Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 474/2006

z dnia 22 marca 2006 r.

ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 84 z 23.3.2006, str. 14)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 910/2006 z dnia 20 czerwca 2006 r.	L 168	16	21.6.2006
►**M2**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1543/2006 z dnia 12 października 2006 r.	L 283	27	14.10.2006
►**M3**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r.	L 66	3	6.3.2007
►**M4**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 787/2007 z dnia 4 lipca 2007 r.	L 175	10	5.7.2007
►**M5**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1043/2007 z dnia 11 września 2007 r.	L 239	50	12.9.2007
►**M6**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2007 z dnia 28 listopada 2007 r.	L 311	12	29.11.2007

▼B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 474/2006

z dnia 22 marca 2006 r.

ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE ([1]), w szczególności jego art. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozdział II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym") określa procedury ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, jak również procedury zezwalające państwom członkowskim na przyjęcie w pewnych okolicznościach środków wyjątkowych nakładających zakaz na ich terytorium.

(2) Zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, każde państwo członkowskie przekazuje Komisji tożsamość przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na jego terytorium wraz z uzasadnieniem powodów nałożenia takich zakazów oraz wszelkimi innymi istotnymi informacjami.

(3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio, lub gdy było to niemożliwe, poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny, określając istotne fakty i względy, które stanowiłyby podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.

(4) Zgodnie z art. 7 rozporządzenia podstawowego, Komisja zapewniła przewoźnikom lotniczym możliwość zapoznania się z dokumentami dostarczonymi przez państwa członkowskie, aby mogli złożyć pisemne komentarze oraz dokonać ustnej prezentacji przed Komisją w terminie 10 dni roboczych oraz przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ([2]).

(5) Załącznik do rozporządzenia podstawowego określa wspólne kryteria rozważenia zakazu wykonywania przewozów ze względów bezpieczeństwa na poziomie Wspólnoty.

Air Bangladesh

(6) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Air Bangladesh w odniesieniu do określo-

([1]) Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15.

([2]) Ustanowiony na mocy art. 12 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4).

▼B

nego samolotu należącego do ich floty. Naruszenie to zostało stwierdzone podczas kontroli na ziemi dokonanej przez Niemcy w ramach programu SAFA ([1]).

(7) Air Bangladesh nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego. Do tej pory Niemcy nie miały okazji sprawdzenia, czy naruszenia bezpieczeństwa zostały wyeliminowane.

(8) Organy odpowiedzialne w Bangladeszu za nadzór regulacyjny nad Air Bangladesh nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad określonym samolotem używanym przez przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.

(9) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że linia lotnicza Air Bangladesh powinna zostać objęta ścisłym ograniczeniem wykonywania przewozów oraz zostać umieszczona w załączniku B.

Air Koryo

(10) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Air Koryo. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję i Niemcy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([2]).

(11) Podczas innych kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([3]) odnotowano, że Air Koryo nadal nie eliminują naruszenia bezpieczeństwa zgłoszonego uprzednio przez Francję.

(12) Uzasadnione i poważne informacje związane z danymi przypadkami, przekazane przez Francję, wskazują na utajone systematyczne naruszanie przez Air Koryo kwestii bezpieczeństwa.

(13) Air Koryo wykazały brak zdolności zajęcia się tymi kwestiami bezpieczeństwa.

(14) Air Koryo nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Francji dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na wniosek tego państwa członkowskiego.

(15) Plan działań naprawczych przedstawiony przez Air Koryo w odpowiedzi na wniosek Francji nie był adekwatny i wystarczający, aby poprawić odnotowane poważne naruszenia bezpieczeństwa.

(16) Organy Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Koryo nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.

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

Ariana Afghan Airlines

(18) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez określony samolot eksploatowany przez

([1]) LBA-D-2005-0003
LBA-D-2005-0004
LBA-D-2005-0004.
([2]) DGAC/F 2000-210
Nr ref. innej kontroli SAFA dokonanej przez Niemcy.
([3]) DGAC/F-2000-895.

▼B

Ariana Afghan Airlines. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niemcy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([1]).

(19) Ariana Afghan Airlines wykazały brak zdolności zajęcia się tymi kwestiami bezpieczeństwa.

(20) Ariana Afghan Airlines nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(21) Właściwe organy Afganistanu, gdzie zarejestrowany jest samolot używany przez Ariana Afghan Airlines, nie sprawowały w pełni odpowiedniego nadzoru nad samolotem eksploatowanym przez tego przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.

(22) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Ariana Afghan Airlines nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa dla wszystkich eksploatowanych przez nie samolotów, za wyjątkiem A310 numer rejestracyjny F-GYY zarejestrowanego we Francji i podlegającego nadzorowi organów Francji.

BGB Air

(23) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez BGB Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Włochy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([2]).

(24) BGB Air wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa, na co wskazuje złożenie niezgodnej z późniejszymi ustaleniami kontroli SAFA samooceny zgodności z normami ICAO na podstawie listy kontrolnej operatorów zagranicznych dostarczonej przez Włochy.

(25) BGB Air nie udzieliły odpowiedniej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Włoch dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, na co wskazuje brak odpowiedzi na część korespondencji tego państwa członkowskiego.

(26) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez BGB Air planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Włoch.

(27) Organy odpowiedzialne w Kazachstanie za nadzór regulacyjny nad BGB Air nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Włoch w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez BGB Air zarejestrowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

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

Buraq Air

(29) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Buraq Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Szwecję i Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([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 nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niemiec dotyczące bezpieczeństwa przewozów ładunku, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(31) Organy Libii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Buraq Air nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad przewozami ładunku przez tego przewoźnika w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.

(32) Dlatego, na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Buraq Air powinny zostać objęte ścisłym ograniczeniem wykonywania przewozów oraz zostać umieszczone w załączniku B.

Air Service Comores

(33) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez Air Service Comores. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję, podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ([1]).

(34) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez Air Service Comores właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Francji.

(35) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Service Comores wykazały brak zdolności zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.

(36) Organy Komorów odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły w odpowiednim czasie współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Francji po tym, jak zgłoszono obawy dotyczące bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźnika licencjonowanego lub certyfikowanego w tym państwie.

(37) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Air Service Comores nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

GST Aero Air Company

(38) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez GST Aero Air Company. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Włochy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([2]).

(39) GST Aero Air Company wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.

(40) GST Aero Air Company nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Włoch dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(41) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez GST Aero Air Company właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Włoch.

(42) Organy odpowiedzialne w Kazachstanie za nadzór regulacyjny nad GST Aero Air Company nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Włoch w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźnika licencjonowanego lub certyfikowanego w tym państwie, na co wskazuje ograniczona odpowiedź na korespondencję Włoch.

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

▼B

(43) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że GST Aero Air Company nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Phoenix Aviation

(44) Organy odpowiedzialne w Kirgizji za nadzór regulacyjny nad Phoenix Aviation wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania właściwych norm bezpieczeństwa. Chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Phoenix Aviation został wydany przez Kirgizję, istnieją dowody wskazujące na to, że linie lotnicze mają główną siedzibę w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej. W sprawozdaniu Krajowego Zarządu ds. Bezpieczeństwa Transportu USA ([1]) z wypadku dotyczącego lotu Kam Air nr 904 wykonywanego przez Phoenix Aviation stwierdza się, że Phoenix Aviation mają siedzibę w Zjednoczonych Emiratach Arabskich.

(45) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Phoenix Aviation nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Phuket Airlines

(46) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Phuket Airlines. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Zjednoczone Królestwo i Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([2]).

(47) Phuket Airlines wykazały brak zdolności terminowego i właściwego zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.

(48) Organy Tajlandii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Niderlandów w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Phuket Airlines certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak właściwej odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(49) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Phuket Airlines nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Reem Air

(50) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Reem Air. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([3]).

([1]) Sprawozdanie dotyczące lotnictwa – Krajowy Zarząd ds. Bezpieczeństwa Transportu USA, 2 marca 2005 r. (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.

▼B

(51) Podczas kolejnych kontroli na ziemi dokonanych w jednym określonym samolocie w ramach programu SAFA ([1]) Niderlandy potwierdziły, że Reem Air nadal nie eliminuje naruszeń.

(52) Reem Air wykazały brak zdolności lub woli zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa.

(53) Reem Air nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niderlandów dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(54) Nie istnieją dowody na wdrożenie przez Reem Air właściwego planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Niderlandów.

(55) Organy odpowiedzialne w Kirgizji za nadzór regulacyjny nad Reem Air nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską, czego dowodem jest ciągłe występowanie poważnych naruszeń wymogów bezpieczeństwa. Dodatkowo informacje przekazane Komisji przez Reem Air podczas przesłuchania, w którym linie te miały możliwość wziąć udział wskazują, że chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Reem Air został wydany przez Kirgizję, główna siedziba linii znajduje się w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.

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

Silverback Cargo Freighters

(57) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Silverback Cargo Freighters. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Belgię podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ([2]).

(58) Linia Silverback Cargo Freighters, która prowadzi również konserwację własnych samolotów (kontrole A i B), nie udzieliła odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Belgii dotyczące aspektów bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak właściwej odpowiedzi na wnioski tego państwa członkowskiego.

(59) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Silverback Cargo Freighters nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

(60) Pomimo podjętych wysiłków, organy lotnictwa cywilnego Demokratycznej Republiki Konga (DRK) miały trudności z wdrożeniem i wyegzekwowaniem stosownych norm bezpieczeństwa, na co wskazuje sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP z kontroli w Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Demokratycznej Republiki Konga (Kinszasa, 11–18 czerwca 2001 r.). W szczególności nie istnieje obecnie system certyfikacji przewoźników lotniczych.

(61) Organy odpowiedzialne w DRK za nadzór regulacyjny wykazały w związku z tym brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad bezpieczeństwem.

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

([2]) BCAA-2005-36.

▼B

(62) Na Central Air Express nałożono zakaz wykonywania przewozów ze względu na udowodnione naruszenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa oraz brak współpracy z państwem członkowskim.

(63) Belgia ([1]) i Hewa Bora Airways (HBA) dostarczyły informacje wykazujące, że w przypadku HBA naruszenia odkryte w przeszłości przez Belgię zostały w znacznym stopniu wyeliminowane w odniesieniu do określonych samolotów. Ponadto Belgia poinformowała Komisję, że zamierza przeprowadzać systematyczne kontrole na ziemi w odniesieniu do HBA. W świetle powyższego, uważa się, że temu przewoźnikowi lotniczemu należy zezwolić na dalsze wykonywanie przewozów w obecnym zakresie.

(64) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Demokratycznej Republice Konga (DRK) powinni zostać umieszczeni w załączniku A, za wyjątkiem Hewa Bora Airways (HBA), które powinny zostać umieszczone w załączniku B.

Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej

(65) Organy Gwinei Równikowej odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Zjednoczonego Królestwa w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfikowanych w tym państwie. Zjednoczone Królestwo zwróciło się w dniu 27 marca 2002 r. ([2]) do Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego Gwinei Równikowej, prosząc o wyjaśnienie następujących kwestii:

— znacznego wzrostu liczby samolotów zarejestrowanych w Gwinei Równikowej oraz sugestii, że biuro rejestracji samolotów lub podobny organ mógłby zarządzać rejestracją;

— faktu, że pewna liczba przewoźników posiadających certyfikaty przewoźnika lotniczego wydane przez Gwineę Równikową nie ma głównej siedziby w Gwinei Równikowej.

W piśmie tym poinformowano również Dyrektora Generalnego Lotnictwa Cywilnego, że Zjednoczone Królestwo nie będzie mogło zezwolić na prowadzenie przez linie lotnicze Gwinei Równikowej przewozów komercyjnych na jego terytorium do czasu uzyskania przez organy Zjednoczonego Królestwa pewności, że nad tymi liniami lotniczymi sprawowany jest właściwy nadzór. Gwinea Równikowa nie udzieliła odpowiedzi na to pismo.

(66) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny Gwinei Równikowej wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa, na co w szczególności wskazują kontrole i związane z nimi plany działań naprawczych w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ICAO. Kontrola Gwinei Równikowej miała miejsce w maju 2001 r., a w sprawozdaniu z niej ([3]) stwierdzono, że organy lotnictwa cywilnego nie miały w czasie kontroli możliwości zapewnienia właściwego nadzoru nad liniami lotniczymi oraz zagwarantowania, że dokonują one przewozów zgodnie z normami ICAO. Kontrola wykazała:

([1]) Kontrola na ziemi w ramach programu SAFA przeprowadzona przez organy Belgii w dniu 11 marca 2006 r. w Brukseli.

([2]) Korespondencja między Departamentem Transportu Zjednoczonego Królestwa a DGLC Gwinei Równikowej w sprawie „Rejestru samolotów Gwinei Równikowej" (27 marca 2002 r.).

([3]) Sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP – Kontrola Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Republiki Gwinei Równikowej (Malabo, 14–18 maja 2001 r.).

▼B

— brak organizacji zdolnej do nadzoru nad bezpieczeństwem, w szczególności brak wyspecjalizowanego personelu w dziedzinach licencjonowania, funkcjonowania samolotów lub zdatności do lotu;

— niezdolność do identyfikacji liczby samolotów w rejestrze lub liczby ważnych wydanych certyfikatów zdatności do lotu;

— nieustanowienie zorganizowanego systemu certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi;

— nieprzyjęcie przepisów związanych z działalnością lotniczą;

— brak nadzoru nad uprawnionymi przewoźnikami;

— niewdrożenie systemu podstawowych obowiązków agencji kontroli zdatności do lotu.

Ponadto Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego Gwinei Równikowej do tej pory nie przedłożyła ICAO planu działań w odpowiedzi na wyniki kontroli ([1]), w wyniku czego nie odbyła się misja pokontrolna.

(67) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny Gwinei Równikowej wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską. Niektórzy przewoźnicy posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego nie mają głównej siedziby w Gwinei Równikowej, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej ([2]).

(68) Organy odpowiedzialne w Gwinei Równikowej za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: Air Consul SA, Avirex Guinée Equatoriale, COAGE – Compagnie Aeree de Guinée Equatorial, Ecuato Guineana de Aviación, Ecuatorial Cargo, GEASA – Guinea Ecuatorial Airlines SA, GETRA – Guinea Ecuatorial de Transportes Aéreos, Jetline Inc., King Transavia Cargo, Prompt Air GE SA, UTAGE – Unión de Transporte Aéreo de Guinea Ecuatorial.

(69) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Gwinei Równikowej powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Liberii

(70) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez International Air Services certyfikowane w Liberii. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Francję podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([3]).

(71) Organy Liberii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Zjednoczonego Królestwa w momencie zgłoszenia poważnych naruszeń bezpieczeństwa stwierdzonych podczas kontroli na ziemi samolotu zarejestrowanego w Liberii, przeprowadzonej przez Zarząd Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa w dniu 5 marca 1996 r. ([4]). Natychmiast zgłoszono obawy o bezpieczeństwo wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfiko-

([1]) Dokument roboczy rady ICAO (C-WP/12471).
([2]) Korespondencja między Departamentem Transportu Zjednoczonego Królestwa a ECAC w sprawie „Wydawania dokumentacji samolotu przez niezatwierdzone przedsiębiorstwa" (6 sierpnia 2003 r.).
([3]) DGAC/F-2004 n^{os} 315, 316.
([4]) Grupa regulacyjna UK-CAA – sprawozdanie z przeglądu samolotu, 5 marca 1996 r. (kod biura: 223).

▼B

wanych w Liberii, a w dniu 12 marca 1996 r. Zarząd Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa poinformował Dyrekcję Lotnictwa Cywilnego Liberii, że wszystkie wnioski o udzielenie samolotom zarejestrowanym w Liberii zezwolenia na wykonywanie przewozów komercyjnych w Zjednoczonym Królestwie będą odrzucane do czasu, gdy organy Liberii będą w stanie wykazać istnienie skutecznego systemu regulacyjnego zapewniającego zdatność do lotu samolotów zarejestrowanych w Liberii. Organy Liberii nie udzieliły odpowiedzi. Ponadto organy Liberii nie współpracowały w pełni z urzędem lotnictwa cywilnego Francji poprzez odmowę odpowiedzi na obawy zgłoszone przez to państwo członkowskie dotyczące bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez przewoźników licencjonowanych lub certyfikowanych w Liberii.

(72) Organy Liberii odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa. Rząd Liberii przyznał w 1996 r. ([1]), że nie jest w stanie utrzymać kontroli regulacyjnej nad samolotami zarejestrowanymi w Liberii ze względu na toczący się w tym kraju konflikt wewnętrzny. Chociaż w 2003 r. podpisano pełne porozumienie pokojowe, a ONZ i władze tymczasowe Liberii powoli wdrażają środki mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa, nie wydaje się prawdopodobnym, że zdolność rządu do regulacji rejestrów wzrosła od 1996 r. ICAO nie przeprowadził jeszcze kontroli Liberii w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ze względu na sytuację bezpieczeństwa.

(73) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: International Air Services Inc., Satgur Air Transport Corp., Weasua Air Transport Co. Ltd.

(74) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Liberii powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy z Sierra Leone

(75) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez Air Universal Ltd. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Szwecję podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ([2]).

(76) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędem lotnictwa cywilnego Szwecji w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Air Universal Ltd. certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(77) Zjednoczone Królestwo uprzednio odmówiło udzielenia lub cofnęło zezwolenie na wykonywanie przewozów lub zezwolenie techniczne wszelkim przewoźnikom, nad którymi nadzór sprawuje Sierra Leone.

(78) Chociaż certyfikat przewoźnika lotniczego Air Universal Ltd. został wydany przez Sierra Leone, główna siedziba linii lotniczych znajduje się obecnie w Jordanii, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.

([1]) Korespondencja między Ministerstwem Transportu Liberii a Dyrekcją Generalną Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa w sprawie „niemożności prowadzenia regularnej kontroli nad samolotami zarejestrowanymi w Liberii ze względu na konflikt wewnętrzny", 28 sierpnia 1996 r.

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

▼B

(79) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Air Universal Ltd. nie sprawowały odpowiedniego nadzoru nad tym przewoźnikiem w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską.

(80) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że Air Universal Ltd. nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa.

(81) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia bezpieczeństwa przez część przewoźników lotniczych certyfikowanych w Sierra Leone. Naruszenie to zostało stwierdzone przez trzy państwa członkowskie, Zjednoczone Królestwo, Maltę i Szwecję, podczas kontroli na ziemi dokonanych w ramach programu SAFA ([1]).

(82) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nie podjęły pełnej współpracy z urzędami Lotnictwa Cywilnego Szwecji i Malty w momencie zgłoszenia obaw dotyczących bezpieczeństwa wykonywania przewozów przez Air Universal Ltd. certyfikowane w tym państwie, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tych państw członkowskich.

(83) Organy Sierra Leone odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa w ramach obowiązków określonych przez konwencję chicagowską. Sierra Leone nie posiada odpowiedniego systemu nadzoru nad przewoźnikami lub samolotami i nie ma zdolności technicznych lub zasobów niezbędnych do podjęcia się takiego zadania. Niektórzy przewoźnicy posiadający certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez Sierra Leone nie mieli głównej siedziby w Sierra Leone, co jest sprzeczne z wymogami załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.

(84) Uznaje się, że plan działań naprawczych przedstawiony przez Sierra Leone jest niewłaściwy (lub niewystarczający) do eliminacji stwierdzonych poważnych naruszeń bezpieczeństwa. Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego Sierra Leone zatrudniła przedsiębiorstwo prywatne, International Aviation Surveyors (IAS), do prowadzenia w jej imieniu pewnych działań nadzorczych. Jednakże ustalenia zawarte przez obie strony w protokole ustaleń ([2]) nie zapewniają odpowiedniego systemu nadzoru nad samolotami w rejestrze Sierra Leone. W szczególności:

— samoloty/linie lotnicze objęte protokołem ustaleń nie mają siedziby w Sierra Leone, zaś personel IAS nie prowadzi działalności w Sierra Leone, ani w kraju, w którym siedzibę maja linie lotnicze;

— IAS nie wydaje się mieć żadnych uprawnień wykonawczych;

— IAS przejął odpowiedzialność za rutynowe kontrole danych linii lotniczych ale nie określono zakresu działań kontrolnych;

— w ramach protokołu ustaleń IAS wchodzi w stosunki umowne z danymi liniami lotniczymi;

— protokół ustaleń nie wydaje się określać w sposób właściwy nadzoru nad działalnością lotniczą.

(85) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności lub chęci sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami:

([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]) Protokół ustaleń zawartych między Dyrekcją Lotnictwa Cywilnego Sierra Leone a FAST International Aviation Surveyors w sprawie kontroli, nadzoru i świadczenia usług regulacyjnych w odniesieniu do zewnętrznych przewoźników lotniczych (IAS/SL DCA MOA 201101).

▼B

Aerolift Co. Ltd, Afrik Air Links, Air Leone Ltd., Air Rum Ltd., Air Salone, Ltd., Air UniversaL Ltd., Destiny Air Services Ltd., First Line Air (SL) Ltd., Paramount Airlines, Ltd., Star Air Ltd., Teebah Airways, West Coast Airways Ltd.

(86) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Sierra Leone powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

Przewoźnicy lotniczy ze Suazi

(87) Istnieją sprawdzone dowody istotnego naruszenia wymogów bezpieczeństwa przez Jet Africa – przewoźnika lotniczego certyfikowanego w Suazi. Naruszenie to zostało stwierdzone przez Niderlandy podczas kontroli na ziemi dokonanej w ramach programu SAFA ([1]).

(88) Jet Africa nie udzieliły odpowiedniej i terminowej odpowiedzi na pytania urzędu lotnictwa cywilnego Niderlandów dotyczące bezpieczeństwa przewozów, wykazując brak przejrzystości lub komunikacji, czego dowodem jest brak odpowiedzi na korespondencję tego państwa członkowskiego.

(89) Nie istnieją dowody na przedstawienie przez Jet Africa planu działań naprawczych w celu wyeliminowania poważnych naruszeń bezpieczeństwa w odpowiedzi na wniosek Niderlandów.

(90) Organy Suazi odpowiedzialne za nadzór regulacyjny wykazały niewystarczającą zdolność wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa, na co w szczególności wskazuje kontrola w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa, przeprowadzona w marcu 1999 r. W sprawozdaniu z kontroli ([2]) stwierdzono, że w czasie kontroli Suazi nie była w stanie prowadzić skutecznego nadzoru nad rejestrem linii lotniczych i samolotów. Zauważa się również, że nie było możliwości określenia rzeczywistej liczby zarejestrowanych samolotów, ponieważ rejestr nie był prowadzony w sposób prawidłowy. Zespół przeprowadzający kontrolę nie był również w stanie określić rzeczywistej liczby licencji personelu wydanych przez Dyrekcję Lotnictwa Cywilnego, które były jeszcze ważne, ponieważ nie prowadzono rejestru. Nie przeprowadzono dalszej misji kontrolnej w ramach uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa, ponieważ Suazi nie dostarczyła ICAO informacji dotyczących postępu dokonanego we wdrażaniu planu działań w odpowiedzi na wyniku kontroli.

(91) Organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad następującymi przewoźnikami lotniczymi wykazały brak zdolności lub chęci sprawowania odpowiedniego nadzoru nad tymi przewoźnikami: Aero Africa (Pty) Ltd., African International Airways (Pty) Ltd., Airlink Swaziland Ltd., Northeast Airlines (Pty) Ltd., Scan Air Charter Ltd., Swazi Express Airways, Jet Africa.

(92) Dlatego na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Suazi powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać umieszczeni w załączniku A.

Ogólne uwagi dotyczące przewoźników umieszczonych w wykazie

(93) Ponieważ takie rozwiązanie nie zagrażałoby bezpieczeństwu, wszystkim wyżej wymienionym przewoźnikom lotniczym można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę załogową samolotu przewoźnika niepodlegającego

([1]) CAA/NL-2004-98.
([2]) Sprawozdanie podsumowujące ICAO-USOAP – kontrola Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Suazi, (Mbabane, 9–12 marca 1999 r.).

▼B

zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa.

(94) Wykaz wspólnotowy powinien być regularnie uaktualniany, natychmiast gdy jest to wymagane, w celu wzięcia pod uwagę oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zainteresowanych przewoźników lotniczych oraz na podstawie dalszych dowodów na podjęcie działań naprawczych.

Przewoźnicy lotniczy nie umieszczeni w wykazie

(95) W świetle dowodów przedstawionych przez Tuninter i organy Tunezji odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad tymi liniami oraz po dalszym potwierdzeniu przez Włochy uznaje się, że istnieją dowody, że naruszenia bezpieczeństwa odnotowane podczas dwóch kontroli na miejscu przeprowadzonych przez organy Włoch zostały wyeliminowane przez tego przewoźnika.

(96) Na podstawie informacji przekazanych przez Niemcy uważa się, że nie ma już dowodów braku zdolności lub woli organów Tadżykistanu odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami lotniczymi certyfikowanymi w tym państwie.

(97) Na podstawie informacji dostarczonych Belgii wykazujących, że naruszenia, które doprowadziły do nałożenia przez nią zakazu wykonywania przewozów przez I.C.T.T.P.W. i South Airlines zostały w pełni wyeliminowane, uznaje się, że nie istnieją dowody na dalsze występowanie poważnych naruszeń bezpieczeństwa w przypadku tych przewoźników lotniczych.

(98) Na podstawie dostarczonych przez Niemcy informacji wykazujących, że określony samolot, który spowodował nałożenie na Atlant Soyuz zakazu wykonywania przewozów, nie stanowi już części floty tego przewoźnika, uznaje się, że nie istnieją dowody na dalsze występowanie poważnych naruszeń bezpieczeństwa w przypadku tego przewoźnika lotniczego.

(99) Na podstawie informacji posiadanych obecnie uznaje się, że nie istnieją dowody na to, że Air Mauritanie nie wyeliminowały poważnych naruszeń bezpieczeństwa. Jednak zdolność organów Mauretanii odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad tym przewoźnikiem lotniczym należy poddać dalszej ocenie. W tym celu Komisja z pomocą organów wszelkich zainteresowanych państw członkowskich powinna przeprowadzić w ciągu 2 miesięcy ocenę organów Mauretanii odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad tym przewoźnikiem lotniczym oraz działań podlegających ich nadzorowi.

(100) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia podstawowego.

Artykuł 2

Zakazy wykonywania przewozów

1. Przewoźnicy lotniczy wymienieni w załączniku A podlegają pełnemu zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty.

▼B

2. Przewoźnicy lotniczy wymienieni w załączniku B podlegają ograniczeniom wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty. Ograniczenia wykonywania przewozów polegają na zakazie użycia poszczególnych samolotów lub rodzajów samolotów określonych w załączniku B.

Artykuł 3

Wdrożenie

Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich środkach podjętych na mocy art. 3 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w celu wdrożenia na ich terytorium zakazów wykonywania przewozów wymienionych w wykazie wspólnotowym w odniesieniu do przewoźników lotniczych podlegającym tym zakazom.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

▼M6

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY ([1])

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
AIR KORYO	nieznany	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna (KRLD)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Islamska Republika Iranu
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	nieznany	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraina
Ukraina Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad Demokratyczną Republiką Konga, w tym:		—	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

([1]) Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.

▼**M6**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Podpis ministerialny (postanowienie 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

▼M6

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	nieznany	nieznany	Gwinea Równikowa
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Gwinea Równikowa
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	niedostępny	Gwinea Równikowa
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Gwinea Równikowa

▼M6

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
GUINEA AIRWAYS	738	niedostępny	Gwinea Równikowa
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, w tym:			Indonezja
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonezja
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	nieznany	Indonezja
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonezja
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	nieznany	Indonezja
ASI PUDJIASTUTI	135-028	nieznany	Indonezja
AVIASTAR MANDIRI	135-029	nieznany	Indonezja
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	nieznany	Indonezja
CARDIG AIR	121-013	nieznany	Indonezja
DABI AIR NUSANTARA	135-030	nieznany	Indonezja
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezja
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	nieznany	Indonezja
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonezja
EASTINDO	135-038	nieznany	Indonezja
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	nieznany	Indonezja
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	nieznany	Indonezja
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonezja
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezja
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonezja
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonezja
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Indonezja
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezja
KURA-KURA AVIATION	135-016	nieznany	Indonezja
LION MENTARI ARILINES	121-010	LNI	Indonezja
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonezja
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	nieznany	Indonezja
MEGANTARA AIRLINES	121-025	nieznany	Indonezja
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonezja

▼M6

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonezja
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	nieznany	Indonezja
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezja
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonezja
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	nieznany	Indonezja
PURA WISATA BARUNA	135-025	nieznany	Indonezja
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonezja
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonezja
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	nieznany	Indonezja
SMAC	135-015	SMC	Indonezja
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezja
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	nieznany	Indonezja
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	nieznany	Indonezja
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonezja
TRAVIRA UTAMA	135-009	nieznany	Indonezja
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezja
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonezja
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezja
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonezja
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonezja
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:		—	Republika Kirgiska
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	Republika Kirgiska
BOTIR AVIA	10	BTR	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
DAMES	20	DAM	Republika Kirgiska
EASTOK AVIA	15	nieznany	Republika Kirgiska
ESEN AIR	2	ESD	Republika Kirgiska
GALAXY AIR	12	GAL	Republika Kirgiska

▼M6

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Republika Kirgiska
INTAL AVIA	27	INL	Republika Kirgiska
ITEK AIR	04	IKA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	Republika Kirgiska
MAX AVIA	33	MAI	Republika Kirgiska
OHS AVIA	09	OSH	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	nieznany	Republika Kirgiska
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	21	SAB	Republika Kirgiska
TENIR AIRLINES	26	TEB	Republika Kirgiska
TRAST AERO	05	TSJ	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii.	—	—	Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	nieznany	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	nieznany	BVU	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	nieznany	nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	nieznany	nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:	—	—	Suazi
AERO AFRICA (PTY) LTD	nieznany	RFC	Suazi
JET AFRICA SWAZILAND	nieznany	OSW	Suazi
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	nieznany	RSN	Suazi
SCAN AIR CHARTER, LTD	nieznany	nieznany	Suazi

▼M6

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	nieznany	SWX	Suazi
SWAZILAND AIRLINK	nieznany	SZL	Suazi

▼M6

ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH WSPÓLNOTY (1)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny	Państwo rejestracji
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesz	B747-269B	S2-ADT	Bangladesz
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)	Cała flota z wyjątkiem: B767-266 ER	Cała flota z wyjątkiem: 9Q-CJD (nr seryjny 23 178)	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

(1) Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B można zezwolić na wykonywanie prawa przewozowego poprzez dzierżawę statków powietrznych z załogą (tzw. leasing mokry) przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.