úroveň účinnosti dohľadu DGCA nad uvedenými štyrmi dopravcami spolu s ich opätovnou certifikáciou zabezpečuje dodržiavanie nových požiadaviek a považuje sa za primeranú. Systém dohľadu bol vylepšený s cieľom umožniť primerané následné opatrenia k zisteniam, ktoré DGCA vznieslo voči indonézskym dopravcom. DGCA vypracovalo systém na efektívne spravovanie informácií získaných v rámci činností dohľadu, a tým na sledovanie cieľového a aktuálneho dátumu uzavretia zistenia, ako aj dátumu akéhokoľvek predĺženia poskytnutého zo strany DGCA.

(50) Okrem toho, rozdiely oproti prílohe 6 k Chicagskému dohovoru, ktoré DGCA oznámilo ICAO 20. februára 2009 a ktoré by mohli mať nepriaznivý vplyv na bezpečnosť letov indonézskych dopravcov, boli odstránené 25. marca 2009. V nadväznosti na technické preskúmanie, ktoré vykonalo DGCA, bolo ICAO 28. mája 2009 zaslané nové oznámenie s obmedzenými rozdielmi. Normy ICAO sa teda v prípade indonézskych dopravcov budú presadzovať od 30. novembra 2009; tieto novoprijaté normy sa však v prípade dopravcov Garuda, Mandala, Premiair a Airfast presadzujú už od 10. júna 2009 – od dátumu vydania ich nového AOC.

(51) DGCA požiadalo o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 30. júna 2009. DGCA informovalo Komisiu, že lietadlá typu Embraer EMB-120 s registračnými značkami PK-RJC, ktoré prevádzkuje Premi Air, nie sú v súčasnosti vybavené zariadením TCAS, tak ako si to vyžadujú nové CASR, a že jeho inštalácia by sa mala dokončiť do 30. novembra 2009. Táto informácia je jasne stanovená v AOC dopravcu, ako sa uvádza v správe skupiny odborníkov EÚ.

(52) Na základe spoločných kritérií sa dospelo k záveru, že súčasná úroveň účinnosti dohľadu vykonávaného DGCA umožňuje primerané presadzovanie a dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem štyrmi dopravcami, ktorí boli podrobení recertifikačnému procesu: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines a Ekspres Transportasi Antarbenua (ktorý vykonáva obchodnú činnosť ako Premiair). V dôsledku toho by títo leteckí dopravcovia mali byť odstránení z prílohy A. Všetci ostatní indonézski dopravcovia by v tomto štádiu mali byť ponechaní v prílohe A. Komisia zostane v úzkom spojení s príslušnými orgánmi Indonézie v súvislosti s opätovnou certifikáciou ostatných indonézskych dopravcov.

(53) Príslušné orgány Indonézie poskytli Komisii aj aktualizovaný zoznam leteckých dopravcov, ktorí vlastnia AOC. Medzi leteckých dopravcov, ktorí získali povolenie v Indonézii, patria v súčasnosti okrem uvedených štyroch dopravcov aj títo dopravcovia: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport a Eastindo. Zoznam Spoločenstva by sa mal zodpovedajúco aktualizovať a títo dopravcovia by mali byť zaradení do prílohy A.

**Leteckí dopravcovia z Angolskej republiky**

*TAAG Angola Airlines*

(54) Príslušné orgány Angoly (INAVIC) informovali Komisiu, že leteckému dopravcovi TAAG Angola Airlines bolo 28. mája 2009 udelené nové AOC v súlade s angolskými predpismi pre leteckú bezpečnosť (AASR) v nadväznosti na proces úplnej opätovnej certifikácie.

(55) Na žiadosť príslušných orgánov Angoly (INAVIC), ako aj dopravcu TAAG Angola Airlines, skupina európskych odborníkov vykonala návštevu Angoly od 8. do 11. júna 2009. Návšteva potvrdila, že sa dosiahol významný pokrok smerom k dodržiavaniu noriem ICAO. INAVIC uzavrel 66 % zistení, ktoré vyplynuli z predchádzajúcej návštevy EÚ vo februári 2008, a TAAG 75 % zistení. Konkrétne Angola prijala nové pravidlá leteckej bezpečnosti v súlade s normami ICAO, a jej vlajkový dopravca, TAAG, bol opätovne certifikovaný v súlade s novým právnym rámcom.

(56) TAAG požiadal o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť a vypočutie prebehlo 1. júla 2009 za asistencie INAVIC. Dopravca tiež informoval výbor, že v máji 2009 podstúpil audit IOSA len s obmedzeným množstvom zistení, a že všetky tieto zistenia boli uzavreté 29. júna 2009.

(57) Dopravca poskytol Výboru pre leteckú bezpečnosť presvedčujúce dôkazy, že po návšteve sa prijali ďalšie opatrenia a že sa dosiahol veľmi dobrý pokrok s cieľom venovať pozornosť neuzavretým zisteniam, a predložil komplexné opatrenia, ktoré dokumentujú, že viac ako 90 % zistení je v súčasnosti uzavretých a zostávajúce opatrenia sú v procese vykonávania. Dopravca však nevedel dokázať, že lety vykonávané lietadlami typu B-747 a B-737-200 podliehajú monitorovaniu letových údajov v súlade s požiadavkami.

(58) Portugalské orgány informovali Výbor pre leteckú bezpečnosť, že súhlasili, že poskytnú pomoc príslušným orgánom Angoly na zlepšenie bezpečnostného dohľadu nad TAAG s cieľom umožniť tomuto dopravcovi vykonávať lety do Portugalska. Konkrétne informovali Výbor pre leteckú bezpečnosť, že budú prijímať lety vykonané určitými lietadlami po vykonaní predletových kontrol v Angole a kontrol na odbavovacej ploche po prílete do Portugalska. Príslušné orgány Angoly potvrdili, že súhlasia s predletovými kontrolami každého lietadla, ktorým TAAG vykonáva lety do Lisabonu, za pomoci portugalských orgánov na odbavovacej ploche v Luande. Príslušné orgány Portugalska budú vykonávať kontroly na odbavovacej ploche v rámci programu SAFA pri každom lete prevádzkovanom spoločnosťou TAAG.

(59) Na základe spoločných kritérií sa preto dospelo k záveru, že ako prvý krok by TAAG mal byť odstránený z prílohy A a mal by byť zaradený do prílohy B za podmienky, že dopravca vykoná najviac desať letov týždenne lietadlami typu Boeing B-777 s registračnými značkami D2-TED, D2-TEE a D2-TEF z Luandy do Lisabonu. Tieto lety sa budú môcť vykonať, až keď angolské úrady pred každým odletom z Angoly vykonajú kontrolu na odbavovacej ploche lietadiel, ktoré sa majú použiť na let, a portugalské orgány vykonajú obdobnú kontrolu každého lietadla v Portugalsku. Toto je dočasné opatrenie a Komisia bude skúmať situáciu na základe všetkých dostupných informácií, a najmä na základe hodnotenia príslušnými orgánmi Portugalska.

*Celkový bezpečnostný dohľad nad leteckými dopravami z Angoly*

(60) Návštevou vykonanou v Angole od 8. do 11. júna 2009 sa zistilo, že oprávnenia leteckého prevádzkovateľa boli prevádzkovateľom PHA a SERVISAIR udelené bez príslušného procesu udeľovanie oprávnenia. Hoci INAVIC dočasne pozastavil platnosť týchto 2 AOC, Komisia na základe spoločných kritérií dospela k záveru, že príslušní dopravcovia by mali byť zaradení do prílohy A.

(61) Komisia berie na vedomie prebiehajúcu opätovnú certifikáciu 18 dopravcov, ktorú vykonáva INAVIC a ktorá by sa mala dokončiť do konca roka 2010, a odporúča, aby INAVIC pokračoval v tomto procese s odhodlaním a s náležitou pozornosťou venovanou potenciálnym bezpečnostným obavám zisteným v tomto rámci. V súvislosti s tým Komisia uznáva, že INAVIC vykonal donucovacie opatrenia voči niektorým držiteľom AOC, keďže platnosť 6 z 19 bola dočasne pozastavená.

(62) Komisia dospela k záveru, že až do úplného ukončenia procesu certifikácie leteckých dopravcov orgánom INAVIC v úplnom súlade s novými angolskými predpismi pre leteckú bezpečnosť by títo dopravcovia mali na základe spoločných kritérií zostať v prílohe A.

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

(63) Letecký dopravca SN2AG, ktorý získal povolenie v Gabone, požiadal o vypočutie Výborom pre leteckú bezpečnosť s cieľom dokázať, že lety vykonávané lietadlami typu Challenger CL601 s registračnou značkou TR-AAG a typu HS-125-800 s registračnou značkou ZS-AFG sú v súlade s príslušnými normami, pričom vypočutie prebehlo 1. júla 2009. Komisia vzala na vedomie, že tento dopravca vykonal ďalšiu reorganizáciu a dosiahol značný pokrok vo svojom pláne nápravných opatrení s cieľom dosiahnuť súlad s medzinárodnými normami. Komisia vzala tiež na vedomie, že príslušné orgány Gabonu vykonali vo februári 2009 v spoločnosti SN2AG recertifikačný audit a že leteckému dopravcovi bol vo februári 2009 udelený nový AOC.

(64) Príslušné orgány Gabonu (ANAC) 1. júla 2009 prezentovali Výboru pre leteckú bezpečnosť aj pokrok dosiahnutý pri zlepšovaní svojej štruktúry a personálneho obsadenia a vyhlásili, že majú v súčasnosti dostatočne kvalifikované zdroje na zabezpečenie dohľadu nad prevádzkou a údržbou tohto dopravcu v súlade s ustanoveniami ICAO. To potvrdili odborníci ICAO, ktorí do marca 2010 pomáhajú Gabonu s dohľadom.

(65) Na základe spoločných kritérií sa preto dospelo k záveru, že SN2AG spĺňa príslušné bezpečnostné normy len pre lety vykonávané lietadlami typu Challenger CL601 s registračnou značkou TR-AAG a typu HS-125-800 s registračnou značkou ZS-AFG. SN2AG by mal v súvislosti so zvyškom svojej flotily preto podliehať prevádzkovým obmedzeniam a mal by byť preradený z prílohy A do prílohy B.

**Egypt Air**

(66) Existujú dôkazy o mnohých bezpečnostných nedostatkoch na strane spoločnosti Egypt Air, ktorá získala povolenie v Egypte. Tieto nedostatky boli zistené pri 75 kontrolách vykonaných od januára 2008 najmä Rakúskom, Francúzskom, Nemeckom, Talianskom, Holandskom a Španielskom, ako aj ďalšími štátmi ECAC pri inšpekciách na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu SAFA. Opakovanie týchto zistení (celkový počet 240 zistení, z toho 91 kategórie 2 a 69 kategórie 3) vyvoláva obavy zo systémových bezpečnostných nedostatkov.

(67) Komisia so zreteľom na správy SAFA začala 25. mája 2009 oficiálne konzultácie s príslušnými orgánmi Egypta (ECAA), pri ktorých vyjadrila vážne obavy týkajúce sa bezpečnosti letov prevádzkovaných týmto dopravcom a naliehala na dopravcu a jeho príslušné orgány podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 2111/2005, aby prijali opatrenia na uspokojivé riešenie zistených bezpečnostných nedostatkov.

(68) Dopravca dňa 10., 16., 17., 19. a 26. júna 2009 predložil rozsiahlu dokumentáciu. V predložených dokumentoch boli uvedené nápravné opatrenia, ktoré boli prijaté alebo sa mali prijať po inšpekciách na odbavovacej ploche, ako aj analýza hlavných príčin, umožňujúce dlhodobé riešenia. Dopravca požiadal o ústnu prezentáciu pred Výborom pre leteckú bezpečnosť a prezentácia prebehla 30. júna 2009.

(69) Z hľadiska pretrvávania závažných zistení v oblastiach trvalej letovej spôsobilosti, údržby, prevádzkovania letov, ako aj bezpečnosti nákladu na palube, Komisia požiadala príslušné orgány Egypta o zasielanie mesačných správ o overení vykonávania plánu nápravných opatrení, spolu s akýmikoľvek ďalšími správami z auditov, ktoré tieto orgány vykonajú v Egypt Air. Komisia by mala dostať aj správu z konečného auditu, ktorý majú príslušné orgány Egypta vykonať na konci obdobia a ktorého výsledky budú oznámené Komisii spolu s odporúčaniami tohto orgánu.

(70) Dopravca a príslušné orgány Egypta súhlasili s návštevou odborníkov ES na overenie vykonávania plánu nápravných opatrení. Komisia naliehala na dopravcu, aby bezodkladne zabezpečil udržateľné riešenie rôznych zistení, pričom v prípade, že ich nezabezpečí, bude potrebné prijať primerané opatrenia. Na základe toho sa v tomto štádiu dospelo k záveru, že dopravca by nemal byť zaradený do prílohy A.

(71) Členské štáty zabezpečia, aby sa zvýšil počet kontrol Egypt Air s cieľom poskytnúť základ pre prehodnotenie tohto prípadu počas nasledujúceho zasadnutia Výboru pre leteckú bezpečnosť, ktoré sa má konať v novembri 2009.

**Leteckí dopravcovia z Ruskej federácie**

(72) Príslušné orgány Ruskej federácie informovali 11. júna 2009 Komisiu, že zmenili svoje rozhodnutie z 25. apríla 2008, čím bolo z prevádzkovania letov do Spoločenstva vylúčených 13 ruských lietadiel na AOC, ktoré v tom čase neboli vybavené na vykonávanie medzinárodných letov podľa noriem ICAO, keďže nemali najmä požadované zariadenia TAWS/E-GPWS. Niektoré lietadlá vylúčené rozhodnutím z 25. apríla 2008 boli odvtedy primerane vybavené na vykonávanie medzinárodných letov. Okrem toho boli AOC a prevádzkové špecifikácie týchto dopravcov upravené s cieľom zohľadniť tieto zmeny.

(73) Podľa nového rozhodnutia sú nasledujúce lietadlá vylúčené z prevádzkovania letov do Spoločenstva, v rámci Spoločenstva a zo Spoločenstva:

a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 a RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 a RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 a RA-88300; Yak-40K: RA-21505 a RA-98109; Yak-42D: RA-42437; všetky (22) vrtuľníky Kamov Ka-26 (neznáma registrácia); všetky (49) vrtuľníky Mi-8 (neznáma registrácia); všetky (11) vrtuľníky Mi-171 (neznáma registrácia); všetky (8) vrtuľníky Mi-2 (neznáma registrácia); všetky (1) vrtuľníky EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 a RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: AOC leteckého dopravcu bolo zrušené. Pokiaľ ide o nasledujúce 2 lietadlá typu TU-154M, ktoré predtým prevádzkoval Krasnoyarsky Airlines, RA-85682 je v súčasnosti prevádzkované iným dopravcom, ktorý získal povolenie v Ruskej federácii, a lietadlo RA-85683 nie je v súčasnosti prevádzkované.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, a RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; všetky TU-134 (neznáma registrácia); všetky Antonov An-24 (neznáma registrácia); všetky An-2 (neznáma registrácia); všetky vrtuľníky Mi-2 (neznáma registrácia); všetky vrtuľníky Mi-8 (neznáma registrácia).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 a RA-85690.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; všetky Tupolev TU-134A vrátane: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 a RA-65973; všetky Antonov AN-24RV vrátane: RA-46625 a RA-47818; lietadlá typu AN24RV s registračnými značkami RA-46625 a RA-47818 sú v súčasnosti prevádzkované iným ruským dopravcom.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 a RA-85508.

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; všetky (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, a RA-65977; lietadlo RA_65143 je prevádzkované iným ruským dopravcom; všetky (1) TU-134B: RA-65726; všetky (10) Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA 88210, RA-88227, RA-88244 a RA-88280; všetky vrtuľníky Mil-26: (neznáma registrácia); všetky vrtuľníky Mil-10: (neznáma registrácia); všetky vrtuľníky Mil-8 (neznáma registrácia); všetky vrtuľníky AS-355 (neznáma registrácia); všetky vrtuľníky BO-105 (neznáma registrácia); lietadlá typu AN-24B RA-46388; lietadlá AN-24B (RA-46267 a RA-47289) a lietadlá typu AN-24RV (RA-46509, RA-46519 a RA-47800) sú prevádzkované iným ruským dopravcom.

l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 a RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 a RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 a RA-88200.

(74) Žiadne takéto lietadlá neboli určené v prípade dopravcu Red Wings (bývalé Airlines 400 JSC).

(75) Príslušné orgány Ruskej federácie Komisiu tiež informovali, že AOC dopravcu Aeroflot-Nord bolo 3. júna 2009 obmedzené s cieľom vylúčiť prevádzkovanie letov do Spoločenstva.

(76) Príslušné orgány Ruskej federácie a Komisia budú naďalej pokračovať v úzkej spolupráci a výmene všetkých potrebných informácií, ktoré sa vzťahujú na bezpečnosť ich leteckých dopravcov. Členské štáty budú systematicky overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem najmä prostredníctvom stanovenia priorít inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sa majú vykonávať na lietadlách týchto leteckých dopravcov podľa nariadenia (ES) č. 351/2008.

**Yemenia Yemen Airways**

(77) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA) informovala Výbor pre leteckú bezpečnosť, že pozastavila schválenie organizácie pre údržbu EASA.145.0177 vydané pre Yemenia Yemen Airways, ktorý získal povolenie v Jemene, v dôsledku nevyriešených bezpečnostných nedostatkov. Príslušné orgány Francúzska okrem toho informovali Výbor pre leteckú bezpečnosť, že následne pozastavili platnosť osvedčení o letovej spôsobilosti lietadiel typu Airbus A-310 registrovaných vo Francúzsku (F-OHPR a F-OHPS) a prevádzkovaných dopravcom.

(78) Komisia berie na vedomie nesúlad s príslušnými európskymi predpismi, a so zreteľom na tragickú nehodu letu 626 spoločnosti Yemenia Yemen Airways dňa 30. júna sa 1. júla 2009 rozhodla začať oficiálne konzultácie s Yemenia Yemen Airways podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 2111/2005, ako aj s príslušnými orgánmi Jemenu podľa článku 3 nariadenia (ES) č. 473/2006 s cieľom posúdiť dosiahnutie súladu prevádzkovania letov a údržby uvedeného dopravcu s uplatniteľnými normami ICAO a v prípade potreby si vyhradzuje právo prijať naliehavé opatrenia.

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

(79) Napriek tomu, že Komisia o to výslovne žiadala, ostatní leteckí dopravcovia zaradení do zoznamu Spoločenstva aktualizovaného 8. apríla 2009 a orgány zodpovedné za regulačný dohľad nad týmito leteckými dopravcami doteraz Komisii neposkytli žiadne dôkazy o úplnej implementácii primeraných nápravných opatrení. Na základe spoločných kritérií sa preto dospelo k záveru, že títo leteckí dopravcovia by mali naďalej podliehať zákazu vykonávania leteckej dopravy (príloha A) alebo prípadne prevádzkovým obmedzeniam (príloha B).

(80) 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 textom uvedeným v prílohe A k tomuto nariadeniu.

2. príloha B sa nahrádza textom uvedeným v prílohe B k tomuto nariadeniu.

*Článok 2*

Toto nariadenie nadobúda účinnosť prvým 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 13. júla 2009.

*Za Komisiu*
Antonio TAJANI
*podpredseda*

*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 KORYO | neznáme | KOR | Kórejská ľudovodemokratická republika (KĽDR) |
| AIR WEST CO. LTD | 004/A | AWZ | Sudánska republika |
| ARIANA AFGHAN AIRLINES | 009 | AFG | Afganský islamský štát |
| MOTOR SICH | 025 | MSI | Ukrajina |
| SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL | AOC/013/00 | SRH | Kambodžské kráľovstvo |
| SILVERBACK CARGO FREIGHTERS | neznáme | VRB | Rwandská republika |
| UKRAINIAN 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, okrem leteckej spoločnosti TAAG Angola Airlines, vrátane** | | | Angolská republika |
| AEROJET | 015 | neznáme | Angolská republika |
| AIR26 | 004 | neznáme | Angolská republika |
| AIR GEMINI | 002 | neznáme | Angolská republika |
| AIR GICANGO | 009 | neznáme | Angolská republika |
| AIR JET | 003 | neznáme | Angolská republika |
| AIR NAVE | 017 | neznáme | Angolská republika |
| ALADA | 005 | neznáme | Angolská republika |
| ANGOLA AIR SERVICES | 006 | neznáme | Angolská republika |
| DIEXIM | 007 | neznáme | Angolská republika |
| GIRA GLOBO | 008 | neznáme | Angolská republika |
| HELIANG | 010 | neznáme | Angolská republika |
| HELIMALONGO | 011 | neznáme | Angolská republika |
| MAVEWA | 016 | neznáme | Angolská republika |
| PHA | 019 | neznáme | Angolská republika |
| RUI & CONCEICAO | 012 | neznáme | Angolská republika |
| SAL | 013 | 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 |
|---|---|---|---|
| SERVISAIR | 018 | neznáme | Angolská republika |
| SONAIR | 014/ | neznáme | 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 | neuvádza sa | 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 |
| **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) |

| 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 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) |
| 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) |

| 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 |
|---|---|---|---|
| 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) | Ministeský 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) |
| 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) |

| 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 |
|---|---|---|---|
| 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 | neuvádza sa | Rovníková Guinea |
| GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS | 739 | GET | Rovníková Guinea |
| GUINEA AIRWAYS | 738 | neuvádza sa | 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, okrem leteckej spoločnosti Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, a Ekspres Transportasi Antarbenua, vrátane** | | | Indonézska republika |
| AIR PACIFIC UTAMA | 135-020 | neznáme | Indonézska republika |
| ALFA TRANS DIRGANTATA | 135-012 | neznáme | Indonézska republika |
| ASCO NUSA AIR | 135-022 | neznáme | Indonézska republika |
| ASI PUDJIASTUTI | 135-028 | neznáme | Indonézska republika |
| AVIASTAR MANDIRI | 135-029 | neznáme | Indonézska republika |
| CARDIG AIR | 121-013 | neznáme | Indonézska republika |
| DABI AIR NUSANTARA | 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 |
| GATARI AIR SERVICE | 135-018 | GHS | Indonézska republika |
| INDONESIA AIR ASIA | 121-009 | AWQ | Indonézska republika |
| INDONESIA AIR TRANSPORT | 135-034 | IDA | 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 |
|---|---|---|---|
| INTAN ANGKASA AIR SERVICE | 135-019 | neznáme | Indonézska republika |
| JOHNLIN AIR TRANSPORT | 135-043 | 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 |
| MANUNGGAL AIR SERVICE | 121-020 | neznáme | Indonézska republika |
| MEGANTARA | 121-025 | neznáme | Indonézska republika |
| MERPATI NUSANTARA AIRLINES | 121-002 | MNA | Indonézska republika |
| METRO BATAVIA | 121-007 | BTV | Indonézska republika |
| MIMIKA AIR | 135-007 | neznáme | Indonézska republika |
| NATIONAL UTILITY HELICOPTER | 135-011 | neznáme | Indonézska republika |
| NUSANTARA AIR CHARTER | 121-022 | 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 |
| PENERBENGAN ANGKASA SEMESTA | 135-026 | neznáme | Indonézska republika |
| PURA WISATA BARUNA | 135-025 | neznáme | Indonézska republika |
| REPUBLIC EXPRESS AIRLINES | 121-040 | RPH | Indonézska republika |
| RIAU AIRLINES | 121-016 | RIU | Indonézska republika |
| SAMPOERNA AIR NUSANTARA | 135-036 | neznáme | Indonézska republika |
| SAYAP GARUDA INDAH | 135-004 | neznáme | Indonézska republika |
| SKY AVIATION | 135-044 | 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 EXPRESS AVIATION SERVICE | 121-038 | XAR | Indonézska republika |
| TRAVIRA UTAMA | 135-009 | neznáme | Indonézska republika |
| TRI MG INTRA ASIA AIRLINES | 121-018 | TMG | Indonézska republika |
| TRIGANA AIR SERVICE | 121-006 | TGN | Indonézska republika |
| UNINDO | 135-040 | 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 |
|---|---|---|---|
| WING ABADI AIRLINES | 121-012 | WON | Indonézska republika |
| **Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali oprávnenie od orgánov Kazachstanu zodpovedných za regulačný dohľad, okrem leteckej spoločnosti Air Astana, vrátane** | | | Kazašská republika |
| AERO AIR COMPANY | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| AEROPRAKT KZ | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| AEROTOUR KZ | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| AIR ALMATY | AK-0331-07 | LMY | Kazašská republika |
| AIR COMPANY KOKSHETAU | AK-0357-08 | KRT | Kazašská republika |
| AIR DIVISION OF EKA | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| AIR FLAMINGO | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| AIR TRUST AIRCOMPANY | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| AK SUNKAR AIRCOMPANY | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| ALMATY AVIATION | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| ARKHABAY | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| ASIA CONTINENTAL AIRLINES | AK-0345-08 | CID | Kazašská republika |
| ASIA CONTINENTAL AVIALINES | AK-0371-08 | RRK | Kazašská republika |
| ASIA WINGS | AK-0390-09 | AWA | Kazašská republika |
| ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| ATMA AIRLINES | AK-0372-08 | AMA | Kazašská republika |
| ATYRAU AYE JOLY | AK-0321-07 | JOL | Kazašská republika |
| AVIA-JAYNAR | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| BEYBARS AIRCOMPANY | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| BERKUT AIR/BEK AIR | AK-0311-07 | BKT/BEK | Kazašská republika |
| BERKUT STATE AIRLINE | AK-0378-09 | BEC | Kazašská republika |
| BERKUT KZ | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| BURUNDAYAVIA AIRLINES | AK-0374-08 | BRY | Kazašská republika |
| COMLUX | AK-0352-08 | KAZ | Kazašská republika |
| DETA AIR | AK-0344-08 | DET | Kazašská republika |
| EAST WING | AK-0332-07 | EWZ | Kazašská republika |
| EASTERN EXPRESS | AK-0358-08 | LIS | Kazašská republika |
| EOL AIR | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| EURO-ASIA AIR | AK-0384-09 | EAK | Kazašská 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 |
|---|---|---|---|
| EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| EXCELLENT GLIDE | AK-0338-08 | EGB | Kazašská republika |
| FENIX | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| FLY JET KZ | AK-0391-09 | FJK | Kazašská republika |
| IJT AVIATION | AK-0335-08 | DVB | Kazašská republika |
| INVESTAVIA | AK-0342-08 | TLG | Kazašská republika |
| IRBIS | AK-0317-07 | BIS | Kazašská republika |
| IRTYSH AIR | AK-0381-09 | MZA | Kazašská republika |
| JET AIRLINES | AK-0349-09 | SOZ | Kazašská republika |
| JET ONE | AK-0367-08 | JKZ | Kazašská republika |
| KAVIASPAS | AK-0322-07 | KZS | Kazašská republika |
| KAZAIR JET | AK-0387-09 | KEJ | Kazašská republika |
| KAZAIRTRANS AIRLINE | AK-0347-08 | KUY | Kazašská republika |
| KAZAIRWEST | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| KAZAVIA | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| KOKSHETAU | AK-0357-08 | KRT | Kazašská republika |
| MAK AIR AIRLINE | AK-0334-07 | AKM | Kazašská republika |
| MEGA AIRLINES | AK-0356-08 | MGK | Kazašská republika |
| MIRAS | AK-0315-07 | MIF | Kazašská republika |
| NAVIGATOR | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| OLIMP AIR | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| ORLAN 2000 AIRCOMPANY | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| PANKH CENTER KAZAKHSTAN | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| PRIME AVIATION | AK-0308-07 | PKZ | Kazašská republika |
| SALEM AIRCOMPANY | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| SAMAL AIR | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| SAYAT AIR | AK-0351-08 | SYM | Kazašská republika |
| SAYAKHAT AIRLINES | AK-0359-08 | neznáme | Kazašská republika |
| SEMEYAVIA | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| SCAT | AK-0350-08 | VSV | Kazašská republika |
| STARLINE KZ | AK-0373-08 | LMZ | Kazašská republika |
| SKYBUS | AK-0364-08 | BYK | Kazašská republika |
| SKYJET | AK-0307-09 | SEK | Kazašská 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 |
|---|---|---|---|
| SKYSERVICE | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| TAHMID AIR | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| TULPAR AVIA SERVICE | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| TYAN SHAN | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| UST-KAMENOGORSK | AK-0385-09 | UCK | Kazašská republika |
| ZHETYSU AIRCOMPANY | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| ZHERSU AVIA | neznáme | neznáme | Kazašská republika |
| ZHEZKAZGANAIR | neznáme | neznáme | Kazašská 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 |
| 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 |

| 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 osvedčenie orgánov Gabonskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, okrem Gabon Airlines, Afrijet a SN2AG, 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 | neznáme | 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 |
| **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 |
| **Všetci leteckí dopravcovia, ktorí dostali povolenie orgánov Zambie zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane** | | | Zambia |
| Zambezi Airlines | Z/AOC/001/2009 | neznáme | Zambia |

*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 ASTANA [2] | AK-0388-09 | KZR | Kazachstan | Všetky lietadlá s výnimkou: 2 lietadiel typu B767, 4 lietadiel typu B757, 10 lietadiel typu A319/320/321, 5 lietadiel typu Fokker 50 | Všetky lietadlá s výnimkou: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS | Aruba (Holandské kráľovstvo), |
| 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 [3] | 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 |
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) | CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA | NVS | Gabonská republika | Všetky lietadlá s výnimkou: 1 lietadla typu Challenger CL601, 1 lietadla typu HS-125-800 | Všetky lietadlá s výnimkou: TR-AAG, ZS-AFG | Gabonská republika Juhoafrická republika |
| TAAG ANGOLA AIRLINES [4] | 001 | DTA | Angolská republika | Všetky lietadlá s výnimkou: 3 lietadiel typu Boeing B-777 | Všetky lietadlá s výnimkou: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF | Angolská republika |

[1] Afrijet smie na svoju bežnú prevádzku v rámci Európskeho spoločenstva použiť len konkrétne uvedené lietadlo.
[2] Air Astana smie na svoju bežnú prevádzku v rámci Európskeho spoločenstva použiť len konkrétne uvedené lietadlo.
[3] Gabon Airlines smie na svoju bežnú prevádzku v rámci Európskeho spoločenstva použiť len konkrétne uvedené lietadlo.
[4] TAAG Angola Airlines smie prevádzkovať lety len do Portugalska, pričom použije konkrétne lietadlo v súlade s podmienkami stanovenými v bodoch 58 a 59 tohto nariadenia.

[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.