Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►B

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 474/2006

ze dne 22. března 2006

o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Nařízení Komise (ES) č. 910/2006 ze dne 20. června 2006	L 168	16	21.6.2006
►M2	Nařízení Komise (ES) č. 1543/2006 ze dne 12. října 2006	L 283	27	14.10.2006
►M3	Nařízení Komise (ES) č. 235/2007 ze dne 5. března 2007	L 66	3	6.3.2007
►M4	Nařízení Komise (ES) č. 787/2007 ze dne 4. července 2007	L 175	10	5.7.2007
►M5	Nařízení Komise (ES) č. 1043/2007 ze dne 11. září 2007	L 239	50	12.9.2007
►M6	Nařízení Komise (ES) č. 1400/2007 ze dne 28. listopadu 2007	L 311	12	29.11.2007

▼B

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 474/2006

ze dne 22. března 2006

o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES [1], a zejména na článek 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Kapitola II nařízení (ES) č. 2111/2005 (dále jen „základní nařízení“) stanoví postupy pro vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, a rovněž postupy, které členským státům za určitých okolností umožňují přijmout výjimečná opatření ukládající zákaz provozovat leteckou dopravu na jejich území.

(2) V souladu s čl. 3 odst. 3 základního nařízení sdělily všechny členské státy Komisi totožnost leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy na jejich území, důvody, které k přijetí těchto zákazů vedly, a další podstatné informace.

(3) Komise informovala všechny dotčené letecké dopravce buď přímo, nebo, pokud to nebylo možné, prostřednictvím orgánů odpovědných za regulační dohled nad nimi a uvedla podstatné skutečnosti a úvahy, které byly základem pro rozhodnutí uložit jim zákaz provozování letecké dopravy ve Společenství.

(4) V souladu s článkem 7 základního nařízení poskytla Komise dotčeným leteckým dopravcům možnost konzultovat dokumenty předložené členskými státy, možnost předložit písemné připomínky a do deseti pracovních dnů přednést ústně jejich stanovisko Komisi a Výboru pro leteckou bezpečnost [2].

(5) V příloze základního nařízení jsou uvedena společná kritéria pro rozhodování o zákazu provozování letecké dopravy z bezpečnostních důvodů na úrovni Společenství.

Air Bangladesh

(6) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce Air Bangladesh, pokud jde o určité letadlo z jeho letadlového parku. Tyto nedostatky zjistil členský

[1] Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

[2] Zřízený článkem 12 nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4).

▼B

stát Německo při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([1]).

(7) Air Bangladesh neodpověděl dostatečně a včas na dotaz úřadu pro civilní letectví Německa ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu, což ukazuje na nedostatek průhlednosti či komunikace, o kterém svědčí to, že neodpověděl na korespondenci tohoto členského státu. Do dnešního dne nemělo Německo příležitost ověřit, zda byly bezpečnostní nedostatky odstraněny.

(8) Orgány Bangladéše odpovědné za regulační dohled nad Air Bangladesh nevykonávají dostatečný dohled nad jedním konkrétním letadlem, které tento dopravce používá, v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími z Chicagské úmluvy.

(9) Na základě společných kritérií se proto soudí, že dopravci Air Bangladesh by mělo být uloženo přísné provozní omezení a měl by být zařazen do přílohy B.

Air Koryo

(10) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce Air Koryo. Tyto nedostatky zjistila Francie a Německo při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([2]).

(11) Při dalších inspekcích letištních ramp v rámci programu SAFA ([3]) bylo zjištěno trvalé zanedbávání ze strany Air Koryo řešit nedostatky, o kterých byl dříve informován Francií.

(12) Na skryté systémové bezpečnostní nedostatky ze strany Air Koryo ukazují průkazné informace o vážné události, které sdělila Francie.

(13) Air Koryo prokázal neschopnost odstranit tyto bezpečnostní nedostatky.

(14) Air Koryo neodpověděl dostatečně a včas na dotaz úřadu pro civilní letectví Francie ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu, což ukazuje na nedostatek průhlednosti či komunikace, o kterém svědčí to, že neodpověděl na žádost uvedeného členského státu.

(15) Nápravný akční plán předložený leteckým dopravcem Air Koryo jako odpověď na žádost Francie nebyl přiměřený a dostatečný, aby mohl napravit zjištěné bezpečnostní nedostatky závažné povahy.

(16) Orgány Korejské lidově demokratické republiky odpovědné za regulační dohled nad Air Koryo nevykonávají dostatečný dohled nad tímto dopravcem v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími z Chicagské úmluvy.

(17) Na základě společných kritérií se proto soudí, že Air Koryo nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

Ariana Afghan Airlines

(18) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích u některých letadel, která provozuje letecký dopravce Ariana Afghan Airlines. Tyto nedostatky zjistil členský stát Německo

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004.
([2]) DGAC/F 2000-210
Chybí odkaz na další inspekci SAFA provedenou Německem.
([3]) DGAC/F-2000-895.

▼B

při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([1]).

(19) Ariana Afghan Airlines prokázal neschopnost odstranit tyto bezpečnostní nedostatky.

(20) Ariana Afghan Airlines neodpověděl dostatečně a včas na dotaz úřadu pro civilní letectví Německa ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu, což ukazuje na nedostatek komunikace, o kterém svědčí to, že neodpověděl dostatečně na korespondenci tohoto členského státu.

(21) Příslušné orgány Afghánistánu, v němž jsou letadla, která letecký dopravce Ariana Afghan Airlines používá, zaregistrována, nevykonávají dostatečný dohled nad letadly, která tento dopravce používá, v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími z Chicagské úmluvy.

(22) Na základě společných kritérií se proto soudí, že Ariana Afghan nesplňuje příslušné bezpečnostní normy u všech letadel, která provozuje, s výjimkou letadla A310 poznávací číslo F-GYYY, které je zaregistrováno ve Francii a podléhá dohledu francouzských orgánů.

BGB Air

(23) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce BGB Air. Tyto nedostatky zjistila Itálie při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([2]).

(24) BGB Air prokázal neschopnost nebo neochotu odstranit bezpečnostní nedostatky, o čemž svědčí předložení sebehodnocení podle norem ICAO na základě kontrolního seznamu zahraničního provozovatele předloženého Itálií, které nebylo v souladu s následnými zjištěními inspekcí SAFA.

(25) BGB Air neodpověděl dostatečně na dotaz úřadu pro civilní letectví Itálie ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu, což ukazuje na nedostatek průhlednosti či komunikace, o kterém svědčí to, že neodpověděl na některé dopisy zaslané tímto členským státem.

(26) Nebyl předložen žádný důkaz o tom, že by dopravce BGB Air vypracoval nápravný akční plán, který by vedl k nápravě závažných bezpečnostních nedostatků, jako odpověď na žádost Itálie.

(27) Orgány Kazachstánu odpovědné za regulační dohled nad BGB Air nespolupracovaly v plné míře s úřadem pro civilní letectví Itálie v případě vzniku obav v souvislosti s bezpečností provozu BGB Air, který v tomto státě získal oprávnění, o čemž svědčí to, že nereagovaly na korespondenci zaslanou tímto členským státem.

(28) Na základě společných kritérií se proto soudí, že BGB Air nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

Buraq Air

(29) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích při provozování letecké nákladní dopravy na straně leteckého dopravce Buraq Air. Tyto nedostatky zjistilo Švédsko a Nizozemsko při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([3]).

([1]) LBA-D-2004-269
LBA-D-2004-341
LBA-D-2004-374
LBA-D-2004-597.

([2]) ENAC-IT-2005-237.

([3]) LFV-S-2004-2004-52
CAA-NL-2005-47.

▼B

(30) Buraq Air neodpověděl dostatečně a včas na dotaz úřadu pro civilní letectví Německa ohledně bezpečnostních stránek při provozování letecké nákladní dopravy, což ukazuje na nedostatek průhlednosti či komunikace, o kterém svědčí to, že neodpověděl na korespondenci tohoto členského státu.

(31) Orgány Libye odpovědné za regulační dohled nad Buraq Air nevykonávají dostatečný dohled nad provozováním letecké nákladní dopravy tohoto dopravce v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími z Chicagské úmluvy.

(32) Na základě společných kritérií se proto soudí, že dopravci Buraq Air by měla být uložena přísná provozní omezení a měl by být zařazen do přílohy B.

Air Service Comores

(33) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce Air Service Comores. Tyto nedostatky zjistil členský stát Francie při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([1]).

(34) Neexistují důkazy o provádění nápravného akčního plánu dopravcem Air Service Comores, který by vedl k nápravě závažných bezpečnostních nedostatků, jako odpověď na žádost Francie.

(35) Orgány odpovědné za regulační dohled nad Air Service Comores prokázaly neschopnost odstranit bezpečnostní nedostatky.

(36) Orgány Komor odpovědné za regulační dohled nespolupracovaly včas s úřadem pro civilní letectví Francie, když byly vyjádřeny obavy v souvislosti s bezpečností provozu leteckého dopravce, který v tomto státě získal licenci nebo oprávnění.

(37) Na základě společných kritérií se proto soudí, že Air Service Comores nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

GST Aero Air Company

(38) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce GST Aero Air Company. Tyto nedostatky zjistila Itálie při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([2]).

(39) GST Aero Air Company prokázal neschopnost nebo neochotu odstranit bezpečnostní nedostatky.

(40) GST Aero Air Company neodpověděl dostatečně a včas na dotaz úřadu pro civilní letectví Itálie ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu, což ukazuje na nedostatek průhlednosti či komunikace, o kterém svědčí to, že neodpověděl na korespondenci zaslanou tímto členským státem.

(41) Neexistují důkazy o provádění nápravného akčního plánu dopravcem GST Aero Air Company, který by vedl k nápravě závažných bezpečnostních nedostatků, jako odpověď na žádost Itálie.

(42) Orgány Kazachstánu odpovědné za regulační dohled nad GST Aero Air Company nespolupracovaly v plné míře s úřadem pro civilní letectví Itálie, když byly vyjádřeny obavy v souvislosti s bezpečností provozu dopravce, který v tomto státě získal licenci nebo oprávnění, o čemž svědčí to, že na korespondenci zaslanou Itálií reagovaly jen částečně.

(43) Na základě společných kritérií se proto soudí, že GST Aero Air Company nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

([1]) DGAC/F-2005-1222.
([2]) ENAC-IT-2005-170
ENAC-IT-2005-370.

▼B

Phoenix Aviation

(44) Orgány Kyrgyzstánu odpovědné za regulační dohled prokázaly neschopnost při provádění a prosazování příslušných bezpečnostních norem u leteckého dopravce Phoenix Aviation. I když osvědčení leteckého provozovatele společnosti Phoenix vydal Kyrgyzstán, existují důkazy, že tato letecká společnost měla hlavní sídlo své obchodní činnosti ve Spojených arabských emirátech, což je v rozporu s požadavky přílohy 6 Chicagské úmluvy. Ve vyšetřovací zprávě Státního výboru USA pro bezpečnost v dopravě (NTSB) ([1]) k nehodě letu č. 904 společnosti Kam Air, který provozoval letecký dopravce Phoenix Aviation, se uvádí, že Phoenix Aviation má své hlavní sídlo ve Spojených arabských emirátech.

(45) Na základě společných kritérií se proto soudí, že Phoenix Aviation nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

Phuket Airlines

(46) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce Phuket Airlines. Tyto nedostatky zjistily členské státy Spojené království a Nizozemsko při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([2]).

(47) Phuket Airlines prokázal neschopnost odstranit včas a dostatečně bezpečnostní nedostatky.

(48) Orgány Thajska odpovědné za regulační dohled nespolupracovaly v plné míře s úřadem pro civilní letectví Nizozemska, když byly vyjádřeny obavy v souvislosti s bezpečností provozu leteckého dopravce Phuket Airlines, který v tomto státě získal oprávnění, o čemž svědčí to, že neodpověděly na příslušnou korespondenci tohoto členského státu.

(49) Na základě společných kritérií se proto soudí, že Phuket Airlines nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

Reem Air

(50) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce Reem Air. Tyto nedostatky zjistilo nejprve Nizozemsko při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([3]).

(51) Při dalších inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([4]) potvrdilo Nizozemsko v případě jednoho

([1]) Factual Aviation Report, USA-National Transportation Safety Board, 2. března 2005, (NTSB ID: DCA05RA033).

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

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

([4]) CAA-NL-2005-230
CAA-NL-2005-234
CAA-NL-2005-235.

▼B

konkrétního letadla trvalé zanedbávání ze strany Reem Air řešit nedostatky.

(52) Reem Air prokázal neschopnost nebo neochotu odstranit bezpečnostní nedostatky.

(53) Reem Air neodpověděl dostatečně a včas na dotaz úřadu pro civilní letectví Nizozemska ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu, což ukazuje na nedostatek průhlednosti či komunikace, o které svědčí to, že neodpověděl na korespondenci zaslanou uvedeným členským státem.

(54) Neexistují důkazy o provádění nápravného akčního plánu dopravcem Reem Air, který by vedl k nápravě závažných bezpečnostních nedostatků, jako odpověď na žádost Nizozemska.

(55) Orgány Kyrgyzstánu odpovědné za regulační dohled nad Reem Air nevykonávají dostatečný dohled nad tímto dopravcem v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími z Chicagské úmluvy, o čemž svědčí přetrvávající závažné bezpečnostní nedostatky. Kromě toho dokazují informace, které Komisi dodal Reem Air během slyšení poskytnutého této společnosti, že i když osvědčení leteckého provozovatele společnosti Reem Air vydal Kyrgyzstán, má tato letecká společnost hlavní sídlo své obchodní činnosti ve Spojených arabských emirátech, což je v rozporu s požadavky přílohy 6 Chicagské úmluvy.

(56) Na základě společných kritérií se proto soudí, že Reem Air nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

Silverback Cargo Freighters

(57) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce Silverback Cargo Freighters. Tyto nedostatky zjistila Belgie při inspekci letištních ramp prováděné v rámci programu SAFA ([1]).

(58) Silverback Cargo Freighters, který rovněž zajišťuje údržbu (kontroly A a B) svých vlastních letadel, neodpověděl dostatečně na dotaz úřadu pro civilní letectví tohoto členského státu ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu, což ukazuje na nedostatek průhlednosti či komunikace, o kterém svědčí to, že neodpověděl na příslušné žádosti předložené tímto členským státem.

(59) Na základě společných kritérií se proto soudí, že Silverback Cargo Freighters nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

Letečtí dopravci z Konžské demokratické republiky

(60) Přes veškerou snahu mají úřady pro civilní letectví Konžské demokratické republiky (KDR) přetrvávající obtíže při provádění a prosazování příslušných bezpečnostních norem, o čemž svědčí Souhrnná zpráva z auditu Ředitelství pro civilní letectví Konžské demokratické republiky (Kinshasa, 11. až 18. června 2001) uskutečněného v rámci všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu (USOAP) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). V současné době zejména nefunguje žádný systém vydávání osvědčení leteckého provozovatele.

(61) Orgány KDR odpovědné za regulační dohled následně prokázaly neschopnost provádět dostatečný bezpečnostní dohled.

(62) Dopravci Central Air Express se ukládá zákaz provozování letecké dopravy z důvodů prokázaných nedostatků týkajících se mezinárodních bezpečnostních norem a jeho nedostatečné spolupráce s členským státem.

([1]) BCAA-2005-36.

▼B

(63) Belgie ([1]) a Hewa Bora Airways (HBA) poskytly informace ukazující, že v případě HBA byly nedostatky zjištěné v minulosti belgickými orgány v případě určitých letadel do značné míry odstraněny. Belgie dále Komisi informovala, že má v úmyslu provádět v případě HBA systematické inspekce letištních ramp. Vzhledem k tomu by mělo být tomuto leteckému dopravci povoleno nadále provozovat současnou leteckou dopravu.

(64) Na základě společných kritérií se proto soudí, že by měli být všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění Konžské demokratické republiky (KDR), zařazeni do přílohy A s výjimkou dopravce Hewa Bora Airways (HBA), který by měl být zařazen do přílohy B.

Letečtí dopravci z Rovníkové Guiney

(65) Orgány Rovníkové Guiney odpovědné za regulační dohled nespolupracovaly v plné míře s úřadem pro civilní letectví Spojeného království, když byly vyjádřeny obavy v souvislosti s bezpečností provozu dopravců, kteří v tomto státě získali licenci nebo oprávnění. Spojené království požádalo generálního ředitele pro civilní letectví (Director General of Civil Aviation – DGCA) v Rovníkové Guineji dopisem ze dne 27. března 2002 ([2]) o objasnění těchto bodů:

— značný nárůst počtu letadel zaregistrovaných v Rovníkové Guineji a návrhy, aby se správou rejstříku zabývala Kancelář pro registraci letadel (Aircraft Registration Bureau – ARB) nebo podobná organizace;

— skutečnost, že řada provozovatelů majících osvědčení leteckého provozovatele (AOC) vydané Rovníkovou Guineou, nemá hlavní sídlo své obchodní činnosti v Rovníkové Guineji.

Dopis rovněž generálního ředitele pro civilní letectví upozorňoval, že Spojené království nebude moci leteckým společnostem Rovníkové Guiney povolit další obchodní operace na svém území, pokud se orgány Spojeného království nepřesvědčí, že je nad těmito společnostmi prováděn dostatečný dohled. Na tento dopis Rovníková Guinea neodpověděla.

(66) Orgány Rovníkové Guiney odpovědné za regulační dohled prokázaly neschopnost při provádění a prosazování příslušných bezpečnostních norem, o níž svědčí zejména audity a související nápravné akční plány vypracované na základě všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu (USOAP) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Takovýto audit Rovníkové Guiney na základě USOAP proběhl v květnu 2001, přičemž zpráva z auditu ([3]) ukázala, že úřad pro civilní letectví nebyl v době konání auditu schopen poskytnout dostatečný dohled nad svými leteckými společnostmi a zajistit, aby jejich provoz byl v souladu s normami ICAO. Mezi skutečnosti zjištěné během auditu patřilo zejména:

— chybí organizace schopná zabezpečit bezpečnostní dohled, zejména pak vyškolení pracovníci v oblasti udělování licencí, provozu letadel nebo letové způsobilosti;

— neschopnost zjistit číslo letadla v rejstříku nebo čísla vydaných a platných osvědčení způsobilosti letadla;

([1]) Inspekce letištních ramp v rámci programu SAFA provedená belgickými orgány dne 11. března 2006 v Bruselu.

([2]) Korespondence mezi Ministerstvem dopravy Spojeného království a DGCA v Rovníkové Guineji o „rejstříku letadel Rovníkové Guiney“ (ze dne 27. března 2002).

([3]) ICAO-USOAP Summary Report – Audit of the Directorate of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea (Malabo, 14. až 18. května 2001).

▼B

— není vytvořen strukturovaný systém osvědčování a dohledu nad leteckými provozovateli;

— nejsou přijaty předpisy o leteckém provozu;

— není prováděn dohled nad schválenými provozovateli;

— není vytvořen systém zaměřený na plnění základních povinností agentury pro kontrolu způsobilosti letadla.

Generální ředitelství pro civilní letectví Rovníkové Guiney rovněž dosud nepředložilo ICAO akční plán na vyřešení zjištění vyplývajících z tohoto auditu ([1]) a následně neproběhla ani kontrolní mise.

(67) Orgány Rovníkové Guiney odpovědné za regulační dohled prokázaly neschopnost při provádění a prosazování příslušných bezpečnostních norem v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími z Chicagské úmluvy. Ve skutečnosti někteří držitelé osvědčení leteckého provozovatele (AOC) vydaného Rovníkovou Guineou nemají hlavní sídlo své obchodní činnosti v Rovníkové Guineji, což je v rozporu s požadavky přílohy 6 Chicagské úmluvy ([2]).

(68) Orgány Rovníkové Guiney odpovědné za regulační dohled nad těmito leteckými dopravci prokázaly neschopnost provádět příslušný bezpečnostní dohled nad těmito dopravci: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE – Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA – Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE – Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Na základě společných kritérií se proto soudí, že všem leteckým dopravcům, kteří získali oprávnění Rovníkové Guiney, by měl být uložen zákaz provozování letecké dopravy a měli by být zařazeni do přílohy A.

Letečtí dopravci z Libérie

(70) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce International Air Services, který získal oprávnění v Libérii. Tyto nedostatky zjistila Francie při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([3]).

(71) Orgány Libérie odpovědné za regulační dohled nespolupracovaly v plné míře s úřadem pro civilní letectví Spojeného království, když byly informovány o závažných bezpečnostních nedostatcích zjištěných během inspekce letištních ramp u letadla zaregistrovaného Libérií, kterou provedl úřad pro civilní letectví Spojeného království dne 5. března 1996 ([4]). Vznikly obavy v souvislosti s bezpečností provozu leteckých dopravců, kteří v Libérii získali licenci nebo oprávnění, když úřad pro civilní letectví Spojeného království informoval dne 12. března 1996 liberijského DCA, že budou zamítnuty všechny žádosti o povolení provozovat obchodní služby ve Spojeném království pro letadla zaregistrovaná v Libérii, pokud liberijské orgány neprokáží, že mají účinný regulační systém, který zajistí způsobilost letadla zapsaného do rejstříku Libérie. Liberijské orgány dosud neodpověděly. Podobně nespolupracovaly liberijské orgány v plné míře s úřadem pro civilní letectví Francie, neboť odmítly odpovědět, když tento

([1]) ICAO Pracovní dokument Rady C-WP/12471
([2]) Korespondence mezi Ministerstvem Spojeného království a ECAC o „vydávání dokumentů letadla neschválenými společnostmi“ (ze dne 6. srpna 2003).
([3]) DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316
([4]) UK-CAA Regulation Group – Aircraft Survey Report, 5. března 1996 (Office code: 223).

▼B

členský stát projevil obavy o bezpečnost provozu dopravce, který získal licenci nebo oprávnění v Libérii.

(72) Orgány Libérie odpovědné za regulační dohled prokázaly neschopnost při provádění a prosazování příslušných bezpečnostních norem. Samotná vláda Libérie v roce 1996 ([1]) připustila, že z důvodu občanského konfliktu nebylo možné udržet regulační dohled nad letadlem z Monrovie zaregistrovaným v Libérii. I když byla v roce 2003 podepsána souhrnná mírová dohoda a OSN i prozatímní národní vláda Libérie začínají pomalu uskutečňovat opatření na zlepšení bezpečnosti, schopnost vlády spravovat její rejstřík se pravděpodobně od roku 1996 nezlepšila. Vzhledem k bezpečnostní situaci ICAO dosud v Libérii neprovedla audit na základě všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu (USOAP).

(73) Orgány Libérie odpovědné za regulační dohled nad těmito leteckými dopravci prokázaly neschopnost provádět příslušný bezpečnostní dohled nad těmito dopravci: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Na základě společných kritérií se proto soudí, že všem leteckým dopravcům, kteří získali oprávnění Libérie, by měl být uložen zákaz provozování letecké dopravy a měli by být zařazeni do přílohy A.

Letečtí dopravci ze Sierry Leone

(75) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce Air Universal Ltd. Tyto nedostatky zjistilo Švédsko při inspekci letištních ramp prováděné v rámci programu SAFA ([2]).

(76) Orgány Sierry Leone odpovědné za regulační dohled nespolupracovaly v plné míře s úřadem pro civilní letectví Švédska, když byly vyjádřeny obavy v souvislosti s bezpečností provozu leteckého dopravce Air Universal Ltd., který v tomto státě získal oprávnění, o čemž svědčí to, že neodpověděly na korespondenci tohoto členského státu.

(77) Všem dopravcům, kteří podléhají dohledu ze strany Sierry Leone, bylo v dřívější době zamítnuto nebo zrušeno oprávnění k provozování letecké dopravy nebo technické povolení Spojeným královstvím.

(78) I když osvědčení leteckého provozovatele společnosti Air Universal Ltd. vydala Sierra Leone, existují důkazy, že tato letecká společnost má hlavní sídlo své obchodní činnosti v Jordánsku, což je v rozporu s požadavky přílohy 6 Chicagské úmluvy.

(79) Orgány Sierry Leone odpovědné za regulační dohled nad Air Universal Ltd. nevykonávají dostatečný dohled nad tímto dopravcem v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími z Chicagské úmluvy.

(80) Na základě společných kritérií se proto soudí, že Air Universal Ltd. nesplňuje příslušné bezpečnostní normy.

([1]) Korespodence mezi Ministerstvem dopravy Libérie a DGCA Spojeného království o „neschopnosti udržovat regulační dohled nad letadly zaregistrovanými v Libérii z důvodu liberijského občanského konfliktu“, 28. srpna 1996.

([2]) LFV-S-04-0037.

▼B

(81) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckých dopravců, kteří získali oprávnění Sierry Leone. Tyto nedostatky zjistily tři členské státy, Spojené království, Malta a Švédsko, při inspekcích letištních ramp prováděných v rámci programu SAFA ([1]).

(82) Orgány Sierry Leone odpovědné za regulační dohled nespolupracovaly v plné míře s úřady pro civilní letectví Švédska a Malty, když byly vyjádřeny obavy v souvislosti s bezpečností provozu leteckého dopravce Air Universal Ltd., který v tomto státě získal oprávnění, o čemž svědčí to, že neodpověděly na korespondenci tohoto členského státu.

(83) Orgány Sierry Leone odpovědné za regulační dohled prokázaly neschopnost při provádění a prosazování příslušných bezpečnostních norem v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími z Chicagské úmluvy. Sierra Leone nemá příslušný fungující systém na provádění kontrol svých provozovatelů nebo letadel a nemá technické kapacity a zdroje, aby tento úkol zvládla. Někteří držitelé osvědčení leteckého provozovatele vydaného Sierrou Leone neměli hlavní sídlo své obchodní činnosti v Sieře Leone, což je v rozporu s požadavky přílohy 6 Chicagské úmluvy.

(84) Nápravný akční plán předložený Sierrou Leone je považován za nevhodný (nebo nedostatečný), aby mohl napravit všechny zjištěné závažné bezpečnostní nedostatky. Úřad pro civilní letectví Sierry Leone uzavřel smlouvu se soukromou společností International Aviation Surveyors (IAS), aby jeho jménem prováděla některé činnosti související s dohledem. Tato dohoda mezi dvěma stranami ve formě memoranda o porozumění ([2]) však neposkytuje odpovídající systém dohledu nad letadly zapsanými v rejstříku Sierry Leone. Zejména:

— letadla/letecké společnosti, na něž se memorandum o porozumění vztahuje, neměly základnu v Sieře Leone a pracovníci IAS nebyli umístěni ani do Sierry Leone, ani do země, kde měly základnu letecké společnosti;

— zdá se, že IAS neměla žádnou výkonnou pravomoc;

— IAS nesla odpovědnost za běžné inspekce dotyčných leteckých společností, ale nebyla specifikována míra inspekční činnosti;

— memorandum o porozumění poskytovalo IAS smluvní vztah s dotyčnými leteckými společnostmi;

— zdá se, že memorandum o porozumění se nevztahovalo přiměřeným způsobem na dohled nad letovými operacemi.

(85) Orgány Sierry Leone odpovědné za regulační dohled nad těmito leteckými dopravci prokázaly neschopnost provádět příslušný bezpečnostní dohled nad těmito dopravci: Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd, Air Rum Ltd, Air Salone, Ltd, Air Universal Ltd, Destiny Air Services Ltd, First Line Air (sl) Ltd, Heavylift Cargo, paramount airlines, Ltd, Star Air Ltd, Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

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

([2]) Memorandum o porozumění mezi DCA Sierra Leone a „Mezinárodní leteckou inspekcí FAST“ o inspekcích, dohledem a poskytováním regulačních služeb mimoregionálním provozovatelům letecké dopravy (IAS/SL DCA MOA 201101).

▼B

(86) Na základě společných kritérií se proto soudí, že všem leteckým dopravcům, kteří získali oprávnění Sierry Leone, by měl být uložen zákaz provozování letecké dopravy a měli by být zařazeni do přílohy A.

Letečtí dopravci ze Svazijska

(87) Existují ověřené důkazy o závažných bezpečnostních nedostatcích na straně leteckého dopravce Jet Africa, který získal oprávnění Svazijska. Tyto nedostatky zjistilo Nizozemsko při inspekci letištních ramp prováděné v rámci programu SAFA ([1]).

(88) Jet Africa neodpověděl dostatečně a včas na dotaz úřadu pro civilní letectví Nizozemska ohledně bezpečnostních stránek jeho provozu, což ukazuje na nedostatek průhlednosti či komunikace, o které svědčí to, že neodpověděl na korespondenci zaslanou uvedeným členským státem.

(89) Nebyl předložen žádný důkaz o tom, že by dopravce Jet Africa vypracoval nápravný akční plán, který by vedl k nápravě závažných bezpečnostních nedostatků, jako odpověď na žádost Nizozemska.

(90) Orgány Svazijska odpovědné za regulační dohled prokázaly neschopnost při provádění a prosazování příslušných bezpečnostních norem, o čemž svědčí zejména audit na základě USOAP, který proběhl v březnu 1999. Zpráva z auditu ([2]) došla k závěru, že v době auditu nebylo Svazijsko schopné uspokojivě vykonávat povinnosti spojené s bezpečnostním dohledem, pokud jde o jeho rejstřík leteckých společností a letadel. Rovněž uvedla, že nebylo možné stanovit skutečný počet letadel v rejstříku, neboť rejstřík nebyl řádně veden. Auditorský tým rovněž nemohl stanovit skutečný počet licencí vydaných Svazijskem, které byly dosud v platnosti, protože nebyly vedeny záznamy. Kontrolní mise auditu na základě USOAP neproběhla, protože Svazijsko neposkytlo ICAO informace o dosaženém pokroku při provádění akčního plánu na řešení zjištění vyplývajících z auditu.

(91) Orgány Svazijska odpovědné za regulační dohled nad těmito leteckými dopravci prokázaly neschopnost provádět příslušný bezpečnostní dohled nad těmito dopravci: Aero Africa (Pty) Ltd, African International Airways (Pty) Ltd, Airlink Swaziland Ltd, Northeast Airlines (Pty) Ltd, Scan Air Charter Ltd, Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Na základě společných kritérií se proto soudí, že všem leteckým dopravcům, kteří získali oprávnění Svazijska, by měl být uložen zákaz provozování letecké dopravy a měli by být zařazeni do přílohy A.

Obecné informace o dopravcích zařazených do seznamu

(93) Vzhledem k tomu, že by nebyla ohrožena bezpečnost, může být všem leteckým dopravcům dovoleno uplatňovat práva provozování dopravy tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.

(94) Seznam Společenství má být aktualizován pravidelně a tehdy, jakmile je to požadováno, aby byl zohledněn vývoj v oblasti bezpečnosti, pokud jde o dotyčné letecké dopravce, a to na základě dalších důkazů o podniknutých nápravných opatřeních.

([1]) CAA/NL-2004-98.
([2]) ICAO-USOAP Summary Report – Audit of the Directorate of Civil Aviation of Swaziland (Mbabane, 9. až 12 března 1999).

▼B

Letečtí dopravci nezařazení do seznamu

(95) Vzhledem k důkazům, které poskytla společnost Tuninter a orgány Tuniska odpovědné za regulační dohled nad touto společností a které dále potvrdila Itálie, se má za to, že existují ověřené důkazy o tom, že tento letecký dopravce odstranil závažné bezpečnostní nedostatky zjištěné italskými orgány během dvou inspekcí na místě.

(96) Na základě informací poskytnutých Německem se má za to, že již nadále neexistují ověřené důkazy o neschopnosti nebo neochotě orgánů Tádžikistánu odpovědných za regulační dohled nad leteckými dopravci, kteří získali oprávnění v tomto státě.

(97) Na základě informací poskytnutých Belgii, které ukazují, že nedostatky, které vedly k uložení zákazu provozování letecké dopravy v uvedeném státě leteckým dopravcům I.C.T.T.P.W. a South Airlines, již byly plně odstraněny, se má za to, že neexistují ověřené důkazy o přetrvávajících závažných nedostatcích na straně těchto leteckých dopravců.

(98) Na základě informací poskytnutých Německem, které ukazují, že konkrétní letadlo, kvůli kterému bylo společnosti Atlant Soyuz uloženo provozní omezení, již nadále není součástí jeho letadlového parku, se má za to, že neexistují ověřené důkazy o přetrvávajících závažných nedostatcích na straně tohoto leteckého dopravce.

(99) Na základě informací, které jsou v tomto stádiu k dispozici, se má za to, že neexistují ověřené důkazy o neodstraněných závažných nedostatcích na straně leteckého dopravce Air Mauritanie. Nicméně je třeba dále posoudit schopnost orgánů Mauritánie odpovědných za regulační dohled nad tímto leteckým dopravcem. Za tímto účelem by měla Komise do 2 měsíců provést za pomoci orgánů všech zúčastněných členských států hodnocení orgánů Mauritánie odpovědných za regulační dohled nad tímto leteckým dopravcem a podniků, za něž odpovídají.

(100) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro leteckou bezpečnost,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedený v kapitole II základního nařízení.

Článek 2

Zákazy provozování letecké dopravy

1. Letečtí dopravci uvedení v příloze A podléhají zákazu provozovat veškerou leteckou dopravu ve Společenství.

2. Letečtí dopravci uvedení v příloze B podléhají ve Společenství provozním omezením. Provozní omezení spočívají v zákazu používat konkrétní letadla nebo konkrétní typy letadel uvedené v příloze B.

▼B

Článek 3

Prosazování

Členské státy uvědomí Komisi o všech opatřeních přijatých podle čl. 3 odst. 1 základního nařízení za účelem prosazování zákazů provozování letecké dopravy na jejich území, které jsou na seznamu Společenství a vztahují se na letecké dopravce, jimž jsou tyto zákazy uloženy.

Článek 4

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼M6

PŘÍLOHA A

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ PODLÉHAJÍ ÚPLNÉMU ZÁKAZU PROVOZOVAT LETECKOU DOPRAVU VE SPOLEČENSTVÍ [1]

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
AIR KORYO	Není známo	KOR	Korejská lidově demokratická republika (KLDR)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Súdán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghánistán
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Íránská islámská republika
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Není známo	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukrajina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukrajina
Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Konžské demokratické republiky (KDR) odpovědných za regulační dohled, včetně		—	Konžská demokratická republika (KDR)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Konžská demokratická republika (KDR)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Konžská demokratická republika (KDR)

[1] Všem leteckým dopravcům uvedeným v příloze A by mohlo být dovoleno uplatňovat práva provozování dopravy tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.

▼**M6**

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Konžská demokratická republika (KDR)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Podpis ministra (nařízení 78/205)	LCG	Konžská demokratická republika (KDR)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)

▼M6

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Konžská demokratická republika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Konžská demokratická republika (KDR)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Není známo	Konžská demokratická republika (KDR)
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Rovníkové Guiney odpovědných za regulační dohled, včetně			Rovníková Guinea
CRONOS AIRLINES	Není známo	Není známo	Rovníková Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Rovníková Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Není uvedeno	Rovníková Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Rovníková Guinea

▼M6

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
GUINEA AIRWAYS	738	Není uvedeno	Rovníková Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Rovníková Guinea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Indonésie odpovědných za regulační dohled, včetně			Indonésie
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Není známo	Indonésie
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonésie
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Není známo	Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Není známo	Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Není známo	Indonésie
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Není známo	Indonésie
CARDIG AIR	121-013	Není známo	Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Není známo	Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Není známo	Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonésie
EASTINDO	135-038	Není známo	Indonésie
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Není známo	Indonésie
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Není známo	Indonésie
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonésie
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Není známo	Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	Není známo	Indonésie
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonésie
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Není známo	Indonésie
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Není známo	Indonésie
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonésie

▼M6

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Není známo	Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonésie
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Není známo	Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Není známo	Indonésie
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonésie
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Není známo	Indonésie
SMAC	135-015	SMC	Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonésie
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Není známo	Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Není známo	Indonésie
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Není známo	Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonésie
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonésie
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kyrgyzské republiky odpovědných za regulační dohled, včetně		—	Kyrgyzská republika
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Kyrgyzská republika
AIR MANAS	17	MBB	Kyrgyzská republika
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Kyrgyzská republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyzská republika
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Kyrgyzská republika
BOTIR AVIA	10	BTR	Kyrgyzská republika
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kyrgyzská republika
DAMES	20	DAM	Kyrgyzská republika
EASTOK AVIA	15	Není známo	Kyrgyzská republika
ESEN AIR	2	ESD	Kyrgyzská republika
GALAXY AIR	12	GAL	Kyrgyzská republika

▼M6

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kyrgyzská republika
INTAL AVIA	27	INL	Kyrgyzská republika
ITEK AIR	04	IKA	Kyrgyzská republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kyrgyzská republika
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kyrgyzská republika
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Kyrgyzská republika
MAX AVIA	33	MAI	Kyrgyzská republika
OHS AVIA	09	OSH	Kyrgyzská republika
S GROUP AVIATION	6	Není známo	Kyrgyzská republika
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kyrgyzská republika
SKY WAY AIR	21	SAB	Kyrgyzská republika
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kyrgyzská republika
TRAST AERO	05	TSJ	Kyrgyzská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libérie odpovědných za regulační dohled	—	—	Libérie
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Sierry Leone odpovědných za regulační dohled, včetně	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Není známo	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Není známo	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Není známo	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Není známo	Není známo	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Není známo	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Není známo	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Není známo	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Není známo	Není známo	Sierra Leone
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Svazijska odpovědných za regulační dohled, včetně	—	—	Svazijsko
AERO AFRICA (PTY) LTD	Není známo	RFC	Svazijsko
JET AFRICA SWAZILAND	Není známo	OSW	Svazijsko
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Není známo	RSN	Svazijsko
SCAN AIR CHARTER, LTD	Není známo	Není známo	Svazijsko

▼**M6**

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Není známo	SWX	Svazijsko
SWAZILAND AIRLINK	Není známo	SZL	Svazijsko

▼M6

PŘÍLOHA B

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ PODLÉHAJÍ PROVOZNÍM OMEZENÍM VE SPOLEČENSTVÍ ([1])

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC)	Označení ICAO	Stát provozovatele	Typ letadla	Poznávací značka/značky a případně výrobní číslo/čísla	Stát zápisu letadla do rejstříku
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladéš	B747-269B	S2-ADT	Bangladéš
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Celý letadlový park s výjimkou: LET 410 UVP	Celý letadlový park s výjimkou: D6-CAM (851336)	Komory
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Konžská demokratická republika (KDR)	Celý letadlový park s výjimkou: B767-266 ER	Celý letadlový park s výjimkou: 9Q-CJD (výrobní číslo 23 178)	Konžská demokratická republika (KDR)

([1]) Leteckým dopravcům uvedeným v příloze B by mohlo být dovoleno uplatňovat práva provozování dopravy tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.