NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1144/2009

z 26. novembra 2009,

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

(Text s významom pre EHP)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

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

keďže:

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

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

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

(4) Komisia poskytla príslušným leteckým dopravcom príležitosť nahliadnuť do dokumentov, ktoré poskytli členské štáty, predložiť písomné pripomienky a do 10 pracovných dní predniesť ústne svoje stanovisko Komisii a Výboru pre leteckú bezpečnosť zriadenému nariadením Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva ([3]).

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

(6) Výbor pre leteckú bezpečnosť si vypočul prezentácie Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) a Komisie o projektoch technickej pomoci uskutočňovaných v krajinách, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 2111/2005. Výbor bol informovaný o požiadavkách na ďalšiu technickú pomoc a spoluprácu s cieľom zlepšiť administratívnu a technickú schopnosť úradov civilného letectva na účely riešenia akéhokoľvek nesúladu s uplatniteľnými medzinárodnými normami.

(7) Výbor pre leteckú bezpečnosť bol informovaný aj o donucovacích opatreniach agentúry EASA a členských štátov na zabezpečenie trvalej letovej spôsobilosti a údržby lietadiel registrovaných v Európskom spoločenstve a prevádzkovaných leteckými dopravcami s osvedčením od orgánov civilného letectva tretích krajín.

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

Leteckí dopravcovia Spoločenstva

(9) V nadväznosti na informácie z kontrol na ploche SAFA vykonaných na lietadlách určitých leteckých dopravcov Spoločenstva, ako aj z kontrol v osobitných oblastiach a auditov vykonaných leteckými úradmi jednotlivých členských štátov prijali niektoré členské štáty isté donucovacie opatrenia: Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť informovali o týchto opatreniach: Príslušné litovské orgány zrušili osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC) leteckému dopravcovi FLYLAL Lithuanian Airlines a príslušné španielske orgány začali konanie na pozastavenie AOC leteckému dopravcovi Euro Continental 30. októbra 2009.

([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.

Albanian Airlines MAK

(10) Existujú overené dôkazy o závažných bezpečnostných nedostatkoch leteckého dopravcu Albanian Airlines MAK s osvedčením získaným v Albánsku. Tieto nedostatky zistili Francúzsko, Nemecko, Taliansko, ako aj iné štáty Európskej konferencie civilného letectva (ECAC) pri inšpekciách na ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([1]). Tieto nedostatky sa týkajú najmä lietadla typu MD82.

(11) Letecký dopravca Albanian Airlines MAK reagoval na vyšetrovanie orgánu civilného letectva Francúzska, Nemecka a Talianska primerane a včasným spôsobom, pokiaľ ide o nápravné opatrenia podniknuté na riešenie týchto bezpečnostných nedostatkov.

(12) Príslušné albánske orgány (DGCA) však potvrdili, že nedostatky zistené v rámci inšpekcií SAFA skutočne poukázali na systematické nedostatky v letovej prevádzke a v systéme kvality dopravcu Albanian Airlines MAK. Úrad DGCA vykonal hĺbkové preskúmanie dodržiavania uplatniteľných bezpečnostných noriem zo strany dopravcu, na základe čoho sa rozhodli uvaliť obmedzenia na prevádzkové a štrukturálne zmeny tohto leteckého dopravcu. Úrad DGCA informoval Výbor pre leteckú bezpečnosť najmä o tom, že lietadlový park sa zredukoval z troch lietadiel na dve a že lietadlo typu MD-82 s registráciou ZA-ASA bolo vyňaté z AOC dopravcu Albanian Airlines a odhlásené k 1. októbru 2009. Okrem toho úrad DGCA 23. októbra obmedzil letovú prevádzku tohto leteckého dopravcu na tú úroveň a tie destinácie, ktoré existovali k tomuto dňu, a požiadal dopravcu, aby s okamžitým účinkom uskutočnil zmeny vo svojom vedení a posilnil systémy riadenia kvality a riadenia bezpečnosti.

(13) DGCA uskutočnil 11. novembra prezentácie pre Výbor pre leteckú bezpečnosť, ktorý potvrdil, že tieto nápravné opatrenia sa implementovali a považujú sa za opatrenia, ktorými sa účinne riešia zistené bezpečnostné nedostatky.

(14) Príslušné albánske orgány preukázali, že konali tak, aby zabezpečili bezpečnostný dohľad nad dopravcom Albanian Airlines MAK.

(15) Príslušné albánske orgány sa vyzývajú, aby urýchlili implementáciu akčného plánu uvedeného v odôvodnení (32) nariadenia (ES) č. 787/2007 ([2]), a pripomína sa im ich záväzok uvedený v odôvodnení (33) toho istého nariadenia, aby nevydávali žiadne ďalšie AOC, až kým sa uspokojivo neimplementuje program reštrukturalizácie. Na tento účel sa Albánsko vyzýva na urýchlenie budovania kapacít DGCA s cieľom zabezpečiť, aby sa trvalý dohľad nad leteckými dopravcami s osvedčením získaným v Albánsku vykonával udržateľným spôsobom a v súlade s uplatniteľnými bezpečnostnými normami.

(16) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva uskutoční v Albánsku začiatkom roka 2010 kontrolu dodržiavania noriem s cieľom monitorovať implementáciu uplatniteľných bezpečnostných požiadaviek príslušnými orgánmi a podnikmi, nad ktorými majú dohľad.

Egypt Air

(17) V súlade s nariadením (ES) č. 619/2009 ([3]) a po predložení nápravného akčného plánu v júni 2009 predložili egyptské príslušné orgány štyri mesačné správy vzťahujúce sa na júl, august, september a október 2009 s cieľom preukázať nimi overený stav implementácie plánu. V nadväznosti na tieto správy, ktoré sa zameriavali na kontroly lietadla spoločnosti Egypt Air na ploche, boli príslušné egyptské orgány požiadané, aby poskytli správy o auditoch týkajúcich sa údržby, trvalej letovej spôsobilosti a letovej prevádzky, ktoré vykonali u tohto leteckého dopravcu. Príslušné egyptské orgány predložili 10. novembra správu o základnej inšpekcii dopravcu Egypt Air v októbri 2009, na základe ktorej sa obnovilo AOC tohto leteckého dopravcu. Správy z auditu trvalej letovej spôsobilosti, letovej a pozemnej prevádzky neboli predložené. Z predložených dokladov vyplýva, že letecký dopravca síce urobil významný pokrok, no v oblasti údržby a techniky, ako aj v oblasti prevádzky sa očakávajú ďalšie zlepšenia.

(18) Príslušné egyptské orgány sa tiež zaviazali poskytnúť informácie o uspokojivom uzavretí zistení, ktoré už vyplynuli z kontrol lietadla Egypt Air na ploche v rokoch 2008 a 2009. Na tento účel zaslali relevantnú korešpondenciu niektorým členským štátom, kde sa lietadlo dopravcu Egypt Air podrobilo kontrolám na ploche v období od 1. januára 2008 do 30. septembra 2009. Proces uzavretia týchto zistení prebieha a pravidelne sa bude overovať.

(19) Výbor pre leteckú bezpečnosť berie na vedomie úsilie, ktoré dopravca vyvinul na vykonanie opatrení potrebných na nápravu svojej bezpečnostnej situácie, ako aj výraznú snahu o spoluprácu, ktorú preukázal letecký dopravca i príslušné egyptské orgány. Avšak vzhľadom na pôsobnosť a rozsah nápravného akčného plánu a na potrebu zabezpečiť udržateľné riešenia už zistených bezpečnostných nedostatkov sa od príslušných egyptských orgánov požaduje, aby naďalej zasielali mesačné správy o overení implementácie tohto plánu a o uzavretí zistení identifikovaných počas inšpekcií SAFA, ako aj všetky ďalšie správy z auditov, ktoré budú tieto orgány vykonávať v spoločnosti Egypt Air.

([1]) DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347, DGCATR-2009-445, -559.

([2]) Ú. v. EÚ L 175, 5.7.2007, s. 12.

([3]) Ú. v. EÚ L 182, 15.7.2009, s. 4.

(20) Po dokončení nápravného akčného plánu by príslušné egyptské orgány mali vykonať záverečný audit a oznámiť výsledky Komisii spoločne s prípadnými odporúčaniami. Komisia si vyhradzuje právo vykonať overenie implementácie nápravných opatrení leteckým dopravcom prostredníctvom návštevy predstaviteľov Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva s účasťou členských štátov. Členské štáty budú medzitým naďalej zabezpečovať, aby sa zvýšil počet kontrol spoločnosti Egypt Air, s cieľom poskytnúť základ na prehodnotenie tohto prípadu počas nasledujúceho zasadnutia Výboru pre leteckú bezpečnosť.

Yemenia Yemen Airways

(21) Podľa nariadení (ES) č. 715/2008 a č. 1131/2008 [1] členské štáty naďalej overovali účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem spoločnosťou Yemenia prostredníctvom pravidelných inšpekcií na ploche týkajúcich sa jej lietadla pristávajúceho na letiskách Spoločenstva. Francúzsko, Nemecko, Taliansko a Spojené kráľovstvo podali v roku 2009 správu o takýchto inšpekciách. Komisia dostala dokumentáciu, v ktorej sa preukazuje, že tento letecký dopravca reagoval náležite a včasným spôsobom s cieľom riešiť zistenia vyplývajúce z týchto kontrol.

(22) Komisia po prijatí nariadenia (ES) č. 619/2009 dostala doplňujúce informácie od príslušných orgánov Jemenskej republiky, ako aj od dopravcu Yemenia Yemen Airways o uplatňovaní nápravného akčného plánu v oblasti údržby a letovej prevádzky.

(23) Príslušné orgány Jemenskej republiky informovali Komisiu o overeniach, ktoré vykonali na zariadeniach údržby spoločnosti Yemenia po pozastavení jej schválenia organizácie pre údržbu EASA.145.0177 s cieľom posúdiť súlad spoločnosti Yemenia s jemenskou normou YCAR-145. Príslušné orgány Jemenskej republiky predložili zrevidovaný akčný plán spoločnosti Yemenia z 15. septembra 2009 po audite, ktorý vykonal Úrad pre civilné letectvo a meteorológiu (CAMA) a ktorý sa týkal organizácie údržby Yemenia v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami (YCAR-145) spolu s následným auditom, ktorý vykonal úrad CAMA z 20. septembra 2009. Oba dokumenty preukázali, že všetky zistenia boli uzavreté. Okrem toho úrad CAMA poskytol na zasadnutí Výboru pre leteckú bezpečnosť 10. novembra 2009 jednotlivé podporné dokumenty na uzavretie zistení.

(24) Výbor pre leteckú bezpečnosť bol navyše informovaný, že EASA a príslušné francúzske orgány v tomto štádiu pozitívne posúdili implementáciu nápravných opatrení spoločnosti Yemenia na opätovné získanie jej európskeho schválenia organizácie pre údržbu.

(25) Uznáva sa úsilie, ktoré vyvinula spoločnosť Yemenia na nápravu bezpečnostných nedostatkov zistených v rôznych auditoch. Úrad CAMA berie na vedomie, že spoločnosť Yemenia dokončila nápravný akčný plán v oblasti údržby, ako sa uvádza v posúdeniach vykonaných v tejto oblasti. Hneď ako to bude možné, EASA a členské štáty zorganizujú návštevu na mieste v Jemene, aby overili bezpečnostnú situáciu spoločnosti Yemenia s cieľom zhodnotiť jej skutočný súlad s medzinárodnými bezpečnostnými normami, ako aj schopnosť úradu CAMA zabezpečovať dohľad nad bezpečnosťou civilného letectva v Jemene.

(26) Členské štáty budú systematicky overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem spoločnosťou Yemenia prostredníctvom stanovenia priorít inšpekcií na ploche, ktoré sa majú vykonať na lietadle tohto leteckého dopravcu podľa nariadenia (ES) č. 351/2008. Výbor pre leteckú bezpečnosť preskúma tento prípad na svojom nasledujúcom zasadnutí.

Leteckí dopravcovia z Konžskej demokratickej republiky

(27) Konžská demokratická republika informovala Komisiu o odobratí prevádzkových licencií týmto leteckým dopravcom: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines, Espace Aviation Service. Títo leteckí dopravcovia ukončili svoju činnosť k 30. júlu 2009.

(28) Príslušné orgány Konžskej demokratickej republiky okrem toho informovali o odňatí prevádzkových licencií leteckým dopravcom, o ktorých predtým Komisia nemala informácie, že sú držiteľmi prevádzkovej licencie: Air Fox, Trans Kasai Air, Wetrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport, Brooks Trading. Títo leteckí dopravcovia ukončili svoju činnosť k 30. júlu 2009.

(29) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že uvedení leteckí dopravcovia s licenciou v Konžskej demokratickej republike by sa mali z prílohy A vyradiť.

[1] Ú. v. EÚ L 197, 25.7.2008, s.39 a Ú. v. EÚ L 306, 15.11.2008, s.49.

Leteckí dopravcovia z Džibutska

(30) Existujú overené dôkazy o neschopnosti orgánov zodpovedných za dohľad nad leteckými dopravcami, ktorí dostali licenciu v Džibutsku, odstrániť bezpečnostné nedostatky, ako preukázali výsledky auditu Džibutska vykonaného organizáciou ICAO v rámci Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP) v marci 2008. V správe o tomto audite sa uvádza veľký počet závažných nedostatkov, pokiaľ ide o schopnosť orgánov civilného letectva Džibutska vykonávať zodpovedne dohľad nad leteckou bezpečnosťou. V čase dokončenia auditu ICAO nebolo implementovaných vyše 96 % noriem ICAO.

(31) Existujú dôkazy o nedostatočnej schopnosti príslušných orgánov Džibutska vykonať účinnú nápravu zistení ICAO o nedodržiavaní noriem, čo dokazuje fakt, že ICAO vo svojej záverečnej správe z februára 2009 uvádza, že značná časť nápravných opatrení, ktoré navrhli alebo vykonali tieto orgány, v skutočnosti nevedie k odstráneniu zistených nedostatkov. Najmä v oblasti prevádzky lietadiel vyše dve tretiny opatrení, ktoré navrhlo Džibutsko, ICAO nepovažovala za plne prijateľné.

(32) ICAO okrem toho vyjadrila závažné bezpečnostné obavy všetkým zmluvným stranám Chicagského dohovoru s cieľom upozorniť ich na skutočnosť, že Džibutsko nezriadilo spoľahlivý systém pre dohľad nad leteckými dopravcami, ktorým príslušné džibutské orgány vydali osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC), ani neimplementovalo prijateľný akčný plán na nápravu tejto situácie.

(33) Komisia s prihliadnutím na uvedené skutočnosti začala konzultácie s príslušnými džibutskými orgánmi, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky leteckých dopravcov, ktorí získali licenciu v tomto štáte, a požiadala o vysvetlenie týkajúce sa opatrení prijatých príslušnými džibutskými orgánmi v rámci reakcie na zistenia ICAO a vyjadrenia o prijateľnosti nápravných opatrení.

(34) Príslušné džibutské orgány (DACM) informovali Komisiu, že implementácia akčného plánu zameraného na riešenie zistení, ku ktorým dospela ICAO, sa oneskoruje, pričom za uzavreté sa považuje len obmedzené množstvo zistení. Úrad DACM neposkytol podrobnosti o podniknutých opatreniach, ani dôkazy o uspokojivom uzavretí súvisiacich zistení. Úrad DACM neodpovedal na pripomienky organizácie ICAO týkajúce sa relevantnosti 34 opatrení, ktoré ICAO považuje za nedostatočné na riešenie týchto zistení.

(35) DACM potvrdil, že v rokoch 2002 a 2007 došlo k dvom smrteľným nehodám týkajúcim sa lietadla typu Let 410 a lietadla typu Antonov 26. Neposkytol však informácie o vyšetrovaní nehody lietadla, ani opatrenia tohto orgánu na riešenie príčin týchto nehôd.

(36) DACM informoval Komisiu, že zrušil AOC leteckému dopravcovi Djibouti Airlines k 30. júlu 2009 a že letecká spoločnosť k tomuto dňu ukončila svoju činnosť. Úrad tiež informoval, že zrušil AOC leteckému dopravcovi Daallo Airlines k 15. septembru. Daallo Airlines však naďalej vlastní prevádzkovú licenciu a používa lietadlo typu DC9 registrované na Komorských ostrovoch, lietadlo typu Antonov 24 registrované v Arménsku a lietadlo typu Iľjušin 18 registrované v Kazachstane. Totožnosť skutočných prevádzkovateľov týchto lietadiel nebola poskytnutá. Príslušné džibutské orgány nepreukázali, že sú schopné účinne si plniť svoje zodpovednosti týkajúce sa bezpečnostného dohľadu nad leteckými dopravcami s osvedčením v Džibutsku.

(37) Vzhľadom na túto skutočnosť a na základe spoločných kritérií sa dospelo k záveru, že všetci leteckí dopravcovia s osvedčením získaným v Džibutsku by mali byť zaradení do prílohy A.

Leteckí dopravcovia z Konžskej republiky

(38) ICAO vykonala audit USOAP v Konžskej republike v novembri 2008. Nasledujúce zistenia boli dôvodom závažných bezpečnostných obáv: „*ANAC (Národný úrad civilného letectva) vydal určité množstvo osvedčení leteckého prevádzkovateľa (AOC) bez toho, aby najskôr zriadil a zaviedol proces osvedčovania leteckých dopravcov a trvalého dohľadu nad nimi. Tieto AOC boli preto vydané bez toho, aby ANAC zabezpečil súlad prevádzkovateľov s normami v prílohe 6 k Chicagskému dohovoru alebo s ustanoveniami dokumentu ICAO 8335. Niektorí prevádzkovatelia okrem toho fungujú s dočasnou prevádzkovou licenciou a bez AOC.*“ Táto závažná bezpečnostná obava stále platí.

(39) Počas tohto auditu ICAO sa identifikovalo 63 zistení preukazujúcich neexistenciu účinnej implementácie medzinárodných bezpečnostných noriem. Konžská republika následne predložila nápravný akčný plán. ICAO však viac než tretinu navrhovaných nápravných opatrení neprijala.

(40) Dňa 26. augusta 2009 došlo neďaleko letiska v Brazzaville k nehode nákladného lietadla prevádzkovaného leteckým dopravcom Aero Fret Business s osvedčením získaným v Konžskej republike, pričom o život prišlo všetkých šesť osôb na palube. Štát, kde sa nehoda odohrala, Konžská republika, je zodpovedný za bezpečnostné vyšetrovanie, ktoré sa musí uskutočniť podľa ustanovení prílohy 13 k Chicagskému dohovoru s cieľom zistiť príčiny a zabrániť opakovaniu takejto nehody. V audite ICAO sa však zistilo 11 nedostatkov v oblasti vyšetrovania nehody v Konžskej republike, z toho 6 navrhnutých nápravných opatrení sa nepovažovalo za uspokojivé.

(41) Príslušné orgány Konžskej republiky informovali Komisiu na dvoch zasadnutiach, ktoré sa konali v Bruseli, že majú v úmysle uskutočniť s pomocou odborníkov z ICAO opätovné osvedčovanie troch prevádzkovateľov. Tieto orgány predložili svoje rozhodnutia z 15. októbra 2009, na základe ktorých sa prevádzkovateľom Aero-Service, Equaflight Services, Société Nouvelle Air Congo a Trans Air Congo udelili osvedčenia leteckého prevádzkovateľa na obdobie jedného roka. V ten istý deň príslušný orgán Konžskej republiky informoval spoločnosti Aero Fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation a Protocole Aviation o odňatí ich osvedčení leteckého prevádzkovateľa až do preskúmania potrebnej dokumentácie požadovanej na získanie nového AOC. Okrem toho boli odňaté osvedčenia leteckého prevádzkovateľa týmto spoločnostiam: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines a United Express Service. Tieto orgány však nepreukázali, že proces osvedčovania na vydanie AOC je v súlade s príslušnými normami ICAO, ani to, že dohľad nad leteckými dopravcami, ktorým bolo vydané AOC, sa vykonáva v súlade s týmito normami.

(42) Príslušné orgány Konžskej republiky dali písomné podania Výboru pre leteckú bezpečnosť týkajúce sa prijatých opatrení na odstránenie závažných bezpečnostných obáv, na ktoré poukázala ICAO, ako aj iných prípadov nesúladu uvedených v správe ICAO z auditu USOAP. Komisia berie na vedomie všetky opatrenia, ktoré dosiaľ podnikli príslušné orgány Konžskej republiky, a nabáda ich, aby zintenzívnili svoje úsilie na implementáciu udržateľných nápravných opatrení. Komisia bude v spolupráci s ICAO pozorne monitorovať vývoj diania v civilnom letectve Konžskej republiky a je ochotná poskytnúť svoju technickú pomoc s cieľom posilniť administratívnu a technickú schopnosť úradu, ktorý má v tejto krajine zodpovednosť za dohľad.

(43) Príslušné orgány Konžskej republiky však nepreukázali dostatočnú schopnosť implementácie príslušných bezpečnostných noriem. Vzhľadom na uvedené skutočnosti a až do udržateľného vyriešenia prípadov nesúladu s medzinárodnými normami vrátane závažných bezpečnostných obáv, na základe spoločných kritérií sa dospelo k záveru, že všetci leteckí dopravcovia s osvedčením získaným v Konžskej republike by mali podliehať zákazu vykonávania leteckej dopravy a mali by byť zaradení do prílohy A.

Leteckí dopravcovia zo Svätého Tomáša a Princovho ostrova

(44) Existujú overené dôkazy o vážnych bezpečnostných nedostatkoch dopravcu Executive Jet Services s osvedčením získaným v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove. Tieto nedostatky zistili Belgicko a Francúzsko pri inšpekciách na ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([1]). Dopravca Executive Jet Services nereagoval primeraným spôsobom a nepreukázal, že tieto nedostatky boli úspešne napravené udržateľným spôsobom.

(45) Existujú overené dôkazy o vážnych bezpečnostných nedostatkoch dopravcu STP Airways s osvedčením získaným v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove. Tieto nedostatky zistili Francúzsko a Spojené kráľovstvo pri inšpekciách na ploche vykonaných v rámci programu SAFA ([2]). Spoločnosť STP Airways však na vyšetrovanie francúzskeho orgánu civilného letectva vo veci bezpečnostných aspektov jej prevádzky reagovala primerane a včasným spôsobom.

(46) Existuje dôkaz, že niektorí leteckí dopravcovia, ktorí v súčasnosti podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v Európskom spoločenstve, premiestnili časť svojej činnosti do Svätého Tomáša a Princovho ostrova.

(47) Existuje overený dôkaz o tom, že letecký dopravca Hewa Bora Airways s osvedčením získaným v Konžskej demokratickej republike, ktorý v súčasnosti podlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy v Spoločenstve, naďalej používa na základe dohody o spätnom prenájme lietadlo typu Boeing 767 so sériovým číslom 23178, ktoré bolo odhlásené v Konžskej demokratickej republike a zaregistrované v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove pod registračnou značkou S9-TOP ([3]).

(48) Letecký dopravca Africa's Connection okrem toho používa lietadlo typu Dornier 228 so sériovým číslom 8068 zaregistrované v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove pod registračnou značkou S9-RAS, pričom ide o lietadlo, ktoré bolo predtým zaregistrované v Gabone a prevádzkované spoločnosťou SCD Aviation s osvedčením získaným v Gabone a ktoré v súčasnosti podlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy v Spoločenstve.

(49) Navyše existuje overený dôkaz, že letecký dopravca British Gulf International s osvedčením získaným v Svätom Tomášovi je ten istý dopravca British Gulf International, ktorý predtým získal osvedčenie v Kirgizsku a v októbri 2006 podliehal zákazu vykonávania leteckej dopravy ([4]). British Gulf International tiež naďalej používa lietadlo typu Antonov 12 so sériovým číslom 401901. Jedno lietadlo tohto typu prevádzkované týmto leteckým dopravcom malo 13. novembra 2008 nehodu v Al Habniaya (Irak), ktorá si vyžiadala šesť obetí na životoch a pri ktorej došlo k úplnej strate lietadla.

(50) Komisia s prihliadnutím na uvedenú situáciu začala konzultácie s príslušnými orgánmi Svätého Tomáša a Princovho ostrova, pričom vyjadrila vážne znepokojenie nad bezpečnosťou prevádzky Executive Jet Services, STP Airways, ako aj nad premiestnením lietadla používaného leteckými dopravcami, ktorí v súčasnosti podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v Spoločenstve, do registra Svätého Tomáša a Princovho ostrova, a požiadala o vysvetlenie týkajúce sa opatrení prijatých príslušnými orgánmi na vyriešenie týchto nedostatkov.

([1]) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

([2]) CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779, DGAC/F-2009-1776.

([3]) BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112, DGAC/F-2009-2113.

([4]) Ú. v. EÚ L 283, 14.10.2006, s. 28.

(51) Príslušné orgány Svätého Tomáša (INAC) informovali Komisiu, že v procese recertifikácie spoločnosti Executive Jet Services sa 26. októbra 2009 rozhodli dočasne pozastaviť prevádzku lietadla typu Boeing 767 so sériovým číslom 23178 a registračnou značkou S9-TOP prevádzkovaného týmto dopravcom.

(52) Letecký dopravca Executive Jet Services požiadal o uskutočnenie prezentácií pred Výborom pre leteckú bezpečnosť a informoval o opatreniach prijatých na odstránenie nedostatkov zistených v rámci programu SAFA.

(53) INAC informoval Komisiu o svojom rozhodnutí prijatom 26. októbra 2009 v rámci recertifikácie spoločnosti STP Airways dočasne pozastaviť prevádzku dvoch lietadiel typu Boeing 767 so sériovým číslom 25411 (registračná značka neznáma) a 26208 (registračná značka S9-DBY), ktoré boli následne odhlásené. INAC informoval, že hoci STP Airways vlastní platné osvedčenie AOC, na tomto osvedčení sa v súčasnosti nenachádza žiadne lietadlo.

(54) Letecký dopravca STP Airways požiadal o uskutočnenie prezentácií pred Výborom pre leteckú bezpečnosť a informoval o opatreniach prijatých na odstránenie nedostatkov zistených v rámci programu SAFA. Potvrdil, že už neprevádzkuje žiadne lietadlo a že má úmysle požiadať o pozastavenie svojho AOC.

(55) INAC informoval, že vydal 13 osvedčení AOC, z ktorých 3 boli prezentované ako pozastavené alebo zrušené. INAC však neposkytol dôkaz o pozastavení alebo zrušení v prípade leteckých dopravcov Sky Wind, Styron Trading a Jet Line.

(56) Z dokumentácie, ktorú predložil INAC, vyplýva, že viac ako polovica leteckých dopravcov s platnými osvedčeniami AOC, ktoré vydali tieto orgány, má svoje hlavné miesto podnikania mimo územia Svätého Tomáša a Princovho ostrova. Konkrétne British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Transafrik International Ltd, Transcargo a Transliz Aviation nemajú svoje hlavné miesto podnikania v Svätom Tomášovi, čo dosvedčuje ich odpoveď na otázku Komisie, ako aj adresy uvedené na ich osvedčeniach AOC.

(57) INAC nepreukázal, že svoje povinnosti týkajúce sa bezpečnostného dohľadu nad leteckými dopravcami s osvedčením získaným v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove vykonáva v súlade s požiadavkami medzinárodných bezpečnostných noriem, keďže podstatná časť týchto dopravcov nevykonáva pravidelne svoju činnosť v Svätom Tomášovi. INAC vyhlásil, že čiastočne sa opiera o dohľad príslušných orgánov štátov, v ktorých sa letová prevádzka skutočne vykonáva. INAC však nepredložil náležité dohody s týmito orgánmi.

(58) Okrem toho analýza osvedčenia AOC vydaného príslušnými orgánmi Svätého Tomáša a Princovho ostrova odhalila závažné nezrovnalosti, pokiaľ ide o schválenie trvalej letovej spôsobilosti prevádzkovaného lietadlového parku, povolenia na prepravu nebezpečného tovaru a povolenia na letovú prevádzku pri zníženej viditeľnosti, ktoré počas konzultácií nebolo možné objasniť.

(59) Existuje dôkaz o vysokej miere nehôd leteckých dopravcov s osvedčením získaným v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove. INAC potvrdil, že došlo k štyrom smrteľným nehodám lietadiel typu Antonov 12, Iľjušin 76 a DHC 6, ktoré prevádzkujú leteckí dopravcovia registrovaní v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove. V reakcii na túto situáciu INAC uviedol, že 21. februára 2009 rozhodol o pozastavení všetkých letov lietadla typu Antonov 12 registrovaného v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove. INAC však potvrdil, že lietadlá tohto typu stále prevádzkujú leteckí dopravcovia British Gulf International, Transliz Aviation a Goliaf Air s osvedčením získaným v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove.

(60) Existujú dôkazy o neochote príslušných orgánov Svätého Tomáša a Princovho ostrova preukázať súlad s medzinárodnými bezpečnostnými normami, čo dosvedčuje aj skutočnosť, že Svätý Tomáš a Princov ostrov sústavne odkladal svoj audit vykonávaný organizáciou ICAO v rámci Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP). Audit ICAO naplánovaný na máj 2007 a apríl 2008 sa nemohol k týmto termínom vykonať.

(61) Vzhľadom na túto skutočnosť a na základe spoločných kritérií sa dospelo k záveru, že leteckí dopravcovia s osvedčením získaným v Svätom Tomášovi a Princovom ostrove nespĺňajú príslušné bezpečnostné normy a mali by preto byť zaradení do prílohy A.

Leteckí dopravcovia z Ukrajiny

Ukraine Cargo Airways

(62) Príslušné ukrajinské orgány 22. septembra informovali Komisiu o svojom rozhodnutí č. 574 zo 17. augusta 2009, že letová prevádzka na základe osvedčenia AOC č. 145 z 20. novembra 2008, ktorého držiteľom bol dopravca Ukraine Cargo Airways, bola ukončená s účinnosťou odo dňa rozhodnutia. Príslušné ukrajinské orgány počas svojich prezentácií pred Výborom pre leteckú bezpečnosť 11. novembra 2009 potvrdili, že „spoločnosť Ukraine Cargo Airways nie je zaradená medzi registrovanými leteckými spoločnosťami Ukrajiny“.

(63) Preto by sa mal dopravca Ukraine Cargo Airways na základe spoločných kritérií vyradiť z prílohy A.

Volare

(64) Príslušné ukrajinské orgány 31. júla 2009 informovali Komisiu o svojom rozhodnutí č. 357 z 25. mája 2009 zrušiť s okamžitým účinkom AOC ukrajinského leteckého dopravcu Volare.

(65) Preto by sa mal letecký dopravca Volare na základe spoločných kritérií vyradiť z prílohy A.

Motor Sich

(66) Po prijatí nariadenia č. 619/2009 skupina odborníkov EK pod vedením Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva navštívila 27. októbra 2009 ukrajinského leteckého dopravcu Motor Sich (MSI), aby overila stav realizácie nápravných opatrení a účinné uzavretie bezpečnostných nedostatkov, ktoré sa zistili predtým, s cieľom vyriešiť tieto nedostatky udržateľným spôsobom.

(67) V správe z návštevy tejto skupiny sa uvádza, že dopravca MSI preukázal vykonanie analýzy hlavných príčin zistení, ktoré sa identifikovali počas inšpekcií SAFA. Ukázalo sa, že v analýze hlavných príčin, ako aj v nápravnom akčnom pláne odvodenom z tejto analýzy sa tieto zistenia náležite riešia. Počas návštevy MSI vyhlásil, že všetky v minulosti identifikované zistenia SAFA týkajúce sa jej lietadlového parku sa vyriešili a napravili vrátane zlepšeného systému varovania pred priblížením sa k zemskému povrchu (Enhanced Ground Proximity Warning Systems - EGPWS), postrojov sedadiel v pilotnom priestore, sietí na zamedzenie pohybu nákladu. Ďalej sa uviedlo, že sa ustanovili grafy na výpočet vzletovej výkonnosti pre všetky typy lietadiel a vzletové dráhy. Skupina pod vedením Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva po fyzickej inšpekcii a/alebo dokumentačnom preskúmaní s uspokojením konštatuje, že: a) sedadlá v pilotnom priestore boli dodatočne vybavené popruhmi v lietadlách typu AN-12, AN-72 a YAK-40; b) pilotný priestor v lietadle typu AN-12 bol dodatočne vybavený maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie (v čase, keď skupina vykonávala návštevu a preskúmanie, inštalácia sa uskutočňovala v lietadle typu UR-11316); c) v lietadlách typu AN-12 a AN-140 bol nainštalovaný systém EGPWS; d) grafy vzletovej výkonosti pre všetky vzletové dráhy sa v súčasnosti používajú pre lietadlá typu AN-12 a YAK-40. Príslušné ukrajinské orgány počas svojej prezentácie pred Výborom pre leteckú bezpečnosť potvrdili, že tento dopravca je schopný uplatňovať systém riadenia kvality, a zaviazali sa informovať Komisiu o výsledkoch overenia, ktoré sa v tejto oblasti má vykonať.

(68) Pokiaľ ide o letovú prevádzku, skupina počas návštevy vykonala kontrolu náhodne vybraných zoznamov minimálneho vybavenia (MEL), prevádzkových príručiek, schémy obmedzenia letového času, dokumentov a postupov týkajúcich sa riadenia prevádzky a vybavovania letov, vrátenej a skompletizovanej letovej dokumentácie. Nezaznamenali sa žiadne odchýlky od noriem ICAO. Dopravca MSI počas návštevy skupine preukázal, že vykonáva analýzu zaznamenaných letových údajov v prípade všetkých letov každého lietadla, ktoré prevádzkuje.

(69) Dopravca požiadal o vypočutie pred Výborom pre leteckú bezpečnosť a 11. novembra 2009 uskutočnil prezentácie, počas ktorých predložil písomné informácie, aby doložil nápravné opatrenia, ktoré implementoval na nápravu v minulosti zistených bezpečnostných nedostatkov.

(70) Po prezentáciách, ktoré 11. novembra 2009 uskutočnili príslušné ukrajinské orgány a letecký dopravca, Výbor pre leteckú bezpečnosť požiadal štátnu leteckú správu o poskytnutie nasledujúcej dokumentácie, aby bolo možné určiť, či je vyradenie dopravcu Motor Sich zo zoznamu v tomto štádiu opodstatnené: a) overovací audit systému riadenia kvality tohto leteckého dopravcu; b) potvrdenie, či sú všetky lietadlá dopravcu Motor Sich, ktoré vykonávajú medzinárodné lety, vybavené v súlade s normami ICAO, konkrétne: a) sedadlami v pilotnom priestore vybavenými popruhmi v lietadlách typu AN-12, AN-72 a YAK-40; ii) maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie v pilotnom priestore lietadla AN-12; c) systémom EGPWS v lietadlách typu AN-12 a AN-140; c) potvrdenie, či sú údaje o vzletovej výkonnosti pre všetky vzletové dráhy, ktoré Motor Sich v súčasnosti používa pre lietadlá typu AN-12 a YAK-40, dostupné v prevádzkovej príručke tohto dopravcu; d) dôkaz o uspokojivom vyriešení 38 zistení, ktoré identifikovala ukrajinská štátna letecká správa v roku 2009 v rámci svojich činností dohľadu nad dopravcom. Príslušné ukrajinské orgány predložili tieto informácie 16. novembra.

(71) Po doručení požadovaných informácií od príslušných ukrajinských orgánov sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že dopravca Motor Sich by sa mal vyradiť z prílohy A.

UMAir

(72) Po prijatí nariadenia č. 619/2009 skupina odborníkov EK navštívila 28. októbra 2009 ukrajinského leteckého dopravcu UMAir, aby overila stav realizácie nápravných opatrení a účinné uzavretie bezpečnostných nedostatkov, ktoré sa zistili predtým, s cieľom vyriešiť tieto nedostatky udržateľným spôsobom.

(73) Počas návštevy bol skupine prezentovaný nápravný akčný plán, v ktorom sa uvádzalo, že manažér kvality dopravcu ukončil preskúmanie nápravných opatrení, ktoré dopravca implementoval. Avšak overenie stavu zistení, ktoré identifikovala skupina odborníkov EK počas návštevy tohto leteckého dopravcu 28. mája 2009, ukázalo, že hoci sa od návštevy vyvinulo značné úsilie na náležité riešenie zistení, nebolo možné niektoré zistenia týkajúce sa letovej bezpečnosti (monitoring letových údajov lietadla DC-9) a trvalej letovej spôsobilosti, údržby a techniky (v prípade lietadiel DC-9 a MD-80 sa ešte musí používať program monitorovania stavu motorov) považovať za uzavreté. Pokiaľ ide o letovú prevádzku, zaznamenalo sa tiež nové zistenie týkajúce sa nezrovnalosti v schválenom zozname minimálneho vybavenia (MEL) lietadla typu DC-9.

(74) UMAir počas zasadnutia Výboru pre leteckú bezpečnosť 11. novembra 2009 vyhlásil, že požiadal o obmedzenie svojho osvedčenia AOC tak, aby sa z neho vylúčili lety do Spoločenstva lietadlom DC-9. Príslušné ukrajinské orgány vydali 11. novembra 2009 nové osvedčenie AOC, z ktorého sa vylúčili lety s týmto typom lietadla do Európskej únie.

(75) Na vedomie sa berú zlepšenia, ktoré dosiahol dopravca UMAir v období od návštevy odborníkov EK v máji 2009, ako aj obmedzenia uvalené na AOC tohto dopravcu. Dopravcovi by sa malo povoliť pokračovať v letovej prevádzke do Spoločenstva prostredníctvom časti jeho lietadlového parku, a to vzhľadom na značné úsilie, ktoré vyvinul na zaistenie bezpečnosti letovej prevádzky v súlade s medzinárodnými normami.

(76) Na základe spoločných kritérií by sa mal preto dopravca UMAir preradiť z prílohy A do prílohy B a malo by sa mu povoliť pokračovať v letovej prevádzke do Spoločenstva lietadlom typu MD-83 s registračnou značkou UR-CFF.

Celkový bezpečnostný dohľad nad leteckými dopravcami z Ukrajiny

(77) Ako sa ustanovuje v nariadení č. 619/2009, Komisia naďalej pozorne monitorovala vykonávanie jednotlivých opatrení, ktoré predstavili príslušné ukrajinské orgány vo Výbore pre leteckú bezpečnosť 1. júla 2009. Na tento účel sa od 26. do 29. októbra uskutočnila návšteva odborníkov EK v ukrajinskej štátnej leteckej správe. Cieľom tejto návštevy bolo overiť stav realizácie nápravných opatrení navrhnutých na uzavretie zistení uvedených v správe z návštevy odborníkov EK, ktorá sa uskutočnila od 25. do 29. mája 2009, ako aj opatrení uvedených v nápravnom akčnom pláne, ktorý predstavila ukrajinská štátna letecká správa 23. júna na posilnenie dohľadu nad bezpečnosťou leteckých dopravcov podliehajúcich jej regulačnej kontrole.

(78) V správe z návštevy sa uvádza, že 14 z 33 zistení, ktoré vyplynuli z návštevy uskutočnenej v máji 2009, možno považovať za uzavreté na základe dôkazov predložených príslušnými ukrajinskými orgánmi počas návštevy. 19 zistení zostáva otvorených.

(79) Na vedomie sa berú zlepšenia, ktoré dosiahli príslušné ukrajinské orgány v období od návštevy uskutočnenej v máji 2009, a najmä nárast činností dohľadu ukrajinských leteckých dopravcov, ako aj vyradenie značného počtu lietadiel z ukrajinského registra (vyše 800 z 1 600 lietadiel v roku 2008). Orgány sa vyzývajú na ďalšie zintenzívnenie svojho úsilia s cieľom posilniť svoj bezpečnostný dohľad.

Ariana Afghan Airlines

(80) Na základe dokumentácie, ktorú predložil dopravca Ariana Afghan Airlines, Komisia skonštatovala, že táto spoločnosť vykonala zmenu v manažmente, prijala externých odborníkov, ktorí majú dopravcovi pomôcť pri prepracovaní jeho stratégií, postupov a príručiek, a nadobudla dve lietadlá Airbus A310, ktorých prevádzku podporuje spoločnosť Turkish Technic. Komisia tiež zaznamenala zámer tohto dopravcu podrobiť sa auditu vykonanému Medzinárodným združením leteckej dopravy (IATA).

(81) Afganské ministerstvo dopravy a civilného letectva opísalo pokrok, ktorý dosiahlo ministerstvo spolu s dopravcom Ariana na ceste k splneniu medzinárodných noriem. Ministerstvo potvrdilo, že Ariana Afghan Airlines podstúpila značné zmeny vo vybavení lietadiel, v riadení a dokumentácii, no uviedlo, že ministerstvo ešte musí vykonať audit tohto prevádzkovateľa, hoci jeden sa mal podľa plánu ukončiť do konca roka 2009. Ministerstvo preto ešte nie je v stave potvrdiť, či dopravca Ariana Afghan Airlines spĺňa normy ICAO a či zaviedol účinný systém riadenia bezpečnosti. Hoci ministerstvo uviedlo, že v tomto roku sa uskutočnili rôzne činnosti dohľadu (napr. letová a základná inšpekcia), neposkytlo žiadny dôkaz o výsledkoch týchto inšpekcií.

(82) Komisia zaznamenáva pokrok, ktorý dosiahla spoločnosť Ariana Afghan Airlines v rámci súladu s medzinárodnými bezpečnostnými normami. Na základe spoločných kritérií sa však dospelo k záveru, že kým nebudú poskytnuté ďalšie dôkazy o tom, že tento letecký dopravca vyriešil hlavné príčiny predtým zistených bezpečnostných nedostatkov, zostane tento dopravca zaradený v prílohe A.

Leteckí dopravcovia z Angoly

TAAG Angolan Airlines

(83) Spoločnosť TAAG Angolan Airlines mala od júla 2009 povolenie vykonávať lety v Portugalsku len s lietadlom typu Boeing 777-200 s registračnými značkami D2-TED, D2-TEE, D2-TEF za podmienok uvedených v odôvodneniach (58) a (59) nariadenia (ES) č. 619/2009 ([1]).

(84) Komisia požiadala príslušné angolské orgány (INAVIC), aby poskytli informácie o dohľade nad leteckým dopravcom TAAG Angolan Airlines, konkrétne v súvislosti so zvýšeným dohľadom nad letmi do Portugalska a o zistených výsledkoch.

(85) Úrad INAVIC informoval Komisiu, že posilnil svoj trvalý dohľad nad dopravcom TAAG Angolan Airlines, najmä prostredníctvom inšpekcií na ploche, a výsledky týchto inšpekcií neodhalili bezpečnostné ani opakované nedostatky.

(86) Dopravca TAAG Angolan Airlines požiadal Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť o vypočutie a svoje prezentácie uskutočnil 10. novembra 2009 s cieľom poskytnúť dôkazy o napredovaní svojho akčného plánu a o úrovni bezpečnosti svojej letovej prevádzky do Lisabonu. Zobralo sa na vedomie, že do Lisabonu sa uskutočnilo vyše 100 letov lietadlami typu Boeing 777 bez bezpečnostných problémov a že dopravca TAAG získal 23. októbra 2009 od úradu INAVIC osvedčenie normy ETOPS-120 na prevádzku lietadla Boeing 777. Letecký dopravca tiež požiadal, aby sa na jeho lietadlový park B737-700 mohli vzťahovať tie isté ustanovenia ako na lietadlový park B777.

(87) Príslušné portugalské orgány potvrdili, že výsledky inšpekcií na ploche týkajúce sa dopravcu TAAG Angolan Airlines, ktoré uskutočnili od obnovenia letovej prevádzky do Lisabonu, neodhalili bezpečnostné ani opakované nedostatky.

(88) Na základe spoločných kritérií sa následne dospelo k záveru, že dopravca TAAG by sa mal ponechať v prílohe B pod podmienkou, že neuskutoční viac ako 10 letov za týždeň lietadlami typu Boeing B-777 s registračnými značkami D2-TED, D2-TEE a D2-TEF alebo lietadlami typu Boeing B-737-700 s registračnými značkami D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH a D2-TBJ z Luandy do Lisabonu. Tieto lety sa však budú môcť uskutočniť až po tom, ako angolské orgány uskutočnia kontroly lietadla na ploche pred každým odletom z Angoly a portugalské orgány zasa kontroly lietadla na ploche v Portugalsku. Ide o dočasné opatrenie a Komisia preskúma situáciu na základe všetkých dostupných informácií, najmä na základe hodnotenia vykonaného príslušnými portugalskými orgánmi.

Celkový bezpečnostný dohľad nad leteckými dopravcami z Angoly

(89) INAVIC informoval o značnom pokroku v riešení zistení, ktoré zostali otvorené po poslednej návšteve EÚ týkajúcej sa posúdenia bezpečnosti, ktorá sa uskutočnila od 8. do 11. júna 2009. Konkrétne uskutočnil ďalšiu aktualizáciu špecifických prevádzkových predpisov v súlade s požiadavkami ICAO, pokračoval v prijímaní kvalifikovaného personálu, najmä inšpektorov letovej prevádzky s kvalifikáciou na lietadlo typu Boeing 737-700, čo malo za následok nárast činností dohľadu o 30 %.

(90) INAVIC informoval o pokroku v recertifikácii angolských leteckých dopravcov, pričom ide o proces, ktorého dovŕšenie sa očakáva do konca roku 2010, avšak okrem TAAG Angolan Airlines ešte nedošlo k recertifikácii žiadneho iného leteckého dopravcu.

(91) Komisia vyzýva INAVIC, aby pokračoval v recertifikácii angolských leteckých dopravcov s rozhodnosťou a náležitým uvážením možných bezpečnostných problémov zistených v tomto rámci. Na základe spoločných kritérií sa dospelo k záveru, že kým nedôjde k recertifikácii spoločností Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceicao, Sal, Servisair a Sonair v úplnom súlade s novými angolskými právnymi predpismi o leteckej bezpečnosti, malo by týchto 18 leteckých dopravcov zostať v prílohe A.

Leteckí dopravcovia z Kazachstanu

Berkut State Aircompany

(92) Dopravca Berkut State Aircompany informoval Komisiu, že zo svojho lietadlového parku vyradil jedno lietadlo typu IL-76 a jedno lietadlo typu AN-12. V auguste 2009 sa rozhodol obmedziť svoju letovú prevádzku len na štátne lety.

(93) Príslušné kazašské orgány túto situáciu potvrdili a poskytli dôkaz o tom, že 30. októbra 2009 vydali dopravcovi Berkut State Aircompany „prevádzkové osvedčenie“, ktoré vylučuje komerčné lety.

(94) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že spoločnosť Berkut State Aircompany by sa mala z prílohy A vyradiť.

Prime Aviation

(95) Dopravca Prime Aviation s osvedčením získaným v Kazachstane požiadal Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť o vypočutie a prezentácie uskutočnil 11. novembra 2009. Uviedol, že jeho komerčný lietadlový park sa obmedzuje na jedno lietadlo typu Challenger 604 s registračnou značkou P4-CHV zaregistrované mimo územia Kazachstanu (v Arube).

([1]) Ú. v. EÚ L 182, 15.7.2009, s. 8.

(96) Príslušný orgán Aruby zodpovedá za dohľad nad lietadlom typu Challenger 604 s registračnou značkou P4-CHV v súlade s ustanoveniami prílohy 1 a 8 k Chicagskému dohovoru, a prílohy 6 v prípade aspektov trvalej letovej spôsobilosti. V marci 2009 vykonali u dopravcu Prime Aviation audit, ktorý odhalil mnohé nedostatky. Dokumentácia, ktorú predložil letecký dopravca Výboru pre leteckú bezpečnosť, neobsahuje dôkaz o tom, že sa všetky nápravné opatrenia uspokojivo vyriešili. Vo vzťahu k požiadavkám prílohy 6 ICAO tento audit neposkytol dôkaz o tom, že sa dohľad nad letovou prevádzkou účinne uskutočňuje. Konkrétne sa neposkytol dôkaz o tom, že sa náležite schválil zoznam minimálneho vybavenia (MEL) a musia sa spresniť podmienky, kedy možno odstránenie porúch odložiť.

(97) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa na základe spoločných kritérií dospelo k záveru, že tento dopravca by mal zostať v prílohe A.

Celkový bezpečnostný dohľad nad leteckými dopravcami z Kazachstanu

(98) Príslušné kazašské orgány požiadali Komisiu a Výbor pre leteckú bezpečnosť o vypočutie a prezentácie uskutočnili 11. novembra 2009 s cieľom podať správu o zlepšeniach svojho bezpečnostného dohľadu.

(99) Výbor pre leteckú bezpečnosť informovali o opatreniach, ktoré prijali na odstránenie dvoch závažných bezpečnostných problémov a ktoré 30. októbra 2009 predložili organizácii ICAO. Tieto opatrenia sa postupne implementujú tak, aby sa tie opatrenia, ktoré sa vzťahujú na lietadlá zapojené do komerčnej leteckej dopravy, zrealizovali do októbra 2010.

(100) Príslušné kazašské orgány tiež informovali, že iniciovali sériu donucovacích opatrení vedúcich k pozastaveniu alebo zrušeniu viacerých osvedčení leteckého prevádzkovateľa. Konkrétne pozastavili osvedčenie AOC týmto prevádzkovateľom: Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly a Turgay Avia. Pozastavili tiež osvedčenia o letovej spôsobilosti 66 lietadiel typu Antonov 2 a z kazašského registra vyradili 13 lietadiel vrátane 10 lietadiel typu Iľjušin 76, jedno lietadlo typu Iľjušin 62, jedno lietadlo typu Antonov 28 a jedno lietadlo typu Antonov 2.

(101) Príslušné kazašské orgány tiež informovali a poskytli dôkaz o tom, že bolo zrušené osvedčenie AOC týchto desiatich leteckých dopravcov s osvedčením získaným v Kazachstane: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (zrušené 1. apríla 2009) a Sayat Air (zrušené 19. augusta 2009). Títo leteckí dopravcovia by sa preto mali na základe spoločných kritérií vyradiť z prílohy A.

(102) Na základe spoločných kritérií sa dospelo k záveru, že všetci leteckí dopravcovia s licenciou v Kazachstane, s výnimkou dopravcu Air Astana, by mali zostať v prílohe A.

(103) Berie sa na vedomie, že Kazachstan podnikol ambicióznu reformu svojho leteckého odvetvia, najmä s cieľom posilniť bezpečnosť. Prebiehajúca revízia právnych predpisov v oblasti letectva, ako aj zriadenie nezávislého orgánu civilného letectva sú vítané, pretože zabezpečia lepšiu právnu úpravu civilného letectva v Kazachstane a mali by pripraviť pôdu pre značné zlepšenia v oblasti súladu s medzinárodnými bezpečnostnými normami. V tejto súvislosti sa príslušné kazašské orgány vyzývajú na plnú spoluprácu s organizáciou ICAO s cieľom zabezpečiť, aby navrhované akčné plány boli pre túto organizáciu prijateľné a včas implementované.

Leteckí dopravcovia z Kirgizska

(104) Príslušné kirgizské orgány uskutočnili prezentácie 11. novembra 2009 a podali správu o svojom pokroku v implementácii svojho akčného plánu vytvoreného na nápravu zistených bezpečnostných obáv. Konkrétne uviedli, že sa zrevidovali právne predpisy v oblasti bezpečnosti letectva, zriaďuje sa nezávislá agentúra pre bezpečnosť civilného letectva a podmienky na získanie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa sa sprísnili. Uviedli tiež, že značná časť osvedčení AOC bola následne zrušená a väčšina lietadiel bola skutočne z registra vyradená.

(105) Príslušné kirgizské orgány informovali, že vydali nové osvedčenie AOC leteckému dopravcovi Asian Air. Na základe spoločných kritérií sa preto usudzuje, že dopravca Asian Air by sa mal zaradiť do prílohy A.

(106) Uznáva sa, že Kirgizsko podniklo ambicióznu reformu svojho leteckého odvetvia, najmä s cieľom posilniť bezpečnosť. Zdôrazňuje sa význam auditu, ktorý uskutočnila organizácia ICAO v apríli 2009 ako súčasť Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP). Príslušné kirgizské orgány sa vyzývajú na plnú spoluprácu s organizáciou ICAO s cieľom zabezpečiť, aby navrhované akčné plány boli pre túto organizáciu prijateľné a včas implementované.

(107) Rozhodlo sa, že Európska agentúra pre bezpečnosť letectva uskutoční v Kirgizsku inšpekciu s cieľom monitorovať implementáciu uplatniteľných bezpečnostných požiadaviek príslušnými orgánmi a podnikmi, nad ktorými majú dohľad. Inšpekcia sa uskutoční po odsúhlasení akčného plánu organizáciou ICAO a jeho implementácii.

Leteckí dopravcovia z Ruskej federácie

(108) Na základe overeného dôkazu [1] o závažných bezpečnostných nedostatkoch týkajúcich sa letovej prevádzky, zistených na strane leteckého dopravcu YAK Service s osvedčením získaným od príslušných orgánov Ruskej federácie, Komisia začala 15. júla 2009 formálne vyšetrovanie tohto leteckého dopravcu. Príslušné orgány Ruskej federácie informovali 4. augusta 2009 Komisiu, že na základe inšpekcií uskutočnených týmito orgánmi, ktoré tieto zistenia potvrdili, sa letová prevádzka tohto dopravcu lietadlami typu YAK-42 a YAK-40 obmedzila podľa rozhodnutia týchto orgánov z 24. júla 2009.

(109) Príslušné orgány Ruskej federácie 6. októbra 2009 Komisiu informovali, že na základe implementácie nápravných opatrení týmto leteckým dopravcom zrušili prevádzkové obmedzenia jeho lietadiel. Leteckého dopravcu za účasti jeho príslušného orgánu vypočula 30. októbra Komisia a jeden členský štát.

(110) Príslušné orgány Ruskej federácie uskutočnili 11. novembra prezentácie pred Výborom pre leteckú bezpečnosť, na ktorých vysvetlili rôzne činnosti dohľadu a donucovacie opatrenia, ktoré podnikli s cieľom zabezpečiť, aby letecký dopravca vyriešil predtým zistené bezpečnostné nedostatky udržateľným spôsobom. Ďalej vyhlásili, že lietadlo prevádzkované dopravcom YAK Services bude pravidelne kontrolované na ploche, aby sa zabezpečil súlad s medzinárodnými normami. Na základe týchto informácií sa Komisia a členovia Výboru pre leteckú bezpečnosť nazdávajú, že predtým zistené bezpečnostné nedostatky na strane dopravcu YAK Service sa riešia v rámci zodpovednosti príslušných orgánov Ruskej federácie.

(111) Vychádzajúc z informácií, ktoré predložili tieto orgány, a na základe spoločných kritérií sa dospelo k záveru, že v tomto štádiu nie je potrebné žiadne ďalšie opatrenie. Členské štáty budú systematicky overovať účinné dodržiavanie príslušných bezpečnostných noriem dopravcom YAK Service prostredníctvom stanovenia priorít inšpekcií na ploche, ktoré sa majú vykonať na lietadle tohto leteckého dopravcu podľa nariadenia (ES) č. 351/2008.

(112) Prostredníctvom korešpondencie z 9. novembra 2009 informovali príslušné orgány Ruskej federácie Komisiu o rozhodnutí ich certifikačného výboru zo 6. novembra 2009 o zrušení obmedzení v minulosti uvalených na prevádzku leteckého dopravcu Aeroflot Nord.

(113) Príslušné orgány Ruskej federácie 9. novembra 2009 Komisiu informovali, že upravili svoje rozhodnutie z 25. apríla 2008, ktorým vylúčili z letovej prevádzky do Spoločenstva lietadlá uvedené na osvedčeniach AOC 13 ruských leteckých dopravcov. Tieto lietadlá neboli vybavené tak, aby mohli uskutočňovať medzinárodné lety podľa noriem ICAO (nemali vo výbave TAWS/E-GPWS), ich osvedčenie o letovej spôsobilosti vypršalo a nebolo obnovené.

(114) Podľa tohto nového rozhodnutia sa z prevádzky do Spoločenstva, v rámci Spoločenstva a zo Spoločenstva vylučujú tieto lietadlá:

a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; 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 a RA-85682.

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; všetkých (22) vrtuľníkov Kamov Ka-26 (neznáma registrácia); všetkých (49) vrtuľníkov Mi-8 (neznáma registrácia); všetkých (11) vrtuľníkov Mi-171 (neznáma registrácia); všetkých (8) vrtuľníkov Mi-2 (neznáma registrácia); všetky (1) vrtuľníky EC-120B: RA-04116.

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

e) Krasnoyarsky Airlines: Lietadlo typu TU-154M RA-85683, predtým na osvedčení AOC dopravcu Krasnoyarsky Airlines, ktoré už bolo zrušené skôr tohto roku, v súčasnosti prevádzkuje iný letecký dopravca s osvedčením získaným v Ruskej federácii.

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

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

[1] FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; všetky lietadlá Tupolev TU-134A vrátane: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 a RA-65973; všetky lietadlá Antonov AN-24RV vrátane: RA-46625 a RA-47818; lietadlo typu AN24RV s registračnými značkami RA-46625 and RA-47818 v súčasnosti prevádzkuje iný ruský dopravca.

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) lietadlá 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-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, a RA-65977; lietadlá RA-65143 a RA-65916 prevádzkuje iný ruský dopravca; všetky (1) lietadlá TU-134B: RA-65726 prevádzkuje iný ruský dopravca; všetky lietadlá (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); lietadlo typu AN-24B (RA-46267 a RA-47289 a lietadlo typu AN-24RV (RA-46509, RA-46519 a RA-47800) prevádzkuje iný ruský dopravca.

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

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

(115) Napriek tomu, že Komisia o to výslovne žiadala, ostatní leteckí dopravcovia zaradení do zoznamu Spoločenstva aktualizovaného 13. júla 2009 a orgány zodpovedné za regulačný dohľad nad týmito leteckými dopravcami doteraz neoznámili žiadne dôkazy o úplnej implementácii primeraných nápravných opatrení. Na základe spoločných kritérií sa preto usudzuje, že títo leteckí dopravcovia by mali naďalej podliehať či už zákazu vykonávania leteckej dopravy (príloha A), alebo prevádzkovým obmedzeniam (príloha B).

(116) 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 znením prílohy A k tomuto nariadeniu.

2. Príloha B sa nahrádza znením prílohy B k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

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

V Bruseli 26. novembra 2009

Za Komisiu

Jacques BARROT

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 osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	Kórejská ľudovodemokratická republika (KĽDR)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudánska republika
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodžské kráľovstvo
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	neznáme	VRB	Rwandská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Angoly zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou leteckej spoločnosti TAAG Angola Airlines, vrátane			Angolská republika
AEROJET	015	neznáme	Angolská republika
AIR26	004	DCD	Angolská republika
AIR GEMINI	002	GLL	Angolská republika
AIR GICANGO	009	neznáme	Angolská republika
AIR JET	003	MBC	Angolská republika
AIR NAVE	017	neznáme	Angolská republika
ALADA	005	RAD	Angolská republika
ANGOLA AIR SERVICES	006	neznáme	Angolská republika
DIEXIM	007	neznáme	Angolská republika
GIRA GLOBO	008	GGL	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
SERVISAIR	018	neznáme	Angolská republika
SONAIR	014	SOR	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 osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od 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	AFF	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.	LTL	Beninská republika
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninská republika
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninská republika
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Konžskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Konžská republika
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Konžská republika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Konžská republika
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	neznáme	Konžská republika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	neznáme	Konžská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Konžskej demokratickej republiky (KDR) zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane		—	Konžská demokratická republika (KDR)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	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	BRV	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)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Konžská demokratická republika (KDR)

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	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)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Konžská demokratická republika (KDR)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	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)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Konžská demokratická republika (KDR)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerial signature (ordonnance No. 78/205)	LCG	Konžská demokratická republika (KDR)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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)
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 osvedčenie od orgánov Džibuti zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Džibuti
DAALLO AIRLINES	neznáme	DAO	Džibuti
DJIBOUTI AIRLINES	neznáme	DJB	Džibuti
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Rovníkovej Guiney zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Rovníková Guinea
CRONOS AIRLINES	neznáme	neznáme	Rovníková Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	neznáme	CEL	Rovníková Guinea

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
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 osvedčenie od orgánov Indonézie zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou týchto dopravcov: 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	DRZ	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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	neznáme	Indonézska republika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	neznáme	Indonézska republika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonézska republika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonézska republika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonézska republika
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonézska republika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	neznáme	Indonézska republika
MEGANTARA	121-025	MKE	Indonézska republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
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
PENERBANGAN 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	SAE	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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonézska republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Kazachstanu zodpovedných za regulačný dohľad, okrem dopravcu Air Astana, vrátane			Kazašská republika
AERO AIR COMPANY	neznáme	neznáme	Kazašská republika
AEROPRAKT KZ	neznáme	APK	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

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
AIR TRUST AIRCOMPANY	neznáme	neznáme	Kazašská republika
AK SUNKAR AIRCOMPANY	neznáme	AKS	Kazašská republika
ALMATY AVIATION	neznáme	LMT	Kazašská republika
ARKHABAY	neznáme	KEK	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 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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazašská republika
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	neznáme	KZE	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
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Kazašská republika
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Kazašská republika
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	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	KKA	Kazašská republika
KAZAVIASPAS	neznáme	KZS	Kazašská republika
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazašská republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazašská republika
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazašská republika
NAVIGATOR	neznáme	neznáme	Kazašská republika
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	neznáme	KOV	Kazašská republika
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	neznáme	neznáme	Kazašská republika
PRIME AVIATION			Kazašská republika
SALEM AIRCOMPANY	neznáme	KKS	Kazašská republika
SAMAL AIR	neznáme	SAV	Kazašská republika
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Kazašská republika
SEMEYAVIA	neznáme	SMK	Kazašská republika
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazašská republika
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazašská republika
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazašská republika
SKYSERVICE	neznáme	neznáme	Kazašská republika
TYAN SHAN	neznáme	neznáme	Kazašská republika
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazašská republika
ZHETYSU AIRCOMPANY	neznáme	JTU	Kazašská republika
ZHERSU AVIA	neznáme	RZU	Kazašská republika
ZHEZKAZGANAIR	neznáme	neznáme	Kazašská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Kirgizskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Kirgizská republika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizská republika
ASIAN AIR	neznáme	AAZ	Kirgizská republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizská republika
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgizská republika
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizská republika
DAMES	20	DAM	Kirgizská republika
EASTOK AVIA	15	EEA	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	SGL	Kirgizská republika

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
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	VAC	Kirgizská republika
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Libérie zodpovedných za regulačný dohľad		—	Libéria
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Gabonskej republiky zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou Gabon Airlines, Afrijet a SN2AG, vrátane			**Gabonská republika**
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	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 osvedčenie od orgánov Svätého Tomáša a Princovho ostrova zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane	—	—	**Svätý Tomáš a Princov ostrov**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	neznáme	Svätý Tomáš a Princov ostrov
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Svätý Tomáš a Princov ostrov
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Svätý Tomáš a Princov ostrov
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	neznáme	Svätý Tomáš a Princov ostrov
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Svätý Tomáš a Princov ostrov
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	neznáme	Svätý Tomáš a Princov ostrov
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svätý Tomáš a Princov ostrov
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Svätý Tomáš a Princov ostrov
TRANSCARG	01/AOC/2009	neznáme	Svätý Tomáš a Princov ostrov
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Svätý Tomáš a Princov ostrov

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie 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 osvedčenie 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 osvedčenie od orgánov Zambie zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

PRÍLOHA B

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÝCH LETOVÁ PREVÁDZKA PODLIEHA PREVÁDZKOVÝM OBMEDZENIAM V RÁMCI SPOLOČENSTVA [1]

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC)	Číslo označenia leteckej spoločnosti ICAO	Štát prevádzkovateľa	Typ lietadla	Registračné značky a prípadne sériové výrobné 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 a 4 lietadiel typu Boeing B-737-700	Všetky lietadlá s výnimkou: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	Angolská republika
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukrajina	Všetky lietadlá s výnimkou jedného lietadla typu MD-83	Všetky lietadlá s výnimkou: UR-CFF	Ukrajina

[1] Afrijet smie na svoju súčasnú letovú prevádzku v rámci Európskeho spoločenstva používať len konkrétne uvedené lietadlo.
[2] Air Astana smie na svoju súčasnú letovú prevádzku v rámci Európskeho spoločenstva používať len konkrétne uvedené lietadlo.
[3] Gabon Airlines smie na svoju súčasnú letovú prevádzku v rámci Európskeho spoločenstva používať len konkrétne uvedené lietadlo.
[4] TAAG Angola Airlines smie na svoju letovú prevádzku do Portugalska použiť len konkrétne lietadlo podľa podmienok ustanovených v odôvodneniach (58) a (59) tohto nariadenia.

[1] Leteckým dopravcom uvedeným v prílohe B 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.