

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 295/2012

z dnia 3 kwietnia 2012 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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. 4⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej EASA) przekazały Komisji istotne informacje w celu uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także kraje trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i zastrzeżenia stanowiące podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, przekazanie Komisji swoich uwag na piśmie oraz w formie ustnej prezentacji w terminie 10 dni roboczych, a także zgłoszenie uwag Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionemu na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/1991 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego⁽³⁾.
- (5) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez EASA dotyczących

wyników analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (zwaną dalej ICAO) w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USO-AP). Państwa członkowskie zostały wezwane do priorytetowego traktowania inspekcji na płycie przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane w państwach, w przypadku których ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia w zakresie bezpieczeństwa lub w przypadku których EASA stwierdziła istnienie znacznych niedociągnięć w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Niezależnie od konsultacji prowadzonych przez Komisję na mocy rozporządzenia (WE) nr 2011/2005, działanie to pozwoli uzyskać dalsze informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.

- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez EASA na temat projektów pomocy technicznej zrealizowanych w krajach, których dotyczy rozporządzenie (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o wnioskach o dalszą pomoc techniczną i kontynuację współpracy mającej na celu zwiększenie potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego oraz wyeliminowanie wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi. Państwa członkowskie zostały poproszone o udzielenie odpowiedzi na te wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (8) W następstwie przeprowadzonej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do przewoźników, którym wydano koncesję w Unii Europejskiej, lub z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA oraz inspekcji i kontroli przeprowadzonych w określonych obszarach przez krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, niektóre państwa członkowskie podjęły środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach: Niemcy poinformowały, że kilku niemieckich przewoźników znalazło się pod zwiększonym nadzorem, w tym Air Alliance Express i Air Traffic GmbH Dusseldorf; Łotwa poinformowała, że w dniu 19 stycznia 2012 r. cofnięto certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) przewoźnikowi Inversija; Włochy poinformowały, że AOC ItaliAirlines został cofnięty, a koncesja będąca w posiadaniu przewoźnika lotniczego Livingston pozostaje zawieszona; Grecja poinformowała, że w dniu 28 lutego 2012 r. przywrócono koncesję komercyjną

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

przewoźnika Hellenic Imperial Airways, ale pozostaje on pod rozszerzonym nadzorem, oraz że dodatkowym nadzorem objęto przewoźników Sky Wings Airlines i Hermes Airlines; Niderlandy poinformowały, że w dniu 28 grudnia 2011 r. cofnięto AOC przewoźnika Solid-air, a w dniu 6 lutego 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika Amsterdam Airlines; Hiszpania poinformowała, że od dnia 7 listopada 2011 r. AOC przewoźnika Zorex pozostaje zawieszony; Szwecja poinformowała, że w dniu 10 stycznia 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika AirSweden Aviation AB, w dniu 16 grudnia 2011 r. cofnięto AOC przewoźnika Flyg Centrum AB oraz że przewoźnik Nova Air pozostaje pod rozszerzonym nadzorem; Rumunia poinformowała, że do dnia 20 marca 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika Direct Aero Services.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Albanii

- (9) W następstwie decyzji podjętej na ostatnim posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2011 r. ⁽¹⁾ właściwe organy Albanii poinformowały, że mimo opóźnień dokonały postępów w realizacji planu działań dotyczącego długoterminowego zatrudnienia wykwalifikowanych inspektorów. Albania jest proszona o przyspieszenie wprowadzania środków mających na celu rozwijanie zdolności jej organu nadzoru ds. bezpieczeństwa. EASA będzie w dalszym ciągu monitorować postępy w realizacji działań naprawczych i przeprowadzi kompleksową inspekcję w październiku 2012 r., aby potwierdzić zadowalającą realizację planów działania. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokona ponownej oceny sytuacji w zależności od wyników tej kontroli.

Comlux Aruba N.V.

- (10) Właściwe organy Francji powiadomiły, że nie mogły wydać pozwolenia przewoźnikowi Comlux Aruba N.V., który posiada certyfikat wydany przez Arubę, ze względu na istnienie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w trakcie oceny kwestionariusza technicznego złożonego przez tego przewoźnika w celu otrzymania pozwolenia na lądowanie w tym państwie członkowskim, oraz przekazały swój wniosek państwu członkowskim za pośrednictwem bazy danych SAFA ⁽²⁾.
- (11) Z uwagi na powyższe uchybienia Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Aruby i z przewoźnikiem lotniczym, wyrażając obawy co do bezpieczeństwa działalności Comlux Aruba N.V. w UE i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przez samego przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (12) Właściwe organy Aruby złożyły wraz z przewoźnikiem lotniczym pisemne oświadczenia i wzięły udział w spotkaniu z Komisją, EASA i niektórymi członkami Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 20 lutego 2012 r. Mimo iż uchybienia w zakresie bezpieczeństwa wskazane przez Francję zostały usunięte, na podstawie uzyskanych

informacji wskazano dodatkowe problemy dotyczące siedziby przewoźnika. Przewoźnik poinformował, że jego biuro na Arubie jest ograniczone do dwóch pracowników administracyjnych oraz że jego główna siedziba, w której prowadzona jest kontrola operacji lotniczych i w której czuwa się nad zapewnieniem nieprzerwanej zdatości do lotu, nie znajduje się na Arubie. Właściwe organy Aruby poinformowały jednak, że dokonały przeglądu przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego w celu zagwarantowania, że przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane na Arubie mają swoją główną siedzibę w tym państwie oraz że przewoźnik Comlux Aruba został poproszony o potwierdzenie najpóźniej do dnia 1 sierpnia 2012 r., że jego główna siedziba znajduje się na Arubie.

- (13) Komisja przyjmuje powyższe informacje do wiadomości i będzie w dalszym ciągu monitorować działania administracyjne i prawne podejmowane przez właściwe organy Aruby w celu zagwarantowania, że przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w tym państwie mają swoją główną siedzibę w tym państwie.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (14) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga figurują w załączniku A od marca 2006 r. ⁽³⁾ Otrzymano informację, że właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga wydały nową koncesję przewoźnikowi lotniczemu Jet Congo Airways. Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga nie odpowiedziały na wniosek o udzielenie informacji wystosowany przez Komisję i nie dostarczyły dowodów potwierdzających, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad nowym przewoźnikiem lotniczym jest w pełni zgodny z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten również powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (15) Od czasu ostatniego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego miało miejsce kilka wypadków śmiertelnych z udziałem przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga. W dniu 30 stycznia 2012 r. wypadkowi uległ statek powietrzny typu Antonov 28 o znaku rejestracyjnym 9Q-CUN, eksploatowany przez TRACEP Congo Aviation, co doprowadziło do jego całkowitego zniszczenia i spowodowało 4 ofiary śmiertelne. W dniu 12 lutego 2012 r. wypadkowi uległ statek powietrzny typu Gulfstream IV o znaku rejestracyjnym N25A, eksploatowany przez Katanga Express, co doprowadziło do jego całkowitego zniszczenia i spowodowało 6 ofiar śmiertelnych. Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga nie odpowiedziały jednak na wystosowane przez Komisję wnioski o informacje dotyczące wstępnych ustaleń wynikających z dochodzenia w sprawie wypadków.

⁽¹⁾ Motywy 14 do 25 rozporządzenia (UE) nr 1197/2011, Dz. U. L 303 z 22.11.2011, s. 15.

⁽²⁾ Standardowe sprawozdanie nr DGAC/f-2011-1879.

⁽³⁾ Motywy 60 do 64 rozporządzenia (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r., Dz. U. L 84 z 23.3.2006, s. 18.

Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej

- (16) Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej figurują w załączniku A od marca 2006 r.⁽¹⁾ W dniu 22 lutego 2012 r. Komisja i EASA przeprowadziły konsultacje z właściwymi organami Gwinei Równikowej (DGAC). Podczas tego spotkania DGAC przedstawiła dotychczasowe działania podjęte w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa wskazanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) podczas kontroli przeprowadzonej w 2007 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP).
- (17) DGAC przedstawiła Komisji dowody na cofnięcie certyfikatów przewoźnika lotniczego następujących przewoźników: GETRA, Guinea Airways, UTAGE, Euroguineana de Aviacion y Transportes, General Work Aviacion, Star Equatorial Airlines oraz EGAMS. Ze względu na fakt, iż przewoźnicy ci, posiadający certyfikaty wydane przez Gwineę Równikową, zaprzestali następnie prowadzenia działalności, należy wykreślić ich z załącznika A.
- (18) DGAC przedstawiła Komisji informacje potwierdzające, że certyfikat przewoźnika lotniczego przyznano przewoźnikowi Punto Azul. DGCA nie dostarczyła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, tak więc w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnik ten powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (19) Komisja odnotowała postępy poczynione przez właściwe organa Gwinei Równikowej i zachęca je do dalszych wysiłków na rzecz ustanowienia systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Indonezji

- (20) Konsultacje z właściwymi organami Indonezji (DGCA) są nadal w toku, a ich celem jest monitorowanie postępów DGCA w zapewnianiu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Indonezji, zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W dniu 7 lutego 2012 r. odbyła się wideokonferencja między Komisją, EASA i DGCA. DGCA potwierdziła, że przez cały czas dokonuje postępów i poinformowała o dalszych działaniach egzekucyjnych w odniesieniu do niektórych przewoźników lotniczych podlegających jej nadzorowi: zawieszono zwłaszcza AOC przewoźników Kartika Airlines, Mimika Air, Riau Airlines oraz Survei Udara Penas.
- (21) DGCA potwierdziła również, że w dniu 13 sierpnia 2010 r. cofnięto AOC przewoźnika Megantara. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się zatem, że przewoźnik ten powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (22) DGCA poinformowała również o wydaniu nowych AOC następującym przewoźnikom: TransNusa Aviation

Mandiri (19 sierpnia 2011 r.), Enggang Air Service (1 marca 2010 r.), Surya Air (8 kwietnia 2011 r.), Ersu Eastern Aviation (9 września 2011 r.) oraz Matthew Air Nusantara (20 września 2011 r.). DGCA nie dostarczyła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, tak więc w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnicy ci również powinni zostać ujęci w załączniku A.

- (23) Komisja odnotowała postępy poczynione przez właściwe organy Indonezji i zachęca je do kontynuowania prac zmierzających do ustanowienia sprawnego systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym, w pełni zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, oraz dokona przeglądu sytuacji przed następnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (24) W wyniku śmiertelnego wypadku, któremu w dniu 13 maja 2010 r. uległ statek powietrzny typu Airbus A330 eksploatowany przez Afriqiyah Airways i w związku z potwierdzonymi dowodami uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w ramach programu SAFA w odniesieniu do Afriqiyah Airways⁽²⁾ i United Aviation⁽³⁾, w październiku 2010 r. Komisja rozpoczęła rozmowy z właściwymi organami Libii (LCAA). Rozmowy te zostały przerwane przez libijską wojnę domową.
- (25) Po wznowieniu konsultacji w październiku 2011 r. LCAA poinformował, że zawiesił wszystkie libijskie certyfikaty przewoźnika lotniczego (AOC) i że dokona procesu ponownej certyfikacji przed zniesieniem zawieszenia AOC. Kontrole przeprowadzone przez LCAA w ramach tej ponownej certyfikacji wykazały znaczne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w przypadku przewoźnika Afriqiyah Airways, w szczególności związane ze szkoleniem pilotów, brakiem personelu wykonującego prace konserwacyjne, a także niewystarczającą ilością sprzętu do obsługi technicznej. Niemniej jednak wkrótce po przeprowadzeniu kontroli LCAA wydał przewoźnikowi Afriqiyah Airways AOC.
- (26) W dniu 22 lutego 2012 r. Komisja, EASA oraz kilku członków Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadzili dalsze konsultacje z LCAA, Afriqiyah Airways, Libyan Airlines i Global Aviation. LCAA nie dostarczył jednak do tej pory wymaganych informacji, w szczególności wykazu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libii, wszystkich odpowiadających im AOC i powiązanych specyfikacji eksploatacyjnych, sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przed zniesieniem zawieszenia, a także dowodów na to, że uchybienia stwierdzone w trakcie tych kontroli zostały usunięte. Ponadto wskazał on, że śledztwo w sprawie wypadku Afriqiyah Airways napotkało trudności i jak do tej pory nie doprowadziło do żadnych wniosków.

⁽¹⁾ Motywy 65 do 69 rozporządzenia (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r., Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 18.

⁽²⁾ DGAC/F-2010-1761; CAA-NL-2010-68; CAA-NL-2010-210; LBA/D-2010-656; DGAC/F-2010-850; ENAC-IT-2010-400; DGAC/F-2010-2060; DGAC/F-2010-1571; DGAC/F-2010-498.

⁽³⁾ LBA/D-2010-1258; DGAC/F-2010-841.

- (27) W dniu 20 marca 2012 r. libijski minister ds. transportu, LCAA oraz przewoźnicy Afriqiyah Airways i Libyan Airlines dokonali prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Minister przyznał, że system bezpieczeństwa lotniczego w Libii nie jest zgodny z normami ICAO. Przedstawił on plan poprawy sytuacji w ramach trzyletniego programu realizowanego przy pomocy zewnętrznych ekspertów ds. bezpieczeństwa lotniczego.
- (28) Minister przyznał podczas spotkania z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, a LCAA potwierdził w piśmie z dnia 22 marca 2012 r., że ze względu na stwierdzone uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w systemie nadzoru w Libii, libijski przewoźnicy lotniczy nie będą mieć pozwolenia na wykonywanie przewozów do Unii Europejskiej, Norwegii, Islandii i Szwajcarii co najmniej do dnia 22 listopada 2012 r., oraz że ich AOC zostaną odpowiednio zmienione, tak aby uwzględniały te ograniczenia. Minister stwierdził ponadto, że utworzono komitet odpowiedzialny za kontynuację prac nad odbudową libijskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego. Dodał, że właściwe organy Libii będą ściśle współpracować z Komisją i będą regularnie przekazywać aktualne informacje na temat osiąganych postępów.
- (29) Komitet przyjął do wiadomości informację o zdecydowanych działaniach libijskich organów i zwrócił się do LCAA o dostarczenie Komisji – nie później niż do dnia 20 kwietnia 2012 r. – planu działań naprawczych, który będzie w pełni uwzględniał wszystkie zaległe wnioski o informację oraz który będzie obejmował konkretne działania i terminy dotyczące usuwania braków w systemie nadzoru.
- (30) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznają istotne trudności stojące przed Libią w wyniku konfliktu i przyjmują do wiadomości zobowiązanie podjęte przez Ministra dotyczące wdrożenia procesu odbudowy. Komisja zachęca LCAA do kontynuowania otwartego i konstruktywnego dialogu prowadzonego z nią od zakończenia niedawnego konfliktu. Jeżeli jednak LCAA nie wyegzekwuje wprowadzonych ograniczeń, Komisja będzie zmuszona do podjęcia natychmiastowych środków ochronnych zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady.
- (31) Sytuacja w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Libii zostanie poddana przeglądowi przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na posiedzeniu zaplanowanym na listopad 2012 r., podczas którego oceniona zostanie skuteczność działań podejmowanych przez właściwe organy Libii.
- Przewoźnicy lotniczy z Islamskiej Republiki Mauretańskiej**
- (32) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Mauretanii figurują w załączniku A od listopada 2010 r. ⁽¹⁾ Właściwe organy Mauretanii (ANAC) poinformowały o wydaniu nowego AOC przewoźnikowi lotniczemu Mauritania Airlines, nie wykazując przy tym, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest w pełni zgodny z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. AOC wydano temu przewoźnikowi dnia 8 maja 2011 r., nie dostarczając dowodów potwierdzających, że liczne braki wykryte w trakcie wstępnej certyfikacji przewoźnika (zdalny przegląd procedur operacyjnych i procedur obsługi technicznej przeprowadzony w kwietniu 2011 r. oraz kontrola na miejscu przeprowadzona w dniach 3–5 maja 2011 r.) zostały skutecznie usunięte przed wydaniem AOC. AOC wydano również bez wcześniejszego sprawdzenia, czy przewoźnik posiadał stosowne zezwolenia dotyczące zapewnienia ciągłej zdadności do lotu i obsługi technicznej. Ponadto nie przedstawiono żadnych dowodów na to, że przewoźnik ten jest przedmiotem ciągłego nadzoru zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że powyższy przewoźnik lotniczy również powinien zostać ujęty w załączniku A.
- (33) ANAC poinformowała również, że AOC przewoźnika Mauritania Airways stracił ważność z dniem 15 grudnia 2010 r. i nie został odnowiony, ponieważ przewoźnik ten zaprzestał prowadzenia działalności. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik ten powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (34) Mauretania poinformowała, że w celu wprowadzenia pozytywnych zmian w systemie nadzoru nad bezpieczeństwem podjęto zdecydowane działania, w tym zmieniono przepisy dotyczące lotnictwa cywilnego, tak aby dostosować je do załączników do konwencji chicagowskiej, a także dokonano zmian w zarządzie, strukturze i personelu ANAC. Procedury dotyczące wydawania certyfikatów i sprawowania stałego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi również zostały zaktualizowane i zaczną obowiązywać w najbliższej przyszłości.
- (35) Przyznając, iż Mauretania musi jeszcze wykonać sporo pracy w celu usunięcia wszystkich uchybień, ICAO poinformowała, że starania tego kraju mające na celu usunięcie uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas kontroli przeprowadzonej w 2008 r. zasługują na uznanie. Mauretania regularnie przekazuje aktualne informacje na temat realizacji planu działań naprawczych i wykazuje znaczące postępy. Planowana na maj 2012 r. kontrola ICVM (ICAO Coordinated Validation Mission) będzie ważnym etapem obejmującym weryfikację dokonanych postępów.
- (36) Komisja z zadowoleniem odnotowuje postępy w usuwaniu uchybień stwierdzonych przez ICAO, o których poinformowały właściwe organy Mauretanii, i zachęca te organy do podejmowania zdecydowanych działań we współpracy z ICAO. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokona ponownej oceny sytuacji w zależności od wyników kontroli ICVM (ICAO Coordinated Validation Mission).

⁽¹⁾ Motywy 43 do 51 rozporządzenia (WE) nr 1071/2010 z dnia 22 listopada 2010 r., Dz.U. L 306 z 23.11.2010, s. 49.

Pakistan International Airways

- (37) Komisja kontynuuje konsultacje z właściwym organem Pakistanu (PCAA) i z przewoźnikiem Pakistan International Airways (PIA), i spotkała się z nimi w dniu 20 lutego 2012 r. w celu dokonania przeglądu postępów w realizacji działań przewidzianych w ich planach działań naprawczych.
- (38) PCAA poinformował i dostarczył dowody na to, że zwiększono poziom nadzoru nad przewoźnikiem PIA, podjęto działania regulacyjne zawieszające niektóre licencje na obsługę techniczną, i zażądano wprowadzenia istotnych zmian w systemie zarządzania jakością w PIA. Przekazał on również informację o pomyślnym wyniku kontroli przeprowadzonej przez ICAO w czerwcu 2011 r. i wyjaśnił swoje plany dotyczące przyjęcia nowych przepisów odzwierciedlających przepisy części 145 EASA.
- (39) Przewoźnik PIA poinformował, że działania określone w jego planie działań naprawczych zostały zakończone, z wyjątkiem szczegółowych kontroli czterech statków powietrznych, które przechodzą obecnie konserwację. Potwierdził on również, że obszerny program szkoleniowy jest obecnie w toku i będzie kontynuowany.
- (40) EASA powiadomiła Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że ustalenia wynikające z kontroli SAFA statków powietrznych eksploatowanych przez PIA doprowadziły do otwarcia procedury zawieszenia zatwierdzenia organizacji obsługowej EASA część 145 w dniu 11 listopada 2011 r. Mimo iż EASA odnotowała, że w planie działań naprawczych realizowanym przez PIA uwzględniono stosowne kwestie bezpieczeństwa, uznała ona również, że PCAA nie jest w stanie skutecznie monitorować działań przewoźnika PIA w zakresie obsługi technicznej, i dlatego w dniu 6 marca 2012 r. EASA była zmuszona zawiesić zatwierdzenie organizacji obsługowej EASA część 145.
- (41) Komisja odnotowała postępy poczynione przez PCAA i PIA w usuwaniu uchybień w zakresie bezpieczeństwa, ale potwierdziła, że w przypadku wystąpienia jakichkolwiek zdarzeń, które ponownie doprowadzą do powstania uchybień, konieczne będzie działań mających na celu ograniczenie zagrożeń dla bezpieczeństwa. Państwa członkowskie będą zatem w dalszym ciągu sprawdzać rzeczywistą zgodność z odpowiednimi normami bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie statków powietrznych przewoźnika, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 351/2008 z dnia 16 kwietnia 2008 r. wdrażającym dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie priorytetowego traktowania kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty⁽¹⁾.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Filipin

- (42) Przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane na Filipinach figurują w załączniku A od dnia 31 marca 2010 r.⁽²⁾ Właściwe organy Filipin (CAAP) poinformowały

o wydaniu nowych certyfikatów przewoźnika lotniczego przewoźnikom lotniczym Aero Equipment Aviation Inc, AirAsia Philippines Certeza Infosys Corp., Mid-Sea Express, Southern Air Flight Services, NorthSky Air Inc. oraz Island Helicopter Services. CAAP nie udzielił stosownej odpowiedzi na wnioski o udzielenie informacji wystosowane przez Komisję; w szczególności nie dostarczył on ani AOC tych przewoźników, ani kompletnych specyfikacji eksploatacyjnych; CAAP nie był również w stanie wykazać, że certyfikacja i ciągły nadzór nad tymi przewoźnikami lotniczymi są w pełni zgodne z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Dlatego też, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że powyżsi przewoźnicy lotniczy również powinni zostać ujęci w załączniku A.

- (43) Od ostatniego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego miało miejsce kilka wypadków śmiertelnych z udziałem przewoźników posiadających certyfikaty wydane na Filipinach. W dniu 10 grudnia 2011 r. statek powietrzny typu Beechcraft 65-80 o znaku rejestracyjnym RP-C824 eksploatowany przez Aviation Technology Innovator spadł na budynek Felixberto Serrano Elementary School koło Manili i uległ całkowitemu zniszczeniu, powodując przy tym śmierć 14 osób; CAAP nie odpowiedział na wystosowany przez Komisję wniosek o udzielenie informacji na temat wstępnych ustaleń z dochodzenia w sprawie tego wypadku. CAAP przekazał jedynie informację, że AOC jest „nieaktywny/zwrócony”, nie podając jednak daty odwołania ani nie przekazując odpowiednich dowodów. Kolejny wypadek śmiertelny miał miejsce w dniu 4 marca 2012 r. i dotyczył statku powietrznego typu Cessna 172S o numerze rejestracyjnym RP-C209, eksploatowanym przez Avia Tours. W wyniku wypadku statek powietrzny uległ całkowitemu zniszczeniu i śmierć poniosły 2 osoby. Mimo iż CAAP przekazał wstępne informacje dotyczące wypadku, niemożliwe było ustalenie ważności AOC, ponieważ wstępne sprawozdanie dotyczące wypadku wskazuje, że AOC jest ważny do dnia 14 sierpnia 2012 r., podczas gdy informacje dostarczone przez CAAP wskazują, że termin ważności AOC upłynął w dniu 14 lutego 2012 r.
- (44) CAAP poinformował, że kilku przewoźników posiada „nieaktywne/zwrócone” AOC lub zostało poddanych ponownej certyfikacji zgodnie z PCAR Część-11 dotyczącym prac lotniczych. CAAP nie dostarczył jednak dowodów na to, że odpowiednie AOC zostały uchylone, ani dowodów na to, że przewoźnicy ci nie wykonują już lotniczych przewozów zarobkowych. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wymienieni przewoźnicy powinni nadal figurować w załączniku A.
- (45) W styczniu 2012 r. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) przeprowadziła tygodniowy przegląd techniczny na Filipinach w celu oceny postępów osiągniętych przez CAAP w zakresie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. CAAP nie dostarczył szczegółowych informacji na temat wyników tego przeglądu. Odnotowano jednak, że FAA nie wprowadziła żadnych zmian w ocenie Filipin, które pozostają w kategorii 2, tzn. nie spełniają międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 109 z 19.4.2008, s. 7.

⁽²⁾ Motywy 74 do 87 rozporządzenia (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 32.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (46) Po spotkaniu z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które odbyło się w listopadzie 2011 r. ⁽¹⁾ i podczas którego właściwe organy Rosji (Rosyjska Federalna Agencja ds. Transportu Lotniczego, FATA) poinformowały i dostarczyły dowody na to, że działalność przewoźników lotniczych Aviastar-TU, UTair-Cargo, Tatarstan Airlines, Daghestan Airlines, Yakutia and Vim Avia (Vim Airlines) została częściowo lub całkowicie ograniczona ze względów bezpieczeństwa, Komisja prowadzi intensywne konsultacje z FATA i monitoruje rozwój sytuacji.
- (47) Spotkania konsultacyjne, w których uczestniczyły FATA, Komisja, EASA, a także niektórzy członkowie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, odbyły się w Brukseli dnia 19 grudnia 2011 r. oraz dnia 21 lutego 2012 r. FATA poinformowała, że zamierza znieść ograniczenia nałożone na część floty przewoźników Tatarstan Airlines (statki powietrzne typu Boeing B737-500, B737-400, B737-300, Tupolew 154M i Jakowlew Jak-42), Aviastar-TU (statek powietrzny typu Tupolew Tu-204) i Yakutia (statek powietrzny typu Boeing B757-200, B737-300 i B737-800), ponieważ jest zadowolona z wyników inspekcji, które zostały przeprowadzone wobec tych przewoźników.
- (48) FATA dostarczyła również dowody podjęcia dalszych działań egzekucyjnych. W szczególności w dniu 19 grudnia 2011 r. cofnięto AOC przewoźnika Daghestan Airlines ze względu na problemy, jakie stwierdzono podczas kontroli przeprowadzonej wobec tego przewoźnika. FATA poinformowała również, że zwróciła się do UTair-Cargo o przeprowadzenie dodatkowych działań naprawczych, aby możliwe było zniesienie ograniczeń w stosunku do floty tego przewoźnika.
- (49) Aby zapewnić skuteczność środków podejmowanych przez FATA w zakresie trwałej poprawy bezpieczeństwa, państwa członkowskie będą w dalszy ciąg sprawdzać, czy rosyjscy przewoźnicy lotniczy rzeczywiście spełniają odpowiednie normy bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie przeprowadzanych w statkach powietrznych tych przewoźników zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008 i mogą podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia spełnienia tych wymogów. Komisja będzie w dalszym ciągu monitorować ich wyniki.

Vim Avia

- (50) FATA potwierdziła, że Vim Avia nadal podlega ograniczeniom w wykonywaniu przewozów, w tym lotów do UE (ładowania i przeloty), w odniesieniu do całej jego floty (8 statków powietrznych typu Boeing B757-200) do czasu pełnego wykonania planu działań naprawczych.
- (51) Podczas ww. posiedzenia w dniu 21 lutego 2012 r. Vim Avia przedstawił inwestycje w zakresie bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie szkoleń, ale nie wykazał, że

wprowadził sprawnie funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem. Przewoźnik ten nie był jeszcze w stanie udowodnić, że wspomniane inwestycje przyniosły efekty na poziomie operacyjnym.

- (52) FATA poinformowała, że oczekuje się, iż przewoźnik ten zakończy realizację wszystkich naprawczych i zapobiegawczych do dnia 1 kwietnia 2012 r. FATA poinformowała również, że przeprowadzi inspekcję wobec tego przewoźnika lotniczego w celu sprawdzenia, czy wszystkie nieprawidłowości zostały w satysfakcjonujący sposób usunięte i czy obecne ograniczenia mogą zostać zniesione. FATA zgodziła się dostarczyć Komisji sprawozdania z postępów prac w zakresie wprowadzania środków naprawczych przez przewoźnika oraz wyniki kolejnych inspekcji.
- (53) W związku z powyższym, uwzględniając efektywne działania w zakresie egzekwowania przepisów podejmowane przez właściwe organy Rosji, wydaje się zbyt wcześnie, aby dokonać ponownej oceny sytuacji tego przewoźnika lotniczego. Komisja przeanalizuje sytuację przewoźnika Vim Avia podczas jednego z kolejnych posiedzeń Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w oparciu o sprawozdania przedstawione przez właściwe organy Rosji i ich decyzję dotyczącą ewentualnego utrzymania obecnych ograniczeń.

Przewoźnicy lotniczy z Boliwariańskiej Republiki Wenezueli

Conviasa

- (54) Istnieją potwierdzone dowody licznych uchybień w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźnika lotniczego Conviasa, który posiada certyfikat wydany przez Wenezuelę. Przypadki te zostały stwierdzone przez właściwe organy Hiszpanii w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA ⁽²⁾. Conviasa wykazał brak zdolności do usunięcia tych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Przewoźnik Conviasa nie udzielił terminowej i właściwej odpowiedzi na zarzuty dotyczące wszystkich nieprawidłowości zgłoszone przez urząd lotnictwa cywilnego Hiszpanii. Te powtarzające się przypadki braku zgodności pokazują systemowe uchybienia w zakresie bezpieczeństwa w obszarze obsługi technicznej i eksploatacji.
- (55) Statki powietrzne przewoźnika Conviasa kilkakrotnie ulegały wypadkom, w tym dwóm wypadkom śmiertelnym – pierwszy z nich był to wypadek statku powietrznego typu ATR42 o znaku rejestracyjnym YV-1010 w dniu 13 września 2010 r., a drugi to wypadek statku powietrznego typu Boeing B737-200 o znaku rejestracyjnym YV-102T w dniu 30 sierpnia 2008 r. Komisja nie została poinformowana o wynikach dochodzeń w sprawie przyczyn tych wypadków przez właściwe organy Wenezueli, ani nie posiada żadnych informacji dotyczących zaleceń mających na celu zapobieganie kolejnym wypadkom.

⁽¹⁾ Motywy 36 do 49 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1197/2011 z dnia 21 listopada 2011 r., Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s. 19.

⁽²⁾ Sprawozdanie nr AESA-E-2011-234, -326, -412, -553, -663, -715, -832, -895 i AESA-E-2012-1.

- (56) W związku z powyższymi uchybieniami w sierpniu 2011 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Wenezueli, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności przewoźnika Conviasa i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień.
- (57) Organy te nie udzieliły terminowo zadowalającej odpowiedzi na pytania Komisji dotyczące nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikiem Conviasa i nie przedłożyły wymaganych informacji, w szczególności informacji o postępach w dochodzeniach dotyczących przyczyn wypadków, zaleceń wynikających z tych dochodzeń, informacji o działaniach podjętych w celu usunięcia możliwych przyczyn wypadków oraz specyfikacji eksploatacyjnych, wymogów i ograniczeń związanych z AOC przewoźnika.
- (58) W dniu 21 marca 2012 r. Conviasa i właściwe organy Wenezueli dokonały prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Przewoźnik poinformował, że podjął działania mające na celu zwiększenie kontroli wewnętrznych i podniesienie jakości szkoleń oraz wprowadzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, oraz że planuje podjęcie kolejnych działań w przyszłości. Stwierdził on, że wszystkie ustalenia poczynione w trakcie inspekcji na płycie zostały należycie uwzględnione. Komitet zauważył, że przewoźnik realizuje obecnie dużą ilość działań przy udziale właściwych organów Hiszpanii. Przewoźnik nie wyjaśnił jednak, dlaczego podczas kolejnych inspekcji powtarzają się przypadki występowania uchybień o podobnym charakterze. Przewoźnik nie przedstawił również żadnych informacji na temat przyczyn wyżej wymienionych wypadków śmiertelnych i na temat działań podejmowanych w celu zapobieżenia ich ponownemu wystąpieniu. Przewoźnik nie przedstawił również podstawowych informacji dotyczących eksploatowanej przez niego floty i nie dostarczył specyfikacji eksploatacyjnych, wymogów i ograniczeń związanych z jego AOC.
- (59) W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnik Conviasa nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa i dlatego powinien zostać ujęty w załączniku A.
- Línea Turística Aerotuy*
- (60) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika lotniczego Línea Turística Aerotuy, posiadającego certyfikat wydany przez Wenezuelę. Uchybienia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽¹⁾.
- (61) Statki powietrzne eksploatowane przez Línea Turística Aerotuy kilkakrotnie ulegały wypadkom, w tym jednemu śmiertelnemu wypadkowi z udziałem statku powietrznego typu Cessna 208B o znaku rejestracyjnym YV-1181 w dniu 17 kwietnia 2009 r.
- (62) W związku z powyższymi uchybieniami w sierpniu 2011 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Wenezueli, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Línea Turística Aerotuy i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień. Organy te nie udzieliły zadowalającej i terminowej odpowiedzi.
- (63) W dniu 21 marca 2012 r. Línea Turística Aerotuy i właściwe władze Wenezueli dokonały prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przekazały materiały na piśmie. Przewoźnik przedstawił swój AOC wraz z pełnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi. Przewoźnik poinformował, że podjął działania mające na celu usunięcie uchybień stwierdzonych w trakcie inspekcji na płycie w sposób zadowalający właściwe organy Francji i dostarczył odpowiednie dowody. Przewoźnik złożył wymagane wyjaśnienia na temat wyżej wymienionego śmiertelnego wypadku, a właściwe organy dostarczyły sprawozdanie dotyczące wypadku wraz powiązanymi wnioskami i zaleceniami. Właściwe organy Wenezueli stwierdziły również, że zalecenia wynikające z dochodzenia w sprawie wypadku, jak również wyniki inspekcji na płycie zostały należycie uwzględnione w celu zapewnienia nadzoru nad przewoźnikiem.
- (64) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjmują do wiadomości działania przewoźnika lotniczego i przejrzystość procesu usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie będą w dalszym ciągu sprawdzać, czy przewoźnik ten rzeczywiście spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie przeprowadzanych wobec jego statków powietrznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008 i mogą podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia spełnienia tych wymogów.
- Estelar Latinoamérica*
- (65) Istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie przewoźnika lotniczego Estelar Latinoamérica, posiadającego certyfikat wydany przez Wenezuelę. Naruszenia te zostały stwierdzone przez Francję w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽²⁾.
- (66) W związku z powyższymi uchybieniami w sierpniu 2011 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Wenezueli, wyrażając poważne obawy co do bezpieczeństwa działalności Estelar Latinoamérica i prosząc o wyjaśnienia dotyczące działań podjętych przez właściwe organy, a także przewoźnika, mających na celu usunięcie tych uchybień. Organy te nie udzieliły zadowalającej i terminowej odpowiedzi.

⁽¹⁾ Sprawozdanie nr DGAC/F-2011-663, -972, -1159, -2385, -2636.

⁽²⁾ Sprawozdanie nr DGAC/F-2011-632, -990, -1636, -1863, -2332.

(67) W dniu 21 marca 2012 r. Estelar Latinoamerica i właściwe władze Wenezueli dokonały prezentacji dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz przekazały materiały na piśmie. Przewoźnik przedstawił swój AOC wraz z pełnymi specyfikacjami eksploatacyjnymi. Przewoźnik poinformował, że podjął działania mające na celu usunięcie uchybień stwierdzonych w trakcie inspekcji na płycie w sposób zadowalający właściwe organy Francji i dostarczył odpowiednie dowody. Właściwe organy poinformowały, że dopilnują, aby wyniki inspekcji na płycie zostały należycie wzięte pod uwagę w celu zapewnienia nadzoru nad przewoźnikiem.

(68) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przyjmują do wiadomości działania przewoźnika lotniczego i przejrzystość procesu usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie będą w dalszym ciągu sprawdzać, czy przewoźnik ten rzeczywiście spełnia odpowiednie normy bezpieczeństwa poprzez priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie przeprowadzanych wobec jego statków powietrznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 351/2008 i mogą podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia spełnienia tych wymogów.

Ogólne uwagi dotyczące pozostałych przewoźników ujętych w załącznikach A i B

(69) Do chwili obecnej Komisja nie uzyskała dowodów pełnego wdrożenia odpowiednich działań naprawczych przez pozostałych przewoźników ujętych we wspólnym wykazie uaktualnionym w dniu 21 listopada

2011 r. oraz przez organy sprawujące nadzór regulacyjny nad tymi przewoźnikami. W związku z powyższym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że przewoźnicy ci powinni w dalszym ciągu podlegać, stosownie do przypadku, zakazowi wykonywania przewozów (załącznik A) lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów (załącznik B).

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 474/2006 wprowadza się następujące zmiany:

1. Załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku A do niniejszego rozporządzenia.
2. Załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku B do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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 w państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2012 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH UE ⁽¹⁾

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

⁽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.

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|--|
| MAVEWA | 016 | Nieznany | Republika Angoli |
| SONAIR | AO 002-01/10-SOR | SOR | Republika Angoli |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym: | | | Republika Beninu |
| AERO BENIN | PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | AEB | Republika Beninu |
| AFRICA AIRWAYS | Nieznany | AFF | Republika Beninu |
| ALAFIA JET | PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS | Nie dotyczy | Republika Beninu |
| BENIN GOLF AIR | PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS. | BGL | Republika Beninu |
| BENIN LITTORAL AIRWAYS | PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | LTL | Republika Beninu |
| COTAIR | PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS. | COB | Republika Beninu |
| ROYAL AIR | PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS | BNR | Republika Beninu |
| TRANS AIR BENIN | PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS | TNB | Republika Beninu |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym: | | | Republika Konga |
| AERO SERVICE | RAC06-002 | RSR | Republika Konga |
| EQUAFLIGHT SERVICES | RAC 06-003 | EKA | Republika Konga |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO | RAC 06-004 | Nieznany | Republika Konga |
| TRANS AIR CONGO | RAC 06-001 | Nieznany | Republika Konga |
| EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A. | RAC 06-014 | Nieznany | Republika Konga |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym: | | | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/051/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| AIR KASAI | 409/CAB/MIN/ TVC/036/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| AIR KATANGA | 409/CAB/MIN/TVC/031/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|-------------------------------------|
| AIR TROPIQUES | 409/CAB/MIN/TVC/ 029/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| BLUE AIRLINES | 409/CAB/MIN/TVC/ 028/08 | BUL | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| BRAVO AIR CONGO | 409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006 | BRV | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| BUSINESS AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/ 048/09 | ABB | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| BUSY BEE CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/ 052/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| CETRACA AVIATION SERVICE | 409/CAB/MIN/TVC/ 026/08 | CER | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| CHC STELLAVIA | 409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| CONGO EXPRESS | 409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009 | EXY | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA) | 409/CAB/MIN/TVC/ 035/08 | CAA | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| DOREN AIR CONGO | 409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA) | 409/CAB/MIN/TVC/ 003/08 | EWS | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| FILAIR | 409/CAB/MIN/TVC/ 037/08 | FIL | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| GALAXY KAVATSI | 409/CAB/MIN/TVC/ 027/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR) | 409/CAB/MIN/TVC/ 053/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| GOMA EXPRESS | 409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| GOMAIR | 409/CAB/MIN/TVC/ 045/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| HEWA BORA AIRWAYS (HBA) | 409/CAB/MIN/TVC/ 038/08 | ALX | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB) | 409/CAB/MIN/TVC/ 033/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| JET CONGO AIRWAYS | Nieznany | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| KIN AVIA | 409/CAB/MIN/TVC/ 042/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| KORONGO AIRLINES | 409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|--|--|--------------------------|-------------------------------------|
| LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC) | podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205) | LCG | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| MALU AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/04008 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| MANGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/034/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| SAFE AIR COMPANY | 409/CAB/MIN/TVC/025/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| SERVICES AIR | 409/CAB/MIN/TVC/030/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| STELLAR AIRWAYS | AAC/DG/DTA/TM/787/2011 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| SWALA AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/050/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| TMK AIR COMMUTER | 409/CAB/MIN/TVC/044/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| TRACEP CONGO AVIATION | 409/CAB/MIN/TVC/046/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| TRANS AIR CARGO SERVICES | 409/CAB/MIN/TVC/024/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| WIMBI DIRA AIRWAYS | 409/CAB/MIN/TVC/039/08 | WDA | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| ZAABU INTERNATIONAL | 409/CAB/MIN/TVC/049/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym: | | | Dżibuti |
| DAALLO AIRLINES | Nieznany | DAO | Dżibuti |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym: | | | Gwinea Równikowa |
| CRONOS AIRLINES | 2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS | Nieznany | Gwinea Równikowa |
| CEIBA INTERCONTINENTAL | 2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS | CEL | Gwinea Równikowa |
| PUNTO AZUL | 2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS | Nieznany | Gwinea Równikowa |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia i Metro Batavia, w tym: | | | Republika Indonezji |
| AIR PACIFIC UTAMA | 135-020 | Nieznany | Republika Indonezji |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|---------------------|
| ALFA TRANS DIRGANTATA | 135-012 | Nieznany | Republika Indonezji |
| ASCO NUSA AIR | 135-022 | Nieznany | Republika Indonezji |
| ASI PUDJIASTUTI | 135-028 | Nieznany | Republika Indonezji |
| AVIASTAR MANDIRI | 135-029 | Nieznany | Republika Indonezji |
| DABI AIR NUSANTARA | 135-030 | Nieznany | Republika Indonezji |
| DERAYA AIR TAXI | 135-013 | DRY | Republika Indonezji |
| DERAZONA AIR SERVICE | 135-010 | DRZ | Republika Indonezji |
| DIRGANTARA AIR SERVICE | 135-014 | DIR | Republika Indonezji |
| EASTINDO | 135-038 | Nieznany | Republika Indonezji |
| ENGGANG AIR SERVICE | 135-045 | Nieznany | Republika Indonezji |
| ERSA EASTERN AVIATION | 135-047 | Nieznany | Republika Indonezji |
| GATARI AIR SERVICE | 135-018 | GHS | Republika Indonezji |
| INDONESIA AIR TRANSPORT | 121-034 | IDA | Republika Indonezji |
| INTAN ANGKASA AIR SERVICE | 135-019 | Nieznany | Republika Indonezji |
| JOHNLIN AIR TRANSPORT | 135-043 | Nieznany | Republika Indonezji |
| KAL STAR | 121-037 | KLS | Republika Indonezji |
| KARTIKA AIRLINES | 121-003 | KAE | Republika Indonezji |
| KURA-KURA AVIATION | 135-016 | KUR | Republika Indonezji |
| LION MENTARI AIRLINES | 121-010 | LNI | Republika Indonezji |
| MANUNGGAL AIR SERVICE | 121-020 | Nieznany | Republika Indonezji |
| MATTHEW AIR NUSANTARA | 135-048 | Nieznany | Republika Indonezji |
| MERPATI NUSANTARA AIRLINES | 121-002 | MNA | Republika Indonezji |
| MIMIKA AIR | 135-007 | Nieznany | Republika Indonezji |
| NATIONAL UTILITY HELICOPTER | 135-011 | Nieznany | Republika Indonezji |
| NUSANTARA AIR CHARTER | 121-022 | Nieznany | Republika Indonezji |
| NUSANTARA BUANA AIR | 135-041 | Nieznany | Republika Indonezji |
| NYAMAN AIR | 135-042 | Nieznany | Republika Indonezji |
| PELITA AIR SERVICE | 121-008 | PAS | Republika Indonezji |
| PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA | 135-026 | Nieznany | Republika Indonezji |
| PURA WISATA BARUNA | 135-025 | Nieznany | Republika Indonezji |
| RIAU AIRLINES | 121-016 | RIU | Republika Indonezji |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|------------------------------|
| SAMPOERNA AIR NUSANTARA | 135-036 | SAE | Republika Indonezji |
| SAYAP GARUDA INDAH | 135-004 | Nieznany | Republika Indonezji |
| SKY AVIATION | 135-044 | Nieznany | Republika Indonezji |
| SMAC | 135-015 | SMC | Republika Indonezji |
| SRIWIJAYA AIR | 121-035 | SJY | Republika Indonezji |
| SURVEI UDARA PENAS | 135-006 | Nieznany | Republika Indonezji |
| SURYA AIR | 135-046 | Nieznany | Republika Indonezji |
| TRANSNUSA AVIATION MANDIRI | 121-048 | Nieznany | Republika Indonezji |
| TRANSWISATA PRIMA AVIATION | 135-021 | Nieznany | Republika Indonezji |
| TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE | 121-038 | XAR | Republika Indonezji |
| TRAVIRA UTAMA | 135-009 | Nieznany | Republika Indonezji |
| TRI MG INTRA ASIA AIRLINES | 121-018 | TMG | Republika Indonezji |
| TRIGANA AIR SERVICE | 121-006 | TGN | Republika Indonezji |
| UNINDO | 135-040 | Nieznany | Republika Indonezji |
| WING ABADI AIRLINES | 121-012 | WON | Republika Indonezji |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym: | | | Republika Kazachstanu |
| AERO AIR COMPANY | AK-0429-10 | ILK | Republika Kazachstanu |
| AIR ALMATY | AK-0409-09 | LMY | Republika Kazachstanu |
| AIR TRUST AIRCOMPANY | AK-0412-10 | RTR | Republika Kazachstanu |
| AK SUNKAR AIRCOMPANY | AK-0396-09 | AKS | Republika Kazachstanu |
| ASIA CONTINENTAL AIRLINES | AK-0345-08 | CID | Republika Kazachstanu |
| ASIA WINGS | AK-0390-09 | AWA | Republika Kazachstanu |
| ATMA AIRLINES | AK-0437-10 | AMA | Republika Kazachstanu |
| AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR | AK-0435-10 | SAP | Republika Kazachstanu |
| BEYBARS AIRCOMPANY | AK-0383-09 | BBS | Republika Kazachstanu |
| BERKUT AIR/BEK AIR | AK-0428-10 | BEK | Republika Kazachstanu |
| BURUNDAYAVIA AIRLINES | AK-0415-10 | BRY | Republika Kazachstanu |
| COMLUX | AK-0399-09 | KAZ | Republika Kazachstanu |
| DETA AIR | AK-0417-10 | DET | Republika Kazachstanu |
| EAST WING | AK-0411-09 | EWZ | Republika Kazachstanu |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|---------------------------|
| EASTERN EXPRESS | AK-0427-10 | LIS | Republika Kazachstanu |
| EURO-ASIA AIR | AK-0384-09 | EAK | Republika Kazachstanu |
| EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL | AK-0389-09 | KZE | Republika Kazachstanu |
| FLY JET KZ | AK-0391-09 | FJK | Republika Kazachstanu |
| INVESTAVIA | AK-0342-08 | TLG | Republika Kazachstanu |
| IRTYSH AIR | AK-0439-11 | MZA | Republika Kazachstanu |
| JET AIRLINES | AK-0419-10 | SOZ | Republika Kazachstanu |
| JET ONE | AK-0433-10 | JKZ | Republika Kazachstanu |
| KAZAIR JET | AK-0387-09 | KEJ | Republika Kazachstanu |
| KAZAIRTRANS AIRLINE | AK-0349-09 | KUY | Republika Kazachstanu |
| KAZAIRWEST | AK-0404-09 | KAW | Republika Kazachstanu |
| KAZAVIASPAS | AK-0405-09 | KZS | Republika Kazachstanu |
| MEGA AIRLINES | AK-0424-10 | MGK | Republika Kazachstanu |
| MIRAS | AK-0402-09 | MIF | Republika Kazachstanu |
| PRIME AVIATION | AK-0393-09 | PKZ | Republika Kazachstanu |
| SAMAL AIR | AK-0407-09 | SAV | Republika Kazachstanu |
| SAYAKHAT AIRLINES | AK-0426-10 | SAH | Republika Kazachstanu |
| SEMEYAVIA | AK-400-09 | SMK | Republika Kazachstanu |
| SCAT | AK-0420-10 | VSV | Republika Kazachstanu |
| SKYBUS | AK-0432-10 | BYK | Republika Kazachstanu |
| SKYJET | AK-0398-09 | SEK | Republika Kazachstanu |
| UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA | AK-0440-11 | UCK | Republika Kazachstanu |
| ZHETYSU AIRCOMPANY | AK-0438-11 | JTU | Republika Kazachstanu |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym: | | | Republika Kirgiska |
| AIR MANAS | 17 | MBB | Republika Kirgiska |
| ASIAN AIR | 36 | AZZ | Republika Kirgiska |
| AVIA TRAFFIC COMPANY | 23 | AVJ | Republika Kirgiska |
| AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK) | 08 | BSC | Republika Kirgiska |
| CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS) | 13 | CBK | Republika Kirgiska |
| CLICK AIRWAYS | 11 | CGK | Republika Kirgiska |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|--|--|--------------------------|---------------------------------------|
| DAMES | 20 | DAM | Republika Kirgiska |
| EASTOK AVIA | 15 | EEA | Republika Kirgiska |
| ITEK AIR | 04 | IKA | Republika Kirgiska |
| KYRGYZ TRANS AVIA | 31 | KTC | Republika Kirgiska |
| KYRGYZSTAN | 03 | LYN | Republika Kirgiska |
| KYRGYZSTAN AIRLINE | Nieznany | KGA | Republika Kirgiska |
| S GROUP AVIATION | 6 | SGL | Republika Kirgiska |
| SKY WAY AIR | 21 | SAB | Republika Kirgiska |
| TRAST AERO | 05 | TSJ | Republika Kirgiska |
| VALOR AIR | 07 | VAC | Republika Kirgiska |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii. | | | Liberia |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym: | | | Republika Gabońska |
| AFRIC AVIATION | 010/MTAC/ANAC-G/DSA | Nieznany | Republika Gabońska |
| AIR SERVICES SA | 004/MTAC/ANAC-G/DSA | RVS | Republika Gabońska |
| AIR TOURIST (ALLEGIANCE) | 007/MTAC/ANAC-G/DSA | LGE | Republika Gabońska |
| NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE) | 008/MTAC/ANAC-G/DSA | NRG | Republika Gabońska |
| SCD AVIATION | 005/MTAC/ANAC-G/DSA | SCY | Republika Gabońska |
| SKY GABON | 009/MTAC/ANAC-G/DSA | SKG | Republika Gabońska |
| SOLENTA AVIATION GABON | 006/MTAC/ANAC-G/DSA | Nieznany | Republika Gabońska |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Islamskiej Republice Mauretańskiej, w tym: | | | Islamska Republika Mauretańska |
| MAURITANIA AIRLINES (MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL) | 001/2011/DG/ANAC | MAI | Islamska Republika Mauretańska |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym: | | | Republika Mozambiku |
| MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE | MOZ-01/2010 | LAM | Republika Mozambiku |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|--|--|--------------------------|--------------------------|
| MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX | 02 z 2010 r. | MXE | Republika Mozambiku |
| TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES | 03 z 2010 r. | Nieznany | Republika Mozambiku |
| HELICOPTEROS CAPITAL | Nieznany | Nieznany | Republika Mozambiku |
| CFA MOZAMBIQUE | Nieznany | Nieznany | Republika Mozambiku |
| UNIQUE AIR CHARTER | Nieznany | Nieznany | Republika Mozambiku |
| AEROVISAO DE MOZAMBIQUE | Nieznany | Nieznany | Republika Mozambiku |
| SAFARI AIR | Nieznany | Nieznany | Republika Mozambiku |
| ETA AIR CHARTER LDA | 04 z 2010 r. | Nieznany | Republika Mozambiku |
| EMILIO AIR CHARTER LDA | 05 z 2010 r. | Nieznany | Republika Mozambiku |
| CFM-TTA SA | 07 z 2010 r. | Nieznany | Republika Mozambiku |
| AERO-SERVICOS SARL | 08 z 2010 r. | Nieznany | Republika Mozambiku |
| VR CROPSPRAYERS LDA | 06 z 2010 r. | Nieznany | Republika Mozambiku |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym: | | | Republika Filipin |
| AEROEQUIPEMENT AVIATION | Nieznany | Nieznany | Republika Filipin |
| AEROMAJESTIC | Nieznany | Nieznany | Republika Filipin |
| AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES | 2010030 | Nieznany | Republika Filipin |
| AIR ASIA PHILIPPINES | | Nieznany | Republika Filipin |
| AIR PHILIPPINES CORPORATION | 2009006 | GAP | Republika Filipin |
| AIR WOLF AVIATION INC. | 200911 | Nieznany | Republika Filipin |
| AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION | 2010027 | Nieznany | Republika Filipin |
| ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC. | 4AN9800036 | Nieznany | Republika Filipin |
| AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC. | 4AN2007005 | Nieznany | Republika Filipin |
| AVIATOUR'S FLY'N INC. | 200910 | Nieznany | Republika Filipin |
| AYALA AVIATION CORP. | 4AN9900003 | Nieznany | Republika Filipin |
| BEACON | Nieznany | Nieznany | Republika Filipin |
| BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC. | 4AN2008006 | Nieznany | Republika Filipin |
| CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC. | 4AN9800025 | Nieznany | Republika Filipin |
| CEBU PACIFIC AIR | 2009002 | CEB | Republika Filipin |
| CERTEZA INFOSYSTEMS CORP. | 2011040 | Nieznany | Republika Filipin |
| CHEMTRAD AVIATION CORPORATION | 2009018 | Nieznany | Republika Filipin |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|---------------------|
| CM AERO SERVICES | 20110401 | Nieznany | Republika Filipin |
| CORPORATE AIR | Nieznany | Nieznany | Republika Filipin |
| CYCLONE AIRWAYS | 4AN9900008 | Nieznany | Republika Filipin |
| FAR EAST AVIATION SERVICES | 2009013 | Nieznany | Republika Filipin |
| F.F. CRUZ AND COMPANY, INC. | 2009017 | Nieznany | Republika Filipin |
| HUMA CORPORATION | 2009014 | Nieznany | Republika Filipin |
| INAEC AVIATION CORP. | 4AN2002004 | Nieznany | Republika Filipin |
| INTERISLAND AIRLINES | 2010023 | Nieznany | Republika Filipin |
| ISLAND AVIATION | 2009009 | SOY | Republika Filipin |
| ISLAND HELICOPTER SERVICES | 2011043 | SOY | Republika Filipin |
| ISLAND TRANSVOYAGER | 2010022 | Nieznany | Republika Filipin |
| LION AIR, INCORPORATED | 2009019 | Nieznany | Republika Filipin |
| MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES | 2010029 | Nieznany | Republika Filipin |
| MID-SEA EXPRESS | | Nieznany | Republika Filipin |
| MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES | 2009016 | Nieznany | Republika Filipin |
| MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP | 2010020 | Nieznany | Republika Filipin |
| NORTHSKY AIR INC. | 2011042 | Nieznany | Republika Filipin |
| OMNI AVIATION CORP. | 2010033 | Nieznany | Republika Filipin |
| PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC. | 4AS9800006 | PEC | Republika Filipin |
| PACIFIC AIRWAYS CORPORATION | 4AN9700007 | Nieznany | Republika Filipin |
| PACIFIC ALLIANCE CORPORATION | 4AN2006001 | Nieznany | Republika Filipin |
| PHILIPPINE AIRLINES | 2009001 | PAL | Republika Filipin |
| PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP. | 4AN9800015 | Nieznany | Republika Filipin |
| ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC. | 2010024 | Nieznany | Republika Filipin |
| ROYAL STAR AVIATION, INC. | 2010021 | Nieznany | Republika Filipin |
| SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR) | 2009 004 | Nieznany | Republika Filipin |
| SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES | 2011045 | Nieznany | Republika Filipin |
| SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC. | 4AN9800037 | Nieznany | Republika Filipin |
| SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION | 2009008 | MNP | Republika Filipin |
| SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER | 4AN9900010 | Nieznany | Republika Filipin |
| SUBIC SEAPLANE, INC. | 4AN2000002 | Nieznany | Republika Filipin |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|--|--|--------------------------|--|
| TOPFLITE AIRWAYS, INC. | 4AN9900012 | Nieznany | Republika Filipin |
| TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION | 2009007 | TCU | Republika Filipin |
| WORLD AVIATION, CORP. | Nieznany | Nieznany | Republika Filipin |
| WCC AVIATION COMPANY | 2009015 | Nieznany | Republika Filipin |
| YOKOTA AVIATION, INC. | Nieznany | Nieznany | Republika Filipin |
| ZENITH AIR, INC. | 2009012 | Nieznany | Republika Filipin |
| ZEST AIRWAYS INCORPORATED | 2009003 | RIT | Republika Filipin |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym: | | | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| AFRICA CONNECTION | 10/AOC/2008 | Nieznany | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD | 01/AOC/2007 | BGI | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| EXECUTIVE JET SERVICES | 03/AOC/2006 | EJZ | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| GLOBAL AVIATION OPERATION | 04/AOC/2006 | Nieznany | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| GOLIAF AIR | 05/AOC/2001 | GLE | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| ISLAND OIL EXPLORATION | 01/AOC/2008 | Nieznany | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| STP AIRWAYS | 03/AOC/2006 | STP | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD | 02/AOC/2002 | TFK | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| TRANSCARG | 01/AOC/2009 | Nieznany | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| TRANSLIZ AVIATION (TMS) | 02/AOC/2007 | TMS | Wyspy Świętego Tomasza i Książęca |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym: | | | Sierra Leone |
| AIR RUM, LTD | Nieznany | RUM | Sierra Leone |
| DESTINY AIR SERVICES, LTD | Nieznany | DTY | Sierra Leone |
| HEAVYLIFT CARGO | Nieznany | Nieznany | Sierra Leone |
| ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD | Nieznany | ORJ | Sierra Leone |
| PARAMOUNT AIRLINES, LTD | Nieznany | PRR | Sierra Leone |
| SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD | Nieznany | SVT | Sierra Leone |
| TEEBAH AIRWAYS | Nieznany | Nieznany | Sierra Leone |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym: | | | Republika Sudanu |
| ALFA AIRLINES | 054 | AAJ | Republika Sudanu |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika |
|---|--|--------------------------|---------------------|
| ALMAJAL AVIATION SERVICE | 015 | MGG | Republika Sudanu |
| ALMAJARA AVIATION | Nieznany | MJA | Republika Sudanu |
| ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO) | 023 | ETC | Republika Sudanu |
| AZZA TRANSPORT COMPANY | 012 | AZZ | Republika Sudanu |
| BADER AIRLINES | 035 | BDR | Republika Sudanu |
| FOURTY EIGHT AVIATION | 054 | WHB | Republika Sudanu |
| GREEN FLAG AVIATION | 017 | Nieznany | Republika Sudanu |
| MARSLAND COMPANY | 040 | MSL | Republika Sudanu |
| NOVA AIRLINES | 001 | NOV | Republika Sudanu |
| SUDAN AIRWAYS | Nieznany | SUD | Republika Sudanu |
| SUDANESE STATES AVIATION COMPANY | 010 | SNV | Republika Sudanu |
| SUN AIR COMPANY | 051 | SNR | Republika Sudanu |
| TARCO AIRLINES | 056 | Nieznany | Republika Sudanu |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym: | | | Suazi |
| SWAZILAND AIRLINK | Nieznany | SZL | Suazi |
| Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym: | | | Zambia |
| ZAMBEZI AIRLINES | Z/AOC/001/2009 | ZMA | Zambia |

ZAŁĄCZNIK B

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

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika | Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem | Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny | Państwo rejestracji |
|---|--|--------------------------|---------------------|---|--|---|
| AIR KORYO | GAC-AOC/KOR-01 | KOR | KRLD | cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu TU-204 | cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633 | KRLD |
| AFRIJET ⁽¹⁾ | 002/MTAC/ANAC-G/DSA | ABS | Republika Gabońska | cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Falcon 50; 2 statków powietrznych typu Falcon 900 | cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR | Republika Gabońska |
| AIR ASTANA ⁽²⁾ | AK-0388-09 | KZR | Kazachstan | cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu B-767; 4 statków powietrznych typu B-757; 10 statków powietrznych typu A319/320/321; 5 statków powietrznych typu Fokker 50 | cała flota z wyjątkiem: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS | Aruba (autonomiczne terytorium Królestwa Niderlandów) |
| AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD | AOC 017 | AMX | Republika Ghany | cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu DC8-63F | cała flota z wyjątkiem: 9G-TOP i 9G-RAC | Republika Ghany |
| AIR MADAGASCAR | 5R-M01/2009 | MDG | Madagaskar | cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Boeing B-737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statku powietrznego typu ATR 42-500, 1 statku powietrznego ATR 42-320 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300 | cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF | Republika Madagaskaru |
| AIR SERVICE COMORES | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Komory | cała flota z wyjątkiem LET 410 UVP | cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336) | Komory |

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

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika | Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem | Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny | Państwo rejestracji |
|---|--|--------------------------|-----------------------------------|--|---|--|
| GABON AIRLINES ⁽³⁾ | 001/MTAC/ANAC | GBK | Republika Gabońska | cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Boeing B-767-200 | cała flota z wyjątkiem: TR-LHP | Republika Gabońska |
| IRAN AIR ⁽⁴⁾ | FS100 | IRA | Islamska Republika Iranu | cała flota z wyjątkiem 14 statków powietrznych typu A-300, 8 statków powietrznych typu A-310, 1 statku powietrznego typu B-737 | cała flota z wyjątkiem: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA | Islamska Republika Iranu |
| JORDAN AVIATION | C002 | JAV | Jordańskie Królestwo Haszymidzkie | cała flota z wyjątkiem 8 statków powietrznych typu Boeing B-737, 2 statków powietrznych typu Airbus A-310, 1 statku powietrznego typu Airbus A-320 | cała flota z wyjątkiem: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC | Jordańskie Królestwo Haszymidzkie |
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG) | 003/MTAC/ANAC-G/DSA | NVS | Republika Gabońska | cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Challenger CL601; 1 statku powietrznego typu HS-125-800 | cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG | Republika Gabońska; Republika Południowej Afryki |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) | Kod ICAO linii lotniczej | Państwo przewoźnika | Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem | Znak rejestracyjny oraz numer seryjny, o ile jest dostępny | Państwo rejestracji |
|---|--|--------------------------|---------------------|--|--|---------------------|
| TAAG ANGOLA AIRLINES | 001 | DTA | Republika Angoli | cała flota z wyjątkiem 5 statków powietrznych typu Boeing B-777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B-737-700 | cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ | Republika Angoli |

(¹) Afrijet może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

(²) Air Astana może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

(³) Gabon Airlines może w swojej działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

(⁴) Iran Air może obsługiwać połączenia do Unii Europejskiej przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywie 69 rozporządzenia (UE) nr 590/2010, Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 15.