

IV

(Zawiadomienia)

ZAWIADOMIENIA INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Sprawozdanie Komisji w sprawie Programu Wspólnoty Europejskiej SAFA (Ocena bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych)

(Informacje zbiorcze – Sprawozdanie – 30 kwietnia 2006 r. – 31 grudnia 2006 r.)

(2008/C 42/01)

1. PROGRAM WE SAFA**1.1. Geneza programu WE SAFA**

Program SAFA został zainicjowany przez Konferencję Europejskiego Lotnictwa Cywilnego (ECAC) w 1996 r. Początkowo program SAFA nie posiadał wiążącej europejskiej podstawy prawnej, lecz opierał się na zobowiązaniach przyjętych przez państwa członkowskie ECAC uczestniczące w spotkaniu. Przeprowadzane kontrole „zagranicznych” statków powietrznych obejmują swym zakresem te statki powietrzne, których nie wykorzystuje się ani nie eksploatuje pod kontrolą właściwego organu państwa, w którym przeprowadzana jest kontrola.

Dnia 30 kwietnia 2004 r. opublikowano dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (tak zwana „dyrektywa SAFA”), która nakłada na państwa członkowskie UE prawne zobowiązanie do przeprowadzania kontroli na ziemi statków powietrznych państw trzecich lądujących w ich portach lotniczych, przy czym „statek powietrzny państwa trzeciego” oznacza statek powietrzny, którego nie wykorzystuje się ani nie eksploatuje pod kontrolą właściwego organu państwa członkowskiego UE; jednocześnie dyrektywa w żaden sposób nie zabrania państwom członkowskim przeprowadzania kontroli statków powietrznych z innych państw członkowskich UE. Państwa członkowskie miały okres dwóch lat na wdrożenie przepisów wspomnianej dyrektywy poprzez przyjęcie ustawodawstwa krajowego.

Na podstawie decyzji dyrektorów generalnych państw członkowskich ECAC program SAFA został przekazany w kompetencje Wspólnoty Europejskiej (WE), w ramach której od dnia 1 stycznia 2007 r. odpowiedzialność za zarządzanie **programem WE SAFA** oraz jego dalsze rozwijanie spoczywa na Komisji Europejskiej, wspieranej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). EASA jest agencją Komisji Europejskiej, z siedzibą w Kolonii, która jest odpowiedzialna za zarządzanie operacyjne programem WE SAFA w imieniu Komisji, zgodnie z rozporządzeniem Komisji 768/2006/WE.

Do 2006 r. za realizację elementów operacyjnych programu SAFA odpowiedzialne były Wspólne Centralne Władze Lotnicze (CJAA). Na koniec 2006 r. działania w zakresie koordynacji SAFA zostały przeniesione z CJAA do EASA, wraz z centralną bazą danych.

Ciągłość uczestnictwa w programie państw członkowskich ECAC nienależących do UE, a tym samym paneuropejski charakter programu, zapewniono dzięki umowom roboczym, które EASA zawarła z każdym z tych państw. Zatem przy uwzględnieniu 27 państw członkowskich UE, w programie WE SAFA udział bierze łącznie **41 państw uczestniczących** (zob. dodatek A).

1.2. Funkcjonowanie programu WE SAFA

W każdym państwie uczestniczącym w programie SAFA statek powietrzny (pochodzący z kraju trzeciego w przypadku państw UE lub zagraniczny w przypadku państw ECAC nienależących do UE) może zostać poddany kontroli na ziemi, obejmującej głównie dokumentację i podręczniki oraz instrukcje dotyczące tego statku powietrzego, licencje załogi, stan ogólny statku powietrzego oraz obecność i stan obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa kabiny. Podstawą odniesienia dla kontroli jest treść załączników 1 (Licencje załogi), 6 (Eksploatacja statku powietrzego) i 8 (Zdatność statku powietrzego) Norm Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Kontrole są przeprowadzane według procedury wspólnej dla wszystkich państw uczestniczących. Ich wyniki są następnie przedstawiane w sprawozdaniach sporządzanych również według wspólnego formatu. W przypadku poważnych nieprawidłowości nawiązywany jest kontakt z przewoźnikiem lotniczym oraz właściwym organem lotnictwa cywilnego (państwo przewoźnika lub rejestracji) w celu uzgodnienia środków naprawczych, które należy podjąć nie tylko w odniesieniu do skontrolowanego statku powietrzego, lecz również w odniesieniu do innych statków powietrznych, które mogą wykazywać

podobne nieprawidłowości, jeżeli dany przypadek ma charakter ogólny. Wszystkie dane zawarte w sprawozdaniach oraz informacje uzupełniające są wzajemnie udostępniane i przechowywane w centralnej komputerowej bazie danych, którą ustanawia i administruje EASA.

Główne cechy programu WE SAFA można streścić w następujący sposób:

- realizacja programu przez wszystkie państwa uczestniczące w programie SAFA – w zasadzie wszystkie 41 państw członkowskich ECAC z wyjątkiem Albanii (państwa członkowskie UE oraz państwa członkowskie ECAC nienależące do UE, które podpisały umowę roboczą EASA),
- szerokie upowszechnianie wyników kontroli za pośrednictwem centralnej bazy danych SAFA,
- podejście oddolne: program opiera się na kontrolach na ziemi statków powietrznych,
- zawężony zakres programu – program skupia się głównie na statkach powietrznych pochodzących z krajów trzecich odbywających loty do UE i państw uczestniczących w programie SAFA (choć kontrolę SAFA mogą również obejmować statki powietrzne z państw członkowskich UE),
- zasadniczy cel programu polegający na kontroli zgodności z normami ICAO, które są powszechnie stosowane w kontroli międzynarodowej wszystkich statków powietrznych.

1.3. Włączenie programu WE SAFA do ogólnego łańcucha kontroli bezpieczeństwa lotniczego

Na podstawie doświadczeń zdobytych w ramach kontroli SAFA przeprowadzonych w ostatnich kilku latach można stwierdzić, że kontrole te dają ogólne pojęcie na temat bezpieczeństwa zagranicznych przewoźników lotniczych. Jednakże jest ono ograniczone w tym sensie, że nie daje pełnego obrazu bezpieczeństwa żadnego konkretnego statku powietrznego lub przewoźnika. Dzieje się tak, ponieważ w trakcie kontroli trudno jest ocenić niektóre aspekty (np. zarządzanie ewakuacją załogi, pełna zdatność statku powietrznego itp.) z uwagi na ograniczony czas kontroli, a co za tym idzie, ograniczony poziom szczegółowości możliwy do uzyskania w jej toku.

Pełną ocenę danego statku powietrznego lub przewoźnika lotniczego można uzyskać wyłącznie poprzez ciągły nadzór prowadzony przez właściwy organ lotnictwa cywilnego (państwo przewoźnika lub państwo rejestracji). Dlatego też informacje uzyskane za pośrednictwem programu WE SAFA są użyteczne:

- głównie jako środek zapobiegawczy, pomocny w określaniu potencjalnych negatywnych tendencji w zakresie bezpieczeństwa, w ramach którego znaczna liczba oraz/lub powtarzające się stwierdzenia niezgodności w przypadku danego przewoźnika lotniczego stanowi bardzo dobry wskaźnik potencjalnych słabości strukturalnych, zarówno w zakresie zarządzania kontrolą jakości tego przewoźnika

lotniczego, jak i poziomu nadzoru bezpieczeństwa sprawowanego przez właściwe krajowe organy lotnictwa cywilnego państwa, w którym przewoźnik ten posiada koncesję; podobnie, negatywne tendencje mogą być również stwierdzone w odniesieniu do określonych typów statków powietrznych.

- bardziej bezpośrednio, kontrole SAFA mogą przyczynić się do poprawy – w czasie rzeczywistym – bezpieczeństwa eksploatacji danego statku powietrznego, który został właśnie poddany kontroli, poprzez ponaglenie organów kontrolnych do zapewnienia niezwłocznego podjęcia działań naprawczych przed wznowieniem eksploatacji danego statku powietrznego.

Ponadto od wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ustanawiającego wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty kontrole SAFA nabrały większego znaczenia jako jedno z kryteriów uwzględnianych przez Komisję przy podejmowaniu decyzji dotyczącej umieszczenia przewoźników lotniczych we wspomnianym wspólnotowym wykazie. Rzeczywiście, dzieje się tak od momentu ustanowienia pierwszego wspólnotowego wykazu w marcu 2006 r. oraz przy jego kolejnych aktualizacjach.

1.4. Rozwój programu w 2006 r.

W roku 2006 w programie SAFA wprowadzono dwie znaczące zmiany:

- w kwietniu 2006 r. „dyrektywa SAFA”, przyjęta przez Parlament Europejski i Radę w kwietniu 2004 r., nabrała mocy w odniesieniu do państw członkowskich UE. W maju 2006 r., na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 768/2006 z dnia 19 maja 2006 r. (wprowadzającego w życie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/36/WE w zakresie zbierania i wymiany informacji na temat bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz zarządzania systemem informacyjnym), Komisja Europejska z dniem 1 stycznia 2007 r. formalnie upoważniła EASA do koordynowania programu WE SAFA i zarządzania niektórymi jego elementami (np. bazą danych, procedurami, szkoleniami).
- w grudniu 2006 r. w ramach programu WE SAFA zawarto porozumienie między Eurocontrol a Komisją Europejską. Na podstawie tej umowy centralna jednostka zarządzania ruchem lotniczym (CFMU) Eurocontrol zobowiązała się do powiadamiania państw uczestniczących w programie SAFA o planach lotów – do i z portów lotniczych – statków powietrznych lub przewoźników, którzy zostali objęci ograniczeniami eksploatacyjnymi w jednym lub kilku państwach uczestniczących i którzy mogą zostać poddani szczegółowym kontrolom SAFA. Mechanizm ten pełni rolę dodatkową względem funkcji ostrzegawczej, w ramach której monitorowane są (potencjalne) loty przewoźników lotniczych umieszczonych we wspólnotowym wykazie przewoźników objętych zakazem (tak zwana „czarna lista”).

1.5. Czemu służy niniejsze sprawozdanie?

Artykuł 6 ust. 2 dyrektywy 2004/36/WE stanowi, że:

„Komisja corocznie publikuje zbiorcze sprawozdanie z informacji dostępnych opinii publicznej oraz podmiotom branżowym, zawierające analizę wszelkich informacji otrzymanych zgodnie z art. 5. Analiza ta powinna być prosta i łatwa do zrozumienia oraz wskazywać, czy występuje podwyższone zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów statków powietrznych. W analizie tej należy utajnić źródło tych informacji.”

Niniejsze sprawozdanie opiera się na wynikach wszystkich kontroli na ziemi przeprowadzonych w okresie między 30 kwietnia 2006 r. a 31 grudnia 2006 r. W następnym roku to samo sprawozdanie zostanie sporządzone za pełny rok, obejmując okres między 1 stycznia a 31 grudnia 2007 r. – jednocześnie będzie to pierwszy rok po przekazaniu kompetencji związanych z programem SAFA Wspólnocie Europejskiej (zob. poniżej).

2. CENTRALNA BAZA DANYCH SAFA

EASA zarządza centralną bazą danych SAFA od grudnia 2006 r., kiedy to baza została przeniesiona ze Wspólnych Centralnych Władz Lotniczych (CJAA) w Niderlandach do EASA w Kolonii, w Niemczech.

Chociaż bazą zarządza oraz administruje EASA, umieszczanie w bazie danych sprawozdań należy do kompetencji poszczególnych krajowych organów lotnictwa cywilnego (NAA) państw uczestniczących w programie SAFA.

W okresie objętym niniejszym sprawozdaniem państwa uczestniczące w programie SAFA przeprowadziły około 5 401 kontroli, które ujawniły około 8 383 przypadków niezgodności (zob. dodatek B).

Dane zawarte w bazie danych uznaje się za poufne w tym sensie, że są one udostępniane wyłącznie innym państwom uczestniczącym i nie są podawane do wiadomości publicznej. Wszystkie krajowe organy publiczne państw uczestniczących mają dostęp do bazy danych za pośrednictwem Internetu (dostęp szyfrowany). Obecnie do bazy danych za pośrednictwem Internetu dostęp ma 39 krajowych organów lotnictwa cywilnego.

3. OBSZARY KONTROLI

W przypadku niemal wszystkich państw uczestniczących liczba lotów operacyjnych o wiele przerasta zdolności kontrolne, co sprawia, że kontrole na ziemi w ramach SAFA są możliwe wyłącznie w trybie kontroli na miejscu. Mają one na ogół charakter kontroli wrywkowych lub opierają się na

informacjach (np. regularnej analizie bazy danych przez EASA) nasuwających podejrzenia, że w przypadku niektórych statków powietrznych lub przewoźników dochodzi do niezgodności. Możliwe jest podjęcie decyzji dotyczącej zawężenia kontroli do obszarów przedstawionych w poniższym wykazie. W przypadku gdy uczestniczące państwa członkowskie decydują się zawęzić zakres kontroli, decyzja ta musi być zgodna z zaleceniami wydanymi przez Komisję Europejską lub z krajowymi procedurami lub priorytetami. Zalecenia te mogą wynikać z analizy centralnej bazy danych SAFA lub opierać się na wynikach kontroli przeprowadzonych w przeszłości.

Istnieje pięć obszarów, do których kontrole mogą zostać zawężone:

- 1) określony kraj przewoźnika (kontrola przewoźników z danego kraju);
- 2) określony typ statku powietrznego;
- 3) określony charakter działalności (lot rozkładowy, nierozkładowy, przewóz ładunku itp.);
- 4) określony przewoźnik z kraju trzeciego;
- 5) określony statek powietrzny oznaczony indywidualną znakiem rejestracyjnym.

Dodatki C, D, E zawierają wykaz państw przewoźników, typów statków powietrznych oraz przewoźników poddanych kontroli w okresie 30 kwietnia – 31 grudnia 2006 r. Ujawniają one szeroki zakres zastosowania programu WE SAFA oraz wskazują na niedyskryminacyjny charakter kontroli.

Prawidłowy przebieg realizacji programu obrazuje również poniższa tabela, która zawiera zestawienie informacji zawartych w dodatkach i przedstawia przegląd działań.

Mimo że zgodnie z „dyrektywą SAFA” państwa członkowskie są zobowiązane głównie do przeprowadzania kontroli statków powietrznych z krajów trzecich przylatujących do portów lotniczych UE, kontrolą objęte są również statki powietrzne należące do przewoźników z UE. Poniższa tabela przedstawia wyniki kontroli:

Kontrole	5 401 kontroli...
Przewoźnik	...objęło 762 różnych przewoźników...
Państwo przewoźnika	...z 122 państw...
Typ statku powietrznego	...eksploatujących 191 różnych (podtypów statków powietrznych)

Z kolei poniższa tabela wskazuje na to, że zdecydowana większość lotów w obrębie państw członkowskich UE jest wykonywana przez przewoźników z UE i że na ogół państwa uczestniczące w programie SAFA nadal korzystały z szerszych kryteriów wcześniejszego programu SAFA ECAC.

	Kontrole przewoźników z UE	Kontrole przewoźników spoza UE
2006	2 758	2 643
Procentowo	51,06 %	48,94 %

4. GŁÓWNE WYNIKI KONTROLI SAFA

4.1. Ogólne ustalenia kontroli

Punktem wyjścia, jeżeli chodzi o przypadki nieprawidłowości stwierdzane w ramach kontroli, czyli odchylenia od norm ICAO, jest podejście ilościowe. Polega ono na porównaniu całkowitej liczby stwierdzonych niezgodności (F) z całkowitą liczbą kontroli (I) i skontrolowanych pozycji kontrolnych (II).

W trakcie kontroli wykorzystywana jest lista kontrolna zawierająca ogółem 54 różnych pozycji kontrolnych. W większości przypadków nie wszystkie pozycje są sprawdzane, ponieważ ilość czasu między przylotem statku powietrznego a jego odlotem nie wystarcza do przeprowadzenia kompletnej kontroli. Zatem stosunek całkowitej liczby stwierdzonych niezgodności do całkowitej liczby skontrolowanych pozycji może w lepszy sposób oddać stan rzeczy niż współczynnik oparty wyłącznie na liczbie kontroli. Wyniki kontroli przedstawia poniższa tabela.

Okres 30 kwietnia 2006 r. – 31 grudnia 2006 r.

Całkowita liczba kontroli (I)	5 401
Całkowita liczba skontrolowanych pozycji (II)	186 564
Całkowita liczba stwierdzeń niezgodności (I)	8 383
Stwierdzone niezgodności/kontrole (F/I)	1,5521
Stwierdzone niezgodności/skontrolowane pozycje (F/II)	0,045

4.2. Niezgodności stwierdzone w wyniku kontroli i ich kategorie

Należy uwzględnić nie tylko całkowitą liczbę niezgodności stwierdzonych w wyniku kontroli, lecz również ich „wagę”. W związku z tym zdefiniowano trzy kategorie niezgodności. Niezgodność „kategorii 1” jest nazywana niezgodnością nieznaczną. Do „kategorii 2” należą niezgodności znaczne, natomiast do „kategorii 3” niezgodności poważne. Terminy „nieznaczny”, „znaczny” i „poważny” odnoszą się do poziomu odchylenia od norm ICAO. Głównym celem kategoryzacji niezgodności jest klasyfikacja zgodności z daną normą oraz stopnia powagi niezgodności z normą.

Kontrole oraz kategorie stwierdzonych niezgodności są odnotowywane w bazie danych, natomiast wyniki kontroli przedstawia poniższa tabela.

Rok	Liczba kontroli (I)	Liczba stwierdzonych niezgodności (F)				Współczynnik niezgodności (Fcat./I)			
		Kat. 1 (nieznaczną)	Kat. 2 (znaczna)	Kat. 3 (poważna)	Ogółem	F Kat.1/I	F Kat.2/I	F Kat.3/I	F ogółem/I
2006	5 401	4 249	3 018	1 116	8 383	0,787	0,559	0,207	1,5521
		50,7 %	36,0 %	13,3 %	100 %				

4.3. Przypadki niezgodności stwierdzone w trakcie kontroli według regionów

Region	Liczba krajów objętych kontrolą	Liczba przewoźników objętych kontrolą	Kontrole (I)	Liczba stwierdzonych niezgodności (F)				Współczynnik niezgodności (Fcat./I)			
				Kat. 1 (nieznaczną)	Kat. 2 (znaczna)	Kat. 3 (poważna)	Ogółem	F Kat.1/I	F Kat.2/I	F Kat.3/I	F ogółem/I
UE(25) ⁽¹⁾	25	369	2 758	1 903	1 117	339	3 359	0,690	0,405	0,123	1,218
EUROPA (ECAC) ⁽²⁾	42	512	3 887	2 792	1 764	601	5 157	0,718	0,454	0,155	1,327

Region	Liczba krajów objętych kontrolą	Liczba przewoźników objętych kontrolą	Kontrolę (I)	Liczba stwierdzonych niezgodności (F)				Współczynnik niezgodności (Fcat./I)			
				Kat. 1 (nieznaczna)	Kat. 2 (znaczna)	Kat. 3 (poważna)	Ogółem	F Kat.1/ I	F Kat.2/ I	F Kat.3/ I	F ogółem/I
Federacja Rosyjska, Białoruś i Azja Środkowa ⁽³⁾	6	51	352	399	435	142	976	1,134	1,236	0,403	2,773
Ameryka Północna ⁽⁴⁾	3	51	227	187	85	37	309	0,824	0,374	0,163	1,361
Ameryka Łacińska i Karaiby ⁽⁵⁾	17	32	102	121	50	16	187	1,186	0,490	0,157	1,833
Bliski Wschód i Afryka Północna ⁽⁶⁾	17	50	561	532	382	176	1 090	0,948	0,681	0,314	1,943
Afryka ⁽⁷⁾	20	32	120	130	166	83	379	1,083	1,383	0,692	3,158
Azja ⁽⁸⁾	14	26	133	81	127	57	265	0,609	0,955	0,429	1,992
Oceania ⁽⁹⁾	3	8	19	7	9	4	20	0,368	0,474	0,211	1,053
Średnia/wszystkie państwa								0,787	0,559	0,207	1,5521

⁽¹⁾ UE(25) – Austria, Belgia, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Niemcy, Polska, Portugalia, Republika Czeska Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo (w okresie objętym niniejszym sprawozdaniem Bułgaria i Rumunia nie były jeszcze członkami UE).

⁽²⁾ ECAC – Albania, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Irlandia, Islandia, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Malta, Monako, Niderlandy, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Republika Mołdawii, Rumunia, Serbia i Czarnogóra, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Ukraina, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

⁽³⁾ Federacja Rosyjska, Białoruś i Azja Środkowa – Białoruś, Federacja Rosyjska, Kazachstan, Kirgistan, Tadżykistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

⁽⁴⁾ Ameryka Północna – Bermudy, Kanada, Stany Zjednoczone Ameryki.

⁽⁵⁾ Ameryka Łacińska i Karaiby – Antigua i Barbuda, Antyle Holenderskie, Argentyna, Aruba, Bahamy, Barbados, Belize, Boliwia, Brazylia, Chile, Dominika, Ekwador, Kajmany, Kolumbia, Kostaryka, Kuba, Grenada, Gwatemala, Gujana, Haiti, Honduras, Jamajka, Meksyk, Nikaragua, Panama, Paragwaj, Peru, Portoryko, Republika Dominikańska, Saint Kitts i Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent i Grenadyny, Salwador, Surinam, Trinidad i Tobago, Turks i Caicos, Urugwaj, Wenezuela (Boliwariańska Republika Wenezueli).

⁽⁶⁾ Bliski Wschód i Ameryka Północna – Algieria, Arabia Saudyjska, Arabska Libijska Dżamahirija, Bahrajn, Egipt, Irak, Iran (Islamska Republika Iranu), Izrael, Jemen, Jordania, Katar, Kuwejt, Liban, Maroko, Oman, Sudan, Syryjska Republika Arabska, Tunezja, Zjednoczone Emiraty Arabskie.

⁽⁷⁾ Afryka – Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Czad, Demokratyczna Republika Konga, Dżibuti, Erytrea, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Gwinea, Gwinea-Bissau, Gwinea Równikowa, Kamerun, Kenia, Komory, Kongo, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretania, Mauritius, Mozambik, Namibia, Niger, Nigeria, Republika Południowej Afryki, Republika Środkowoafrykańska, Republika Zielonego Przylądka, Rwanda, Senegal, Seszele, Sierra Leone, Somalia, Suazi, Togo, Uganda, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca, Zambia, Zimbabwe, Zjednoczona Republika Tanzanii.

⁽⁸⁾ Azja – Afganistan, Bangladesz, Bhutan, Brunei Darussalam, Chiny, Filipiny, Hongkong (Specjalny Region Administracyjny Chin), Indie, Indonezja, Japonia, Kambodża, Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malediwy, Malezja, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistan, Republika Korei, Singapur, Sri Lanka, Tajlandia, Tajwan, Timor Wschodni, Wietnam.

⁽⁹⁾ Oceania – Australia, Fidżi, Kiribati, Mikronezja (Sfederowane Stany Mikronezji), Nauru, Nowa Zelandia, Palau, Papua Nowa Gwinea, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, Wyspy Marshalla, Wyspy Salomona.

Z powyższej tabeli wynika, że

- liczba stwierdzonych nieprawidłowości przypadająca na jedną kontrolę u przewoźników z państw UE, ECAC, Oceanii i Ameryki Północnej jest mniejsza od średniej,
- liczba stwierdzonych niezgodności wśród przewoźników z Afryki, Federacji Rosyjskiej, Białorusi oraz grupy państw z Azji Środkowej wraz z państwami z Azji, Bliskiego Wschodu oraz Ameryki Północnej jest większa od średniej.

Rozkład według regionów ICAO

Region	Liczba krajów objętych kontrolą	Liczba przewoźników objętych kontrolą	Kontrolę (I)	Liczba stwierdzonych niezgodności (F)				Współczynnik niezgodności (Fcat./I)			
				Kat. 1 (nieznaczna)	Kat. 2 (znaczna)	Kat. 3 (poważna)	Ogółem	F Kat.1/I	F Kat.2/I	F Kat.3/I	F ogółem/I
APAC ⁽¹⁾	15	32	118	55	73	38	166	0,466	0,619	0,322	1,407
ESAF ⁽²⁾	10	18	72	67	105	56	228	0,931	1,458	0,778	3,167
EUR/ NAT ⁽³⁾	54	576	4 515	3 451	2 359	806	6 616	0,764	0,522	0,179	1,465
MID ⁽⁴⁾	18	47	346	313	296	140	749	0,905	0,855	0,405	2,165
NACC ⁽⁵⁾	7	59	245	199	91	40	330	0,812	0,371	0,163	1,347
SAM ⁽⁶⁾	9	17	60	104	39	13	156	1,733	0,650	0,217	2,600
WACAF ⁽⁷⁾	9	13	45	60	55	23	138	1,333	1,222	0,511	3,067
Wszystkie kraje	122	762	5 401	4 249	3 018	1 116	8 383	0,787	0,559	0,207	1,552

⁽¹⁾ APAC – Region ICAO Azji i Pacyfiku:

Australia, Bangladesz, Bhutan, Brunei Darussalam, Chiny (w tym Hongkong i Makao), Fidzi, Filipiny, Indie, Indonezja, Japonia, Kambodża, Kiribati, Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malediwy, Malezja, Mikronezja, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nowa Zelandia, Palau, Papua Nowa Gwinea, Republika Korei, Samoa, Singapur, Sri Lanka, Tajlandia, Tonga, Vanuatu, Wietnam, Wyspa Cooka, Wyspy Marshalla, Wyspy Salomona.

⁽²⁾ ESAF – Region ICAO Afryki Wschodniej i Południowej:

Angola, Botswana, Burundi, Dżibuti, Erytrea, Etiopia, Kenia, Komory, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Mozambik, Namibia, Republika Południowej Afryki, Rwanda, Seszele, Somalia, Suazi, Uganda, Zambia, Zimbabwe, Zjednoczona Republika Tanzanii.

⁽³⁾ EUR/NAT – Region ICAO Europy i Północnego Atlantyku:

Albania, Algieria, Andora, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Białoruś, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Chorwacja, Dania, Estonia, Federacja Rosyjska, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Irlandia, Islandia, Kazachstan, Kirgistan, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Malta, Maroko, Monako, Niemcy, Niderlandy (włączając Antyle Holenderskie), Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Republika Mołdawii, Rumunia, San Marino, Serbia i Czarnogóra, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Tadżykistan, Tunezja, Turcja, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo (włączając Kajmany, Bermudy).

⁽⁴⁾ MID – Region ICAO Bliskiego Wschodu:

Afganistan, Arabia Saudyjska, Arabska Libijska Dżamahirija, Bahrajn, Cypr, Egipt, Irak, Iran, Izrael, Jemen, Jordania, Katar, Kuwejt, Liban, Oman, Pakistan, Sudan, Syryjska Republika Arabska, Zjednoczone Emiraty Arabskie.

⁽⁵⁾ NACC – Region ICAO Ameryki Północnej, Ameryki Środkowej i Karaibów:

Antigua i Barbuda, Bahamy, Barbados, Belize, Grenada, Gwatemala, Haiti, Honduras, Jamajka, Kanada, Kostaryka, Kuba, Meksyk, Nikaragua, Republika Dominikańska, Saint Kitts i Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent i Grenadyny, Salwador, Trinidad i Tobago, Stany Zjednoczone Ameryki.

⁽⁶⁾ SAM – Region ICAO Ameryki Południowej:

Argentyna, Boliwia, Brazylia, Chile, Ekwador, Gujana, Kolumbia, Panama, Paragwaj, Peru, Surinam, Urugwaj, Wenezuela.

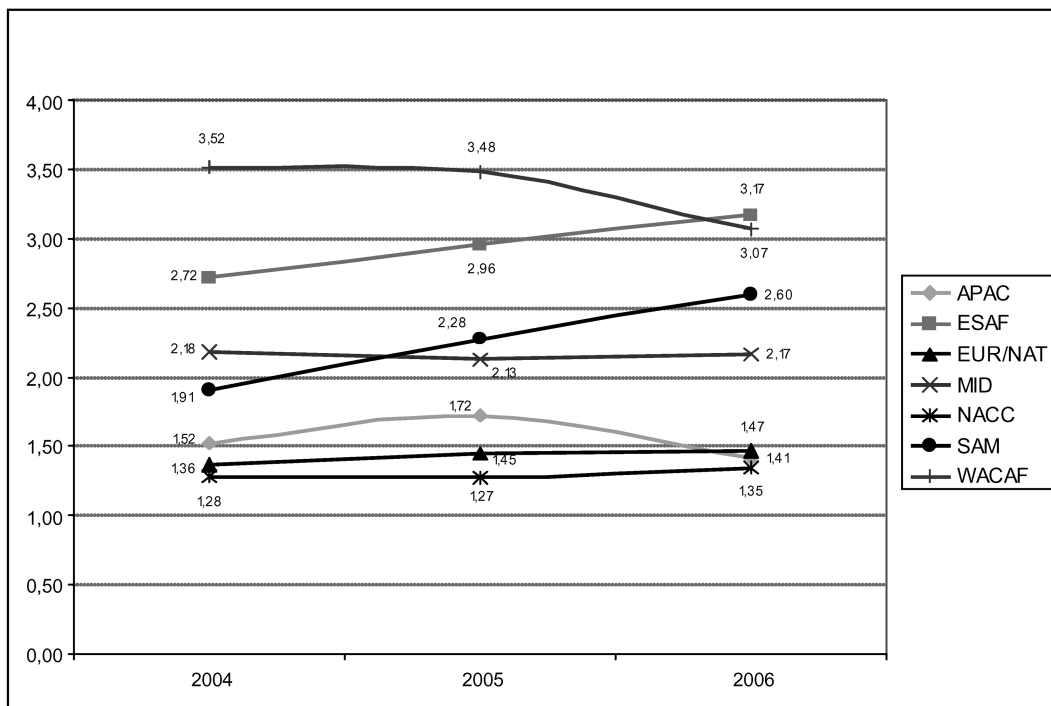
⁽⁷⁾ WACAF – Region ICAO Afryki Zachodniej i Wschodniej:

Benin, Burkina Faso, Czad, Demokratyczna Republika Konga, Gabon, Gambia, Ghana, Gwinea, Gwinea-Bissau, Gwinea Równikowa, Kamerun, Kongo, Liberia, Mali, Mauretania, Niger, Nigeria, Republika Środkowoafrykańska, Republika Zielonego Przylądka, Senegal, Sierra Leone, Togo, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca.

Z powyższej tabeli wynika, że

- liczba stwierdzonych niezgodności przypadających na jedną kontrolę u przewoźników z państw należących do NACC, APAC i EUR/NAT jest mniejsza niż średnia,
- liczba stwierdzonych niezgodności przypadająca na jedną kontrolę u przewoźników z państw należących do MID, SAM, WACAF oraz ESAF jest wyższa od średniej.

Średnia liczba stwierdzonych niezgodności wg regionów ICAO – rozwój sytuacji na przestrzeni 3 lat



Powyższy wykres wskazuje, że w przypadku większości regionów ICAO średnia liczba stwierdzonych niezgodności (całkowita liczba stwierdzonych niezgodności/całkowita liczba kontroli) utrzymywała się w ostatnich trzech latach na stałym poziomie (EUR/NAT, NACC, MID) lub spadła (WACAF, APAC). Ameryka Południowa i Afryka Wschodnia to jedyne regiony, w przypadku których średnia liczba stwierdzonych niezgodności we wspomnianym okresie trzech lat wzrosła.

Porównanie między UE (25), ECAC a resztą świata

Region	Liczba krajów objętych kontrolą	Liczba przewoźników objętych kontrolą	Kontrole (I)	Liczba stwierdzonych niezgodności (F)				Współczynnik niezgodności (Fcat./I)			
				Kat.1 (nieznaczna)	Kat. 2 (znaczna)	Kat. 3 (poważna)	Ogółem	F Kat.1/I	F Kat.2/I	F Kat.3/I	F ogółem/I
UE(25)	25	369	2 758	1 903	1 117	339	3 359	0,690	0,405	0,123	1,218
Reszta EUROPY (państwa ECAC spoza UE)	17	143	1 129	889	647	262	1 798	0,787	0,573	0,232	1,593
EUROPA (państwa ECAC)	42	512	3 887	2 792	1 764	601	5 157	0,718	0,454	0,155	1,327
Państwa spoza UE	98	393	2 643	2 346	1 901	777	5 024	0,888	0,719	0,294	1,901
Wszystkie państwa	123	762	5 401	4 249	3 018	1 116	8 383	0,787	0,559	0,207	1,552

4.4. Przypadki niezgodności stwierdzone w wyniku kontroli według pozycji listy kontrolnej

Dodatek F zawiera wyniki dotyczące każdej indywidualnej pozycji kontrolnej (III) poddanej kontroli. Wskazuje, ile razy dana pozycja kontrolna była sprawdzana, liczbę stwierdzonych niezgodności oraz współczynnik F/III. Dodatek G zawiera szczegółowe rozbięcie przypadków stwierdzonych niezgodności za rok 2006 według kategorii.

4.5. Trzy główne znaczne oraz poważne niezgodności według pozycji listy kontrolnej

Lista kontrolna składa się z czterech głównych części. Część A dotyczy pozycji, które są kontrolowane w kabinie załogi statku powietrznego. Część B listy kontrolnej dotyczy pozycji, które są kontrolowane w kabinie (pasażerskiej) i obejmuje głównie wyposażenie bezpieczeństwa. Część C dotyczy ogólnego stanu technicznego statku powietrznego, który jest badany poprzez kontrolę w formie obchodu. Pozycje listy kontrolnej części D dotyczą przedziałów ładunkowych statku powietrznego oraz przewożonego ładunku.

Wszelkie ogólne przypadki stwierdzonych niezgodności nieobjęte częściami A, B, C lub D mogą być odnotowywane w ramach części E (ogólnej) listy kontrolnej.

Przy rozpatrywaniu przypadków niezgodności stwierdzonych w wyniku kontroli SAFA, szczególnej uwagi z punktu widzenia konieczności usunięcia usterek wymagają przypadki niezgodności w ramach kategorii 2 (znaczne) oraz kategorii 3 (poważne). Tabele zawarte w dodatkach D i E poniżej przedstawiają 3 główne rodzaje niezgodności kategorii 2 i 3 w stosunku do liczby kontroli.

5. DZIAŁANIA PODEJMOWANE W NASTĘPSTWIE KONTROLI NA ZIEMI

W zależności od kategorii, liczby oraz charakteru stwierdzonych niezgodności, możliwe jest podjęcie kilku rodzajów działań.

Jeżeli stwierdzone niezgodności wskazują, że bezpieczeństwo statku powietrznego oraz osób znajdujących się w nim jest zagrożone, wymagane będą działania naprawcze. Zazwyczaj kapitan statku powietrznego jest proszony o usunięcie poważnych usterek, o których został poinformowany. W rzadkich przypadkach, w których inspektorzy mają podstawy, by sądzić, że kapitan statku powietrznego nie zamierza podjąć koniecznych działań w odniesieniu do zgłoszonych usterek, kontrolerzy dokonują urzędowego uziemienia statku powietrznego. Urzędowy akt uziemienia wydany przez państwo kontroli oznacza, że statek powietrzny jest objęty zakazem dalszego lotu do momentu podjęcia odpowiednich działań naprawczych.

Kolejnym rodzajem działań są „działania naprawcze warunkujące dopuszczenie do lotu”. Zanim statek powietrzny zostanie dopuszczony do dalszego lotu, konieczne jest przeprowadzenie działań naprawczych mających na celu usunięcie wykrytej usterki.

W innych przypadkach statek powietrzny może zostać dopuszczony do lotu z zastrzeżeniem ograniczeń eksploatacyjnych. Ograniczenia takie mogą być wprowadzone np. w przypadku usterki foteli pasażerskich. W przypadku tego rodzaju usterki

eksploatacja statku powietrznego jest możliwa pod warunkiem, że wadliwe fotele nie będą zajmowane przez pasażerów.

Standardową praktyką jest poinformowanie kapitana statku powietrznego, który został właśnie poddany kontroli, o stwierdzonych niezgodnościach. Ponadto informacje na temat stwierdzonych niezgodności kategorii 2 i kategorii 3 są przekazywane właściwemu organowi lotnictwa cywilnego oraz macierzystemu portowi lotniczemu przewoźnika wraz z żądaniem podjęcia odpowiednich działań zapobiegających powtórnemu wystąpieniu niezgodności.

Realizacja celu programu WE SAFA w możliwie najszerszym zakresie wymaga ścisłej współpracy z organami lotnictwa cywilnego wszystkich tych państw, których przewoźnicy lotniczy oraz statki powietrzne są objęte kontrolami SAFA. W ramach swoich obowiązków w zakresie nadzoru bezpieczeństwa swoich krajowych przewoźników lotniczych, zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, organy lotnictwa cywilnego mają za zadanie zapewnić prawidłową realizację działań naprawczych zmierzających do usunięcia niezgodności zgłoszonych w wyniku kontroli SAFA.

W niektórych przypadkach, jeżeli nieprawidłowości stwierdzone w odniesieniu do danego statku powietrznego uznaje się za poważne, poszczególne państwa uczestniczące w programie SAFA mogą podjąć decyzję o wstrzymaniu zezwolenia na wejście danego statku powietrznego w przestrzeń powietrzną tego kraju. Oznacza to, że dany statek powietrzny jest objęty zakazem lądowania na lotniskach oraz poruszania się w przestrzeni powietrznej tego państwa. Zakaz może zostać cofnięty, jeśli przewoźnik korzystający z danego statku powietrznego dowiedzie, że zgłoszone problemy zostały odpowiednio usunięte. Zatem tego rodzaju ograniczenie zezwolenia na wejście w przestrzeń powietrzną może mieć, i zazwyczaj ma, charakter tymczasowy.

W kwestiach związanych ze wspomnianym zakazem oraz jego późniejszym cofnięciem państwa członkowskie SAFA, należące jednocześnie do Wspólnoty Europejskiej, są zobowiązane postępować zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ustanawiającego wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty.

	Liczba kontroli	5 401
	Liczba stwierdzonych niezgodności	8 383
PODJĘTE DZIAŁANIA	Informacje przekazane właściwemu organowi i przewoźnikowi	1 441
	Ograniczenie eksploatacji statku powietrznego	47
	Działania naprawcze warunkujące dopuszczenie do lotu	722
	Uziemienie statku powietrznego	7
	Zakaz wchodzenia w przestrzeń powietrzną	4⁽¹⁾

⁽¹⁾ Z wyłączeniem zakazów/ograniczeń eksploatacyjnych nałożonych przez WE na mocy rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

APPENDIX A

**Data collection by SAFA programme Participating States
(April-December 2006)**

No	Member State	Number of inspections	Number of findings
<i>EU Member States (2006)</i>			
1	Austria	42	37
2	Belgium	68	73
3	Cyprus	2	3
4	Czech Republic	27	39
5	Denmark	43	13
6	Estonia	27	15
7	Finland	98	43
8	France	1 285	2 494
9	Germany	510	297
10	Greece	90	24
11	Hungary	7	23
12	Ireland	59	41
13	Italy	660	1 017
14	Latvia	2	0
15	Lithuania	16	7
16	Luxembourg	0	0
17	Malta	7	6
18	Netherlands	185	454
19	Poland	85	27
20	Portugal	32	35
21	Slovak Republic	6	3
22	Slovenia	5	0
23	Spain	1 083	2 679
24	Sweden	71	165
25	United Kingdom	193	242
	Total	4 603	7 737
<i>Non-EU ECAC SAFA Participating States (2006)</i>			
1	Albania	0	0
2	Armenia	0	0
3	Azerbaijan	0	0
4	Bosnia Herzegovina	13	19
5	Bulgaria	0	0
6	Croatia	44	74
7	Georgia	0	0
8	Iceland	18	14
9	Moldova (Republic of)	3	2
10	Monaco	0	0
11	Norway	208	134
12	Romania	91	82
13	Serbia and Montenegro	0	0
14	Switzerland	279	62
15	The Former Yugoslav Republic of Macedonia (FYROM)	0	0
16	Turkey	122	183
17	Ukraine	20	76
	Total	798	646

APPENDIX B

List of States of inspected operators

Operator State	ICAO country code	Number of inspections
Afghanistan	OA	1
Albania	LA	18
Algeria	DA	34
Angola	FN	9
Antigua and Barbuda	TA	2
Argentina	SA	9
Armenia	U5	11
Aruba	T2	4
Australia	Y	11
Austria	LO	131
Azerbaijan	UB	12
Bahrain	OB	11
Bangladesh	VG	2
Belarus	UM	33
Belgium	EB	100
Bermuda	TX	5
Bosnia and Herzegovina	LQ	7
Brazil	SB	24
Bulgaria	LB	123
Cape Verde	GV	8
Cameroon	FK	2
Canada	C	43
Cayman Islands	MW	6
Chile	SC	4
China	ZB	18
Colombia	SK	9
Comoros	F1	4
Cote d'Ivoire	DI	4
Croatia	LD	83
Cuba	MU	4
Cyprus	LC	28
Czech Republic	LK	84

Operator State	ICAO country code	Number of inspections
Democratic Republic of the Congo	FZ	2
Denmark	EK	95
Ecuador	SE	2
Egypt	HE	80
Equatorial Guinea	FG	1
Eritrea	HH	3
Estonia	EE	13
Ethiopia	HA	6
Finland	EF	64
France	LF	100
Gabon	FO	4
Georgia	UG	7
Germany	ED	342
Ghana	DG	7
Greece	LG	76
Hong Kong	VH	9
Hungary	LH	99
Iceland	BI	70
India	VA	9
Iran	OI	14
Ireland	EI	155
Israel	LL	34
Italy	LI	173
Jamaica	MK	2
Japan	RJ	4
Jordan	OJ	31
Kazakhstan	UA	6
Kenya	HK	8
Republic of Korea	RK	17
Kuwait	OK	3
Kyrgyzstan	U2	1
Latvia	EV	37
Lebanon	OL	17
Libyan Arab Jamahiriya	HL	5
Lithuania	EY	36

Operator State	ICAO country code	Number of inspections
Luxembourg	EL	53
Former Yugoslav Republic of Macedonia	LW	4
Madagascar	FM	11
Malaysia	WM	7
Malta	LM	37
Mauritania	GQ	7
Mauritius	FI	5
Mexico	MM	12
Moldova	LU	35
Monaco	LN	5
Morocco	GM	79
Netherlands	EH	104
Netherlands Antilles	TN	9
New Zealand	NZ	5
Norway	EN	52
Oman	OO	2
Pakistan	OP	33
Peru	SP	1
Poland	EP	86
Portugal	LP	111
Qatar	OT	20
Romania	LR	92
Russian Federation	U	296
Saint Vincent/Grenadines	TV	3
Saudi Arabia	OE	13
Senegal	GO	9
Serbia and Montenegro	LY	43
Singapore	WS	13
Slovakia	LZ	42
Slovenia	LJ	34
South Africa	FA	11
Spain	LE	196
Sri Lanka	VC	2
Sudan	HS	3
Suriname	SM	1

Operator State	ICAO country code	Number of inspections
Sweden	ES	145
Switzerland	LS	158
Syrian Arab Republic	OS	14
Taiwan (Republic of China)	RC	5
Thailand	VT	12
Tunisia	DT	167
Turkey	LT	285
Turkmenistan	U3	3
Uganda	HU	12
Ukraine	UK	124
United Arab Emirates	OM	30
United Kingdom	EG	418
United States of America	K	179
Uruguay	SU	3
Uzbekistan	U4	13
Vanuatu	NV	3
Venezuela	SV	7
Vietnam	VV	1
Yemen	OY	7
Zimbabwe	FV	3
Total (EU/ECAC)	123 (42)	5 401 (3 887)

From this table the following observations can be discerned with regard to States of (inspected) Operators inspected under the SAFA Programme:

- There is no discrimination between the number of inspections conducted upon operators certified in the 42 EU/ECAC States (indicated in bold) and operators certified in the other 81 non-European States.
- Indeed, during the time period being considered, 3 887 (**71,99 %**) out of a total number of 5,401 inspections were conducted upon European operators certified in EU/ECAC States

APPENDIX C

Aircraft types inspected (by manufacturer)***Large airliners (over 100 seats)***

No.	Aircraft manufacturer
1.	AIRBUS
2.	ANTONOV
3.	BOEING
4.	BRITISH AEROSPACE
5.	EMBRAER
6.	FOKKER
7.	ILYUSHIN
8.	LOCKHEED
9.	MCDONNELL DOUGLAS
10.	TUPOLEV
11.	YAKOVLEV

Regional airliners (19-99 seats)

No.	Aircraft manufacturer
1.	ANTONOV
2.	AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL
3.	BOMBARDIER AEROSPACE
4.	BRITISH AEROSPACE
5.	DORNIER
6.	EMBRAER
7.	FAIRCHILD
8.	FOKKER
9.	LET
10.	LOCKHEED
11.	SAAB
12.	YAKOVLEV

Commuter, business and general aviation aeroplanes

No.	Aircraft manufacturer
1.	BEECH
2.	BOMBARDIER AEROSPACE

No.	Aircraft manufacturer
3.	BRITTEN-NORMAN
4.	CESSNA
5.	DASSAULT
6.	DORNIER
7.	SOCATA
8.	FAIRCHILD
9.	GULFSTREAM
10.	ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES
11.	MITSUBISHI
12.	PIAGGIO
13.	PIPER
14.	RAYTHEON
15.	ROCKWELL

Helicopters

No.	Aircraft manufacturer
1.	AEROSPATIALE
2.	BELL HELICOPTER TEXTRON
3.	EUROCOPTER
4.	KAMOV OKB
5.	ROBINSON HELICOPTER COMPANY

The distribution of SAFA inspections by aircraft manufacturers mirrors to a large extent the current market penetration of the various manufacturers. It is also worth mentioning that the year 2006 was the first year in which the SAFA Programme was extended to cover also general aviation and helicopter operations.

These tables, are the result of grouping all the various aircraft types flying in Europe by their particular manufacturer.

Here it can be discerned that the conduct of ramp inspections is spread out quite evenly to cover the various aircraft types flying in the Community.

APPENDIX D

Operators inspected

Name operator	Code operator
(JATE) — JORDAN AVIATION	JAV
ABC HUNGARY	AHU
ABELAG AVIATION	AAB
ABS JETS	ABP
ACH HAMBURG GMBH	7AC
ACM AIR CHARTER GMBH	BVR
ACT HAVAYOLLARI AS	RUN
ACVILA AIR-ROMANIAN CARRIER	RRM
AD AVIATION LIMITED	VUE
ADRIA AIRWAYS	ADR
AEGEAN AVIATION	AEE
AER ARANN TEORANTA	REA
AER LINGUS TEORANTA	EIN
AERIANUR-M	MBV
AERO BUSINESS CHARTER BENSHEIM	GBJ
AERO CHARTER KRIFKA GMBH	KFK
AERO RENT, JOINT STOCK COMPANY	NRO
AERO SERVICES EXECUTIVE	BES
AERO TOY STORE	8EU
AERO VICS, SA DE CV	ARI
AERO-CHARTER UKRAINE LTD.	UCR
AERODIENST GMBH, NURNBURG	ADN
AERODYNAMICS MALAGA, S.L.	DNC
AEROFLOT — RUSSIAN INT. AIRL.	AFL
AEROFLOT DON/DONAVIA	DNV
AEROLANE-LINEAS AEREAS NACIONA	LNE
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG
AEROMEGA HELICOPTERS	8EQ
AERONORDGRUP	NRP
AERONOVA	OVA
AEROPORTUL INT'L MARCULESTI	AMM

Name operator	Code operator
AEROSTAR	UAR
AEROSVIT AIRLINES	AEW
AEROTRANSPORTES PRIVADOS SA DE	PRI
AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE CV	AMX
AEROVIS AIRLINERS LTD.	VIZ
AFRICAN AIR SOLUTION	8EL
AFRICAN EXPRESS AIRWAYS	AXK
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS	AIN
AFRICAN SAFARI AIRWAYS LTD.	QSC
AFRIJET BUSINESS SERVICE	8ED
AIGLE AZUR	AAF
AIR ADRIATIC	AHR
AIR ALGERIE	DAH
AIR ALLIANCE EXPRESS	6AT
AIR ALPS AVIATION G.M.B.H.	LPV
AIR ALSIE A/S	MMD
AIR ARMENIA	ARR
AIR ASTANA	KZR
AIR ATLANTIQUE	AAG
AIR AUSTRAL	REU
AIR BALEAR	ABH
AIR BALTIC CORPORATION SIA	BTI
AIR BERLIN, INC.	BER
AIR BOSNA	BON
AIR BOTNIA	KFB
AIR CAIRO	MSC
AIR CANADA	ACA
AIR CHINA	CCA
AIR COMET PLUS	MPD
AIR CONTRACTORS (IRELAND) LTD	ABR
AIR DOLOMITI	DLA
AIR ENTERPRISE PULKOVO	PLK
AIR EUROPA	AEA
AIR EXPRESS SWEDEN	ALQ

Name operator	Code operator
AIR EXPRESS SWEDEN AB	AEQ
AIR FRANCE	AFR
AIR GLACIERS SA	AGV
AIR INDEPENDENCE LUFT.	JTV
AIR INDIA	AIC
AIR INVEST	8ET
AIR ITALY SPA	AEY
AIR JAMAICA	AJM
AIR LUXOR, LDA	LXR
AIR MADAGASCAR	MDG
AIR MADRID LINEAS AEREAS SA	DRD
AIR MALTA PLC	AMC
AIR MAURITANIE	MRT
AIR MAURITIUS LIMITED	MAU
AIR MEDICAL LTD	MCD
AIR MEDITERRANEE	BIE
AIR MEMPHIS	MHS
AIR MOLDOVA	MLD
AIR NATIONAL CORPORATE LTD	8FB
AIR NEW ZEALAND LTD.	ANZ
AIR NOSTRUM	ANE
AIR ONE	ADH
AIR ONE EXECUTIVE S.P.A.	AOE
AIR PINK	8AM
AIR PRINT S.A.	APJ
AIR SENEGAL INTERNATIONAL	SNG
AIR SERVICE LIEGE	ASL
AIR SLOVAKIA BWJ LTD	SVK
AIR SOFIA	SFB
AIR TOMISKO	8FG
AIR TRAFFIC GMBH DUSSELDORF	ATJ
AIR TRANSAT	TSC
AIR TRANSPORT INTERNATIONAL	ATN
AIR URGAL	URG

Name operator	Code operator
AIR VANUATU	AVN
AIR VIA	VIM
AIR ZIMBABWE	AZW
AIRBORNE EXPRESS INC.	ABX
AIRCOMPANY KARAT	AKT
AIRCOMPANY YAKUTIA	SYL
AIRCRAFT MAINTENANCE COMPANY	AMV
AIRFIX AVIATION	FIX
AIRLINAIR SA	RLA
AIRLINES 400, JSC	VAZ
AIR-SERVICE-GABON	AGB
AIRTEX AVIATION	ACN
AIRTIME CHARTERS	IME
AIRWEST	AWZ
AIRX LTD	HOP
AJET AVIATION LTD	AJY
ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K.	LBC
ALBATROS AIRWAYS	LBW
ALEXANDAIR	AXN
ALITALIA	AZA
ALITALIA EXPRESS	SMX
ALIVEN	LVN
ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.	ANA
ALPI EAGLES SPA	ELG
ALROSA-AVIA	LRO
AMC AIRLINE	6AM
AMERICAN AIRLINES INC.	AAL
AMERIFLIGHT, INC. (BURBANK)	AMF
AMERIJET INTERNATIONAL	AJT
ANTONOV DESIGN BUREAU	ADB
ARCUS-AIR-LOGISTIC GMBH	AZE
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AFG
ARKEFLY	HXL
ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES	AIZ

Name operator	Code operator
ARMAVIA	RNV
ARTEM-AVIA	ABA
ASIANA AIRLINES	AAR
ASTRAEUS LTD.	AEU
ATA-AEROCONDOR TRANSPORTES	ARD
ATLANTA	ABD
ATLANTIC AIR TRANSPORT	3AA
ATLANTIC AIRLINES LTD	ALH
ATLANTIC AIRWAYS FAROE ISLANDS	FLI
ATLANTIC EXPRESS/EOS AIRLINES	ESS
ATLANT-SOYUZ	AYZ
ATLAS AIR SERVICE	7AG
ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY)	GTI
ATLAS BLUE	BMM
ATLAS JET INTERNATIONAL	OGE
ATLASJET HAVACILIK AS	KKK
ATRAN-AVIATRANS CARGO AIRLINES	VAS
AUDELI AIR EXPRESS	ADI
AURELA	LSK
AURORA AIRLINES, D.O.O.	URR
AUSTRIAN AIRLINES (AUA)	AUA
AVANTI AIR GMBH, BUDINGEN	EEX
AVCON, AVIATION CONSULTING LTD	VCN
AVIACON ZITOTRANS	AZS
AVIAL NV LTD, AVIATION COMPANY	NVI
AVIANCA (COLOMBIA).	AVA
AVIANT	UAK
AVIASTAR-TU CO.LTD	TUP
AVIAVILSA	LVR
AVIENT AVIATION	SMJ
AVIES	AIA
AVIONES DE ORIENTE, C.A.	ROI
AVIOSTART AS LTD	VSR
AXIS AIRWAYS	AXY

Name operator	Code operator
AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL.	AHY
BAHREIN EX. AIR SERV. (BEXAIR)	BXA
BALTYKA LTD	BTK
BANGLADESH BIMAN	BBC
BELAIR AIRLINES AG	BHP
BELAVIA	BRU
BELLE AIR	LBY
BENAIR	BEI
BEST HAVAYOLLARI	BST
BH AIR	BGH
BLUE AIR-TRANSPORT AERIAN	JOR
BLUE ISLANDS	BCI
BLUE LINE	BLE
BLUE PANORAMA AIRLINES SPA	BPA
BLUE WINGS AG, DUSSELDORF	BWG
BLUE1 OY, FINLAND	BLF
BLUEBIRD CARGO LTD	BBD
BOOKAJET	BOO
BRAATHENS ASA	BRA
BRA-TRANSPORTES AEREOS LTDA.	BRB
BRAVO AIRLINES	8FC
BRIGHT AVIATION SERVICES	BRW
BRITAIR S.A.	BZH
BRITANNIA AB	BLX
BRITANNIA AIRWAYS LTD.	BAL
BRITISH AIRWAYS	BAW
BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD.	BMA
BRITISH MIDLAND REGIONAL LTD	BMI
BRITISH REGIONAL AIRLINES LTD.	BRT
BRUSSELS INTERNATIONAL AIRLINES	BXI
BUDAPEST AIR SERVICE LTD	BPS
BULGARIA AIR	LZB
BULGARIAN AIR CHARTER	BUC
CABO VERDE EXPRESS	2CA

Name operator	Code operator
CAIRO AIR TRANSPORT COMPANY	CCE
CAMEROON AIRLINES	UYC
CAPITAL TRADING AVIATION LTD	EGL
CARGO AIRLINE AZERBAIJANHAVA	AHC
CARGOLUX AIRLINES INT.	CLX
CARPATAIR S.A.	KRP
CASPIAN AIRLINES	CPN
CATAIR LINEAS AEREAS	CLI
CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.	CPA
CCF MANAGER AIRLINE GMBH, KOLN	CCF
CENTAVIA	CNA
NOWY PRZEWOZNIK SP. Z.O.O.	CLW
CENTRE-AVIA AIRLINES, JSC	CVC
CENTURION AIR CARGO, INC.	CWC
CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES)	EXS
CHANTILLY AIR, INC (MANASSAS)	WML
CHARTER FLIGHTS CARIBBEAN INC.	YYY
CHC DENMARK APS	NBI
CHINA AIRLINES	CAL
CHINA CARGO AIRLINES	CKK
CHINA EASTERN AIRLINES	CES
CHINA SOUTHERN AIRLINES	CSN
CIELOS DEL PERU	CIU
CIMBER AIR A/S	CIM
CIRRUS LUFTFAHRTGESELL. MBH	RUS
CITEL YNX	8FL
CITELYNX	8BQ
CITY AIRLINE AB	SDR
CITY STAR AIRLINES (LANDSFLUG)	ISL
CITYJET	BCY
CITYLINE HUNGARY LTD.	CNB
CLICKAIR	8FH
CLUB 328 LTD	SDJ
CLUB AIR SPA.	ISG

Name operator	Code operator
COMLUX AVIATION AG	CLA
COMORES AVIATION	KMZ
COMP. HELICOPTEROS DEL SURESTE	HSE
CONDOR FLUGDIENST GMBH (FRA)	CFG
CONDOR FLUGDIENST GMBH (KELST)	CIB
CONTACTAIR GMBH	KIS
CONTINENTAL AIR LINES INC.	COA
CONVIASA	VCV
CORSE AIR INTERNATIONAL	CRL
CORSE-MEDITERRANEE, COMPAGNIE	CCM
COUGAR LEASING LTD (T/A FLY GL	GSM
CROATIA AIRLINES	CTN
CRONUS AIRLINES	CUS
CUBANA DE AVIACION SA.	CUB
CYPRUS AIRWAYS LTD.	CYP
CZ AIRLINES, J.S.C.	OKC
CZECH AIRLINES J.S.C.	CSA
DAIMLER CHRYSLER AVIATION GMBH	DCS
DAIRO AIR SERVICES, LTD.	DSR
DANISH AIR TRANSPORT APS	DTR
DANU ORO TRANSPORTAS	DNU
DARWIN AIRLINE SA	DWT
DAS AIR CARGO	DAZ
DASNAIR SA	DGX
DBF AVIATION	8FJ
DELTA AIR LINES, INC.	DAL
DELTA AIR TRANSPORT NV	8EM
DENIM AIR	DNM
DEUTSCHE BA	BAG
DEUTSCHE LUFTHANSA, AG	DLH
DHL AIR LIMITED	DHK
DNIEPROAVIA	UDN
DOMODEDOVO AIRLINES	DMO
DONBASS-EASTERN UKRAINIAN	UDC

Name operator	Code operator
DRF DEUTSCHE RETTUNGSFLUGWACHT	AMB
DUBROVNIK AIRLINE D.O.O.	DBK
DUCAIR SA	DUK
DUNYAYA BAKIS HAVA TASIMACILIG	VVF
DYNAMIC JET TRAVEL	8FK
EAGLE AIR LTD A BERNE	EAB
EAGLE AVIATION FRANCE	EGN
EASTERN AIRWAYS (UK) LIMITED	EZE
EASY JET SWITZERLAND SA	EZS
EASYJET AIRLINES CO., LTD	EZY
EDELWEISS AIR AG	EDW
EDINBURGH AIR CHARTER LTD	EDC
EFD EISELE FLUGDIENST GMBH	EFD
EGYPT AIR	MSR
EIRJET LTD	EIR
EL AL — ISRAEL AIRLINES LTD	ELY
ELBRUS AVIA AIR ENTERPRISE	NLK
EL-BURAQ AIR TRANSPORT INC.	BRQ
EMIRATES	UAE
ENIMEX LTD	ENI
EQUATORIAL CARGO	9EC
ERITREAN AIRLINES	ERT
ESTONIAN AIR	ELL
ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION	ETH
ETIHAD AIRWAYS	ETD
EUROATLANTIC AIRWAYS	MMZ
EUROCYPRIA AIRLINES LIMITED	ECA
EUROFLY SPA	EEZ
EUROFLY SERVICE	EEU
EUROJET AVIATION LTD	GOJ
EUROJET ITALIA	ERJ
EUROJET LIMITED	JLN
EUROJET ROMANIA	8SE
EUROLOT SA	ELO

Name operator	Code operator
EUROMANX AIRWAYS GMBH	EMX
EUROPE AIRPOST	FPO
EUROPEAN AIR TRANSPORT	BCS
EUROPEAN AVIATION AIR CHARTER	EAF
EUROWINGS AG, NURNBERG	EWG
EUROWINGS FLUG GMBH, DORTMUND	EWF
EVA AIRWAYS CORPORATION	EVA
EVERGREEN INTERNATIONAL AIRLINES	EIA
EXCEL AVIATION LIMITED	XLA
EXCELLENT AIR GMBH	GZA
EXECAIRE AVIATION LTD	EXA
EXECUJET SCANDINAVIA A/S	VMP
EXECUTIVE AEROSPACE (PTY) LTD	EAS
EXECUTIVE AIRLINES S.L.	EXU
EXECUTIVE AVIATION SERVICES	JTR
EXECUTIVE JET CHARTER LIMITED	EXJ
EXIN	EXN
FAI AIRSERVICE, NURNBERG	IFA
FALCON AIR AB	FCN
FARNAIR HUNGARY LTD	FAH
FARNAIR SWITZERLAND AG	FAT
FEDERAL EXPRESS CORPORATION	FDX
FINNAIR OYJ	FIN
FINNISH AVIATION ACADEMY	6AS
FINNISH COMMUTER AIRLINES OY	WBA
FIRST AIR (BRADLEY SCHEDULED)	FAB
FIRST CHOICE AIRWAYS	FCA
FLEXFLIGHT APS	FXT
FLIGHT PRECISION LTD	CLB
FLIGHTLINE	FLT
FLIGHTLINE	FTL
FLM AVIATION MOHRDIECK GMBH	FKI
FLORIDA WEST AIRLINES	FWL
FLUGFELAG ISLANDS, AIR ICELAND	FXI

Name operator	Code operator
FLY AIR	FLM
FLY INTERNATIONAL AIRWAYS	NVJ
FLY ME SWEDEN AB	FLY
FLY POINT FLUGSERVICE	8SD
FLYBABOO SA	BBO
FLYBE JERSEY EUROPEAN	BEE
FLYING DEVIL	8FF
FLYING SERVICE	FYG
FLYJET LTD	FJE
FOCUS AIR	8CD
FOXAIR GMBH, AUGSBURG	FUP
FREE BIRD AIRLINES	FHY
FUTURA INT'L AIRWAYS, SA	FUA
G5 EXECUTIVE AG	EXH
GAMA AVIATION LTD	GMA
GAZPROMAVIA	GZP
GB AIRWAYS LTD	GBL
GEMINI AIR CARGO, LLC	GCO
GENEX LTD	GNX
GEORGIAN AIRWAYS	TGZ
GEORGIAN NATIONAL AIRLINES	GFG
GERMANIA FLUGGESELLSCHAFT KOLN	GMI
GERMANWINGS GMBH	GWI
GESTAIR EXECUTIVE JET	GES
GESTION AEREA AJECUTIVA S.L.	GJT
GLOBAL GEORGIAN AIRWAYS	GGZ
GLOBAL JET AUSTRIA	GLJ
GLOBAL JET LUXEMBOURG	SVW
GLOBAL SUPPLY SYSTEMS LTD	GSS
GLOBE JET S.A.L.	GJA
GOLD AIR INTERNATIONAL LIMITED	GDA
GOLDECK FLUG GMBH	GDK
GOLDEN AIR FLYG AB	GAO
GOMEL AIRLINES	GOM

Name operator	Code operator
GREAT WALL AIRLINES CO., LTD	GWL
GREECE AIRWAYS	GRE
GROMOV AIR, JSC	GAI
GROSSMANN JET SERVICE	GSJ
GUARD SYSTEMS ASA	GSY
GULF AIR	GFA
GULF AIR BAHRAIN B.S.C.	GBA
HAINAN AIRLINES	CHH
HAMBURG INTERNATIONAL LUFTV.	HHI
HANG KHONG VIET NAM	HVN
HAPAG LLOYD EXPRESS GMBH	HLX
HAPAG LLOYD FLUGGESELLSCHAFT	HLF
HELI AIR SERVICES	HLR
HELI-AIR-MONACO	MCM
HELICOPTER TRAVEL MUNICH	8EP
HELIOS AIRWAYS LTD.	HCY
HELISTAR	8EX
HELI-VIP	8FN
HELLAS JET	HEJ
HELLO AG	FHE
HELVETIC AIRWAYS AG	OAW
HEMUS AIR	HMS
HEWA BORA AIRWAYS	ALX
HEX'AIR	HER
HOLA AIRLINES	HOA
HONG KONG DRAGON AIRLINES	HDA
HOZU-AVIA	OZU
I.J.M. INTERNATIONAL JET MANAG	IJM
IBERIA	IBE
IBERWORLD	IWD
ICELANDAIR	ICE
IMAIR	ITX
INTER EXPRESS AIRLINES	INX
INTERJET (GREECE)	INJ

Name operator	Code operator
INTERNATIONAL BUSINESS AIR	IBZ
INTERSKY LUFTEFAHRT GMBH	ISK
INTERSTATE AIRLINES BV.	FWA
IRAN NAT. AIRLINES (IRAN AIR)	IRA
IRANAIR TOURS CO.	IRB
ISD AVIA LTD	ISD
ISRAIR	ISR
ITALI AIRLINES SRL	ACL
JADE CARGO INTERNATIONAL	JAE
JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRLINES	LAA
JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD	JAL
JAT AIRWAYS	JAT
JET 2000	JTT
JET AVIATION, BUSINESS JETS AG	PJS
JET CONNECTION	JCX
JET EXECUTIVE INT'L CHARTER	JEI
JET SERVICE SP	JDI
JET STREAM	8CM
JET2.COM	8BL
JET2.COM LTD	EXS
JET4YOU	8DT
JETAIRFLY	JAF
JETALLIANCE AG	JAG
JETCLUB LIMITED	JCS
JETFLITE OY, FINLAND	JEF
JETFLY AVIATION	8BW
JETRAN AIR SRL	MDJ
JETX AIRLINES LTD	JXX
JOHNSONS AIR LIMITED	JON
K.S. AVIA	KSA
KALITTA AIR, LLC	CKS
KARTHAGO AIRLINES	KAJ
KAVMINVODYAVIA	MVD
KD AVIA, OJSC	KNI

Name operator	Code operator
KENYA AIRWAYS LTD.	KQA
KHORS AIRCOMPANY	KHO
KIBRIS TURK HAVA YOLLARI LTD.	KYV
KINGFISHER AIR SERVICES	BEZ
KLM CITYHOPPER BV	KLC
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM
KOMIINTERAVIA	KMV
KOREAN AIR LINES CO., LTD	KAL
KOSMAS AIR	KMG
KOSMOS	KSM
KRASNOJARSKY AIRLINES	KJC
KUBAN AIRLINES	KIL
KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	KAC
L T E INTERNATIONAL AIRWAYS	LTE
LAN -LINEA AEREA NAC. DE CHILE	LAN
LATCHARTER	LTC
LAUDA AIR	LDA
LAUDA AIR ITALY	LDI
LEEWARD ISLANDS AIR TRANSPORT	LIA
LIBYAN ARAB CO. FOR AIR CARGO	LCR
LINEAS AEREAS ALAIRE, S.L.	ALR
LINEAS AEREAS SURAMERICANAS	LAU
LINXAIR BUSINESS AIRLINES	8EF
LITHUANIAN AIRLINES	LIL
LIVINGSTON SPA	LVG
LONDON EXECUTIVE AVIATION LTD	LNK
LOT — POLSKIE LINIE LOTNICZE	LOT
LOTUS AIRLINE	TAS
LTU LUFTRANSPORT-UNTERNEHMEN	LTU
LUFTHANSA CITYLINE	CLH
LUFTRANSPORT A/S	LTR
LUFTVERKEHR FRIESLAND BRUNZEMA	LFH
LUKOIL-AVIA	LUK
LUXAIR	LGL

Name operator	Code operator
LUXOR AIR	LXO
LUZAIR	LUZ
LVOV AIRLINES	UKW
MACEDONIAN AIRLINES (FYROM)	MAK
MAERSK AIR LTD. (UK)	MSK
MAHAN AIR	IRM
MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS
MALEV — HUNGARIAN AIRLINES	MAH
MALMO AVIATION AB	SCW
MANHATTAN AIR LIMITED	MHN
MAP-MANAGEMENT & PLANUNG GMBH	MPJ
MARTINAIR HOLLAND NV	MPH
MAS AIRWAYS LTD	WMT
MASTER AIRWAYS	MSW
MASTERJET, AVIACAO EXECUTIVA	LMJ
MAX AVIA	MAI
MAXJET AIRWAYS	MXJ
MC AVIATION	8FI
MENA JET	MNJ
MENEKSE HAVACILIK	8EY
MERAVO HELICOPTERS	8EO
MERIDIANA SPA	ISS
MIA AIRLINES	8CB
MIAMI AIR INTERNATIONAL INC.	BSK
MIDDLE EAST AIRLINES	MEA
MINILINER SRL	MNL
MK AIRLINE LTD	MKA
MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK	MNB
MOLDAVIAN AIRLINES	MDV
MONARCH AIRLINES LTD	MON
MONTENEGRO AIRLINES	MGX
MOTOR SICH	MSI
MOUNTAIN AIR CARGO, INC.	MTN
MSR FLUG-CHARTER GMBH, GREVEN	EBF

Name operator	Code operator
MUSTIQUE AIRWAYS	MAW
MY WAY AIRLINES SRL	MYW
MYTRAVEL AIRWAYS (UK)	MYT
MYTRAVEL AIRWAYS A/S	VKG
NEOS SPA	NOS
NETJETS AVIATION, INC.	EJA
NETJETS, TRANSPORTES AEREOS	NJE
NL LUFTFAHRT GMBH	NLY
NOBILAIR	NBL
NOMADS TRAVEL CLUB	2NT
NOORDZEE HELICOPTER	8EN
NORD-FLYG AB	NEF
NORDIC AIRLINK	NDC
NORDIC REGIONAL AB	NRD
NORDIC SOLUTION	8DF
NORTH AMERICAN AIRLINES	NAO
NORTH FLYING A/S	NFA
NORTHERN EXECUTIVE AVIATION	NEX
NORTHWEST AIRLINES INC.	NWA
NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS	NAX
NOUVEL AIR TUNISIE	LBT
NOUVELLE AIR IVOIRE	VUN
NOVA AIRLINES AB	NVR
NOVAIR — AVIACAO GERAL, SA	NOP
OCEAN AIRLINES	VCX
OHLAIR CHARTERFLUG	8FD
OLYMPIC AIRLINES SA	OAL
OMNI — AVIACAO E TECNOLOGIA	OAV
OMNI AIR EXPRESS, INC. (TULSA)	OAE
ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS	OHY
OSTFRIESISCHE LUFTRANSPORT	OLT
OXAERO	OXE
OY AIR FINLAND LTD; FINLAND	FIF
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES (PIA)	PIA

Name operator	Code operator
PALMAIR EUROPEAN	6AU
PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	PGT
PEL AIR	8CW
PETROFF AIR	8PA
PHOENIX AIR GROUP, INC (CARTER	PHA
PIEDMONT AVIATION SERVICES INC	PCE
PLUNA	PUA
PODILIA-AVIA	PDA
POLET	POT
PORTUGALIA	PGA
PREMIUM AVIATION	PMU
PRINCE AVIATION	8EG
PRINCIPAL AIR SERVICES	8AB
PRIVATAIR GMBH, DUSSELDORF	PTG
PRIVATE OPERATOR(S)	ZZZ
PRIVATE WINGS FLUGCHARTER	PWF
PSKOV STATE AVIATION ENT.	PSW
QANTAS AIRWAYS LIMITED	QFA
QATAR AIRWAYS COMPANY	QTR
QUICK AIR JET CHARTER GMBH	QAJ
RAF-AVIA	MTL
RATH AVIATION GMBH	RAQ
REEM AIR	REK
REGIONAL AIR EXPRESS GMBH	REW
REGIONAL AIR LINES (MOROCCO)	RGL
REGIONAL AIRLINES (FRANCE)	RGI
REGIONAL, COMP. AERIENNE EURO.	RAE
RIVNE UNIVERSAL AVIA	UNR
ROMAVIA	RMV
ROYAL AIR MAROC	RAM
ROYAL AVIATION EXPRESS	8DB
ROYAL JET	ROJ
ROYAL JORDANIAN	RJA
RYAN AVIATION CORPORATION	RYN

Name operator	Code operator
RYANAIR	RYR
SABTA BARBARA AIRLINES, C.A.	BBR
SAGA HAVA TASIMACILIK A.S.	SGX
S-AIR, PRIV. JOINT-STOCK AV. C	RLS
SAMARA	BRZ
SAMSUNG AEROSPACE	8BE
SAS BRAATHENS AS	CNO
SATA INTERNACIONAL	RZO
SAUDI ARABIAN AIRLINES	SVA
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS
SENATOR AVIATION CHARTER	SNA
SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG	SWZ
SERVIS AIR	6AQ
SEVERSTAL, AIRCOMPANY LTD	SSF
SHANGHAI AIRLINES	CSH
SHOVKOVIIY SHLYAH LTD	SWW
SIBERIA AIRLINES	SBI
SILESIA AIR J.S.C.	SUA
SILK WAY AIRLINES	AZQ
SILVER AIR LTD	SLD
SINGAPORE AIRLINES LIMITED	SIA
SKORPION AIR	SPN
SKY AIRLINES	SHY
SKY EUROPE AIRLINES HUNGARY	HSK
SKY EXPRESS S.A.	SEH
SKY EXPRESS SP, Z.O.O.	SXP
SKY SERVICE	SKS
SKY SERVICE AVIATION	8SB
SKY SERVICE AVIATION INC.	8EW
SKY WINGS	8EK
SKYDRIFT LTD	SDL
SKYEUROPE AIRLINES, A.S.	ESK
SKYLINE AVIATION	7SK
SKYSERVICE AVIATION, S.L.	SKT

Name operator	Code operator
SKYSERVICE F.B.O. INC.	SSV
SKYTAXI LTD	IGA
SKYWAY ENTERPRISES, INC	SKZ
SKYWAYS EXPRESS AB	SKX
SKYWORK SA	SRK
SLOVAK AIRLINES	SLL
SN BRUSSELS AIRLINES	DAT
SOKO AVIATION, SL	OKT
SOLID AIR BV	SOX
SOLINAIR LTD	SOP
SONNIG SA	ONG
SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SAA)	SAA
SPANAIR	JKK
SPEEDWINGS SA	SPW
SRILANKAN AIRLINES	ALK
ST. VINCENT GRENADINES AIR	SVD
STAR AIR A/S	SRR
STAR EUROPE	SEU
STAR LET	8EI
STAR XL GERMAN AIRLINES GMBH	GXL
STATE AIR COMPANY BERKUT	BEC
STATE ENTERPRISE ANTONOV	6AO
STATE TRANSPORT COMPANY RUSSIA	SDM
STERLING AIRLINES A/S	SNB
SUCKLING AIRWAYS	SAY
SUN COUNTRY AIRLINES, INC.	SCX
SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	SUS
SUNDOR INT. AIR SERVICES	ERO
SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV.	SXS
SUNWING AIRLINES INC.	SWG
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATS.	SLM
SVENSKA DIREKTFLYG AB	HSV
SWEDEWAYS AB	SWE
SWIFTAIR SA	SWT

Name operator	Code operator
SWISS AIR-AMBULANCE LTD	SAZ
SWISS EUROPEAN AIR LINES LTD	SWU
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	CRX
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	SWR
SYNERGY AVIATION LTD	SYG
SYRIAN ARAB AIRLINES	SYR
TAAG, LINHAS AEREAS DE ANGOLA	DTA
TACV -TRANS. AEREOS CABO VERDE	TCV
TAF-LINHAS AEREAS SA	TSD
TAG AVIATION SA	FPG
TAG AVIATION UK LTD	VIP
TAG FARNBOROUGH AIRPORT LTD	FBO
TAM — LINHAS AEREAS SA	TAM
TARHAN TOWER AIRLINES	TTH
TAROM, ROMANIAN AIR TRANSPORT	ROT
TESIS	TIS
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	THA
THOMAS COOK AIRLINES	TCX
THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM	TCW
THOMSONFLY	TOM
TITAN AIRWAYS LTD	AWC
TNT AIRWAYS SA	TAY
TNT INTERNATIONAL AVIATION	NTR
TRADE AIR	TDR
TRANSAERO AIRLINES	TSO
TRANSAVIA HOLLAND BV	TRA
TRANSAVIAEXPORT	TXC
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	TAP
TRANSWEDE AIRWAYS AB	TWE
TRAVEL SERVICE LTD (HUNGARY)	TVL
TRAVEL SERVIS (CZECH REPUBLIC)	TVS
TRIAIR (BERMUDA) LTD	8EV
TRISTAR AIR	TSY
TUI AIRLINES BELGIUM	TUB

Name operator	Code operator
TUI AIRLINES NEDERLAND BV	TFL
TUIFLY NORDIC AB	BLX
TULPAR	TUL
TUNINTER	TUI
TUNIS AIR	TAR
TURISTIK HAVA TASIMACILIK AS	CAI
TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO	THY
TURKMENHOVAYOLLARY	TUA
TWIN JET	TJT
TWINJET AIRCRAFT LTD	TWJ
TYROLEAN AIRWAYS	TYR
TYROLEAN JET SERVICE	TJS
UKRAINE CARGO AIRWAYS	UKS
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	AUI
UKRAINE MEDITERRANEAN AIRLINES	UKM
UNITED AIR LINES INC.	UAL
UNITED PARCEL SERVICE COMPANY	UPS
UNIVERSAL AVIA	HBU
URAL AIRLINES	SVR
US AIRWAYS	USA
UTAIR AVIATION	UTA
UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL.	UZB
VAN AIR EUROPE	8FO
VARIG LOGISTICA SA	VLO
VARIG -VIACAO AEREA RIO-GRAND	VRG
VEGA AIRLINES	VEA
VIAGGIO AIR	VOA
VIKING AIRLINES AB	VIK
VIM AVIA	MOV
VIRGIN ATLANTIC	VIR
VIRGIN EXPRESS	VEX
VLAAMSE LUCHTTRANSPORTMAATSCH	VLM
VOLARE AVIATION ENT. (UKRAINE)	VRE
VOLARE SPA	VLE

Name operator	Code operator
VOLARIS	VOI
VOLGA-DNEPR	VDA
VON MEISTER	8EE
VUELING AIRLINES	VLG
WASSERSTEIN INVESTMENTS AVV	8EZ
WDL AVIATION (KOLN)	WDL
WELCOME AIR LUFTFAHRT	WLC
WEST AIR LUXEMBOURG SA	WLX
WEST AIR SWEDEN AB	SWN
WESTAVIA	2WA
WESTON LTD	6AP
WHITE EAGLE AVIATION LTD	WEA
WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S	WIF
WIND JET SPA	JET
WINDROSE AIR, BERLIN	QGA
WINDWARD ISLANDS AIRWAYS INTERNATIONAL	WIA
WIZZ AIR BULGARIA	8DU
WIZZ AIR HUNGARY LTD	WZZ
WORLD AIRWAYS INC.	WOA
XCLUSIVE JETS	XJC
YEMENIA, YEMEN AIRWAYS	IYE
YES — LINHAS AEREAS CHARTER	YSS
ZOOM AIRLINES INC.	OOM
ZOREX SA	ORZ

APPENDIX E

Results (findings & inspections) per Inspection Item

Inspection item	Description	Number of inspections (III)	Number of findings (F)	F/III	
A. Flight deck/General	A01 General condition	4 422	118	0,0267	
	A02 Emergency exit	3 778	8	0,0021	
	A03 Equipment	3 519	91	0,0259	
	Documentation	A04 Manuals	3 263	314	0,0962
		A05 Checklists	3 169	98	0,0309
		A06 Radio navigation charts	3 606	307	0,0851
		A07 Minimum equipment list	3 721	491	0,1320
		A08 Certificate of registration	4 803	43	0,0090
		A09 Noise certificate (where applicable)	4 642	53	0,0114
	Flight data	A10 AOC or equivalent	4 610	116	0,0252
A11 Radio licence		4 751	69	0,0145	
A12 Certificate of airworthiness		4 806	29	0,0060	
Safety Equipment	A13 Flight preparation	3 627	369	0,1017	
	A14 Weight and balance sheet	3 208	200	0,0623	
	A15 Hand fire extinguishers	3 812	98	0,0257	
	A16 Life jackets/flotation device	3 525	68	0,0193	
	A17 Harness	3 692	23	0,0062	
	A18 Oxygen equipment	3 516	34	0,0097	
	A19 Flash light	3 363	54	0,0161	
Flight Crew	A20 Flight crew licence	4 484	168	0,0375	
Journey Log Book/Technical Log or equivalent	A21 Journey log book, or equivalent	3 751	76	0,0203	
	A22 Maintenance release	3 662	39	0,0106	
	A23 Defect notification and rectification (incl. Tech Log)	3 767	213	0,0565	
	A24 Preflight inspection	3 397	35	0,0103	
	B. Safety/Cabin	B01 General Internal condition	3 762	382	0,1015
B02 Cabin attendant's station and crew rest area		3 089	110	0,0356	
B03 First aid kit/emergency medical kit		3 156	247	0,0783	
B04 Hand fire extinguishers		3 209	148	0,0461	
B05 Life jackets/flotation devices		3 060	115	0,0376	
B06 Seat belts		3 251	96	0,0295	

Inspection item	Description	Number of inspections (III)	Number of findings (F)	F/III
	B07 Emergency exit, lighting and marking, torches	3 154	250	0,0793
	B08 Slides/life-rafts (as required)	2 553	68	0,0266
	B09 Oxygen supply (cabin crew and passengers)	2 860	353	0,1234
	B10 Safety instructions	3 101	103	0,0332
	B11 Cabin crew members	2 444	25	0,0102
	B12 Access to emergency exits	3 199	160	0,0500
	B13 Safety of passenger baggages	1 682	34	0,0202
	B14 Seat capacity	1 852	4	0,0022
C. Aircraft Condition	C01 General external condition	4 873	1 017	0,2087
	C02 Doors and hatches	4 398	93	0,0211
	C03 Flight controls	4 339	58	0,0134
	C04 Wheels, tyres and brakes	4 521	216	0,0478
	C05 Undercarriage	4 369	194	0,0444
	C06 Wheel well	4 196	213	0,0508
	C07 Powerplant and pylon	4 275	314	0,0735
	C08 Fan blades	3 632	23	0,0063
	C09 Propellers	504	16	0,0317
	C10 Obvious repairs	4 211	66	0,0157
	C11 Obvious unrepaired damage	4 135	68	0,0164
	C12 Leakage	4 348	292	0,0672
D. Cargo	D01 General condition of cargo compartment	2 908	226	0,0777
	D02 Dangerous goods	384	29	0,0755
	D03 Safety of cargo on board	1 440	222	0,1542
E. General	E01 General	765	127	0,1660

APPENDIX F

F.1. Inspection items concerning the flight deck

F.1.1. Minimum equipment list (MEL)

The MEL specifies the circumstances under which an aircraft may be operated in spite of certain equipment being inoperative. The MEL is established by the aircraft operator and approved by the responsible State of operator. The majority of the findings concerned the lack of evidence of approval of the MEL, the MEL not being carried onboard or being out of date. Also in many cases instead of the MEL the MMEL (Master MEL) is being used. The MMEL is established by the aircraft manufacturer as a baseline document for the operator to establish the MEL.

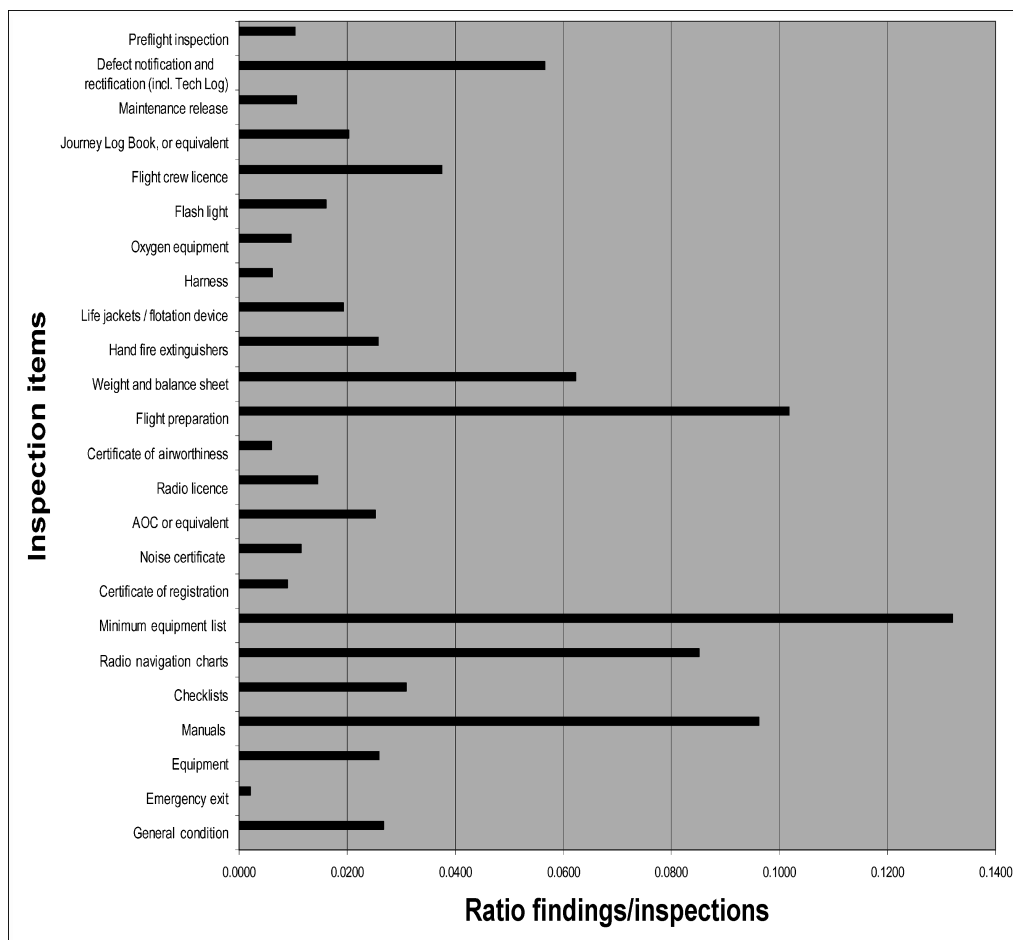
F.1.2. Manuals

It mainly concerns the Flight Operations Manual (FOM) which provides flight procedures for the flight crew. Frequent findings established are: no approval by the State of Operator, content of the manual does not meet the ICAO Standards, the manual is not up-to-date or has been drafted by another airline.

F.1.3. Radio navigation charts

ICAO Annex 6 requires that aircraft shall carry current and suitable charts (en-route and approach) for the proposed flight(s). The majority of the findings concern out-dated charts and navigation databases not update.

Ratio number of findings per inspections: Flight deck items



F.2. Inspection items concerning passenger cabin

F.2.1. Emergency exits, lighting and marking, torches

The findings mainly concerned emergency exit lights which were not functioning properly, torches (flashlights) which were not available, in poor condition or not available in sufficient quantity and non-installation or inadequately functioning of floor proximity (emergency) escape path marking systems. These systems indicate the location of the emergency exits. They are important especially when there is a fire or smoke in the passenger cabin or when the normal cabin lights are not functioning.

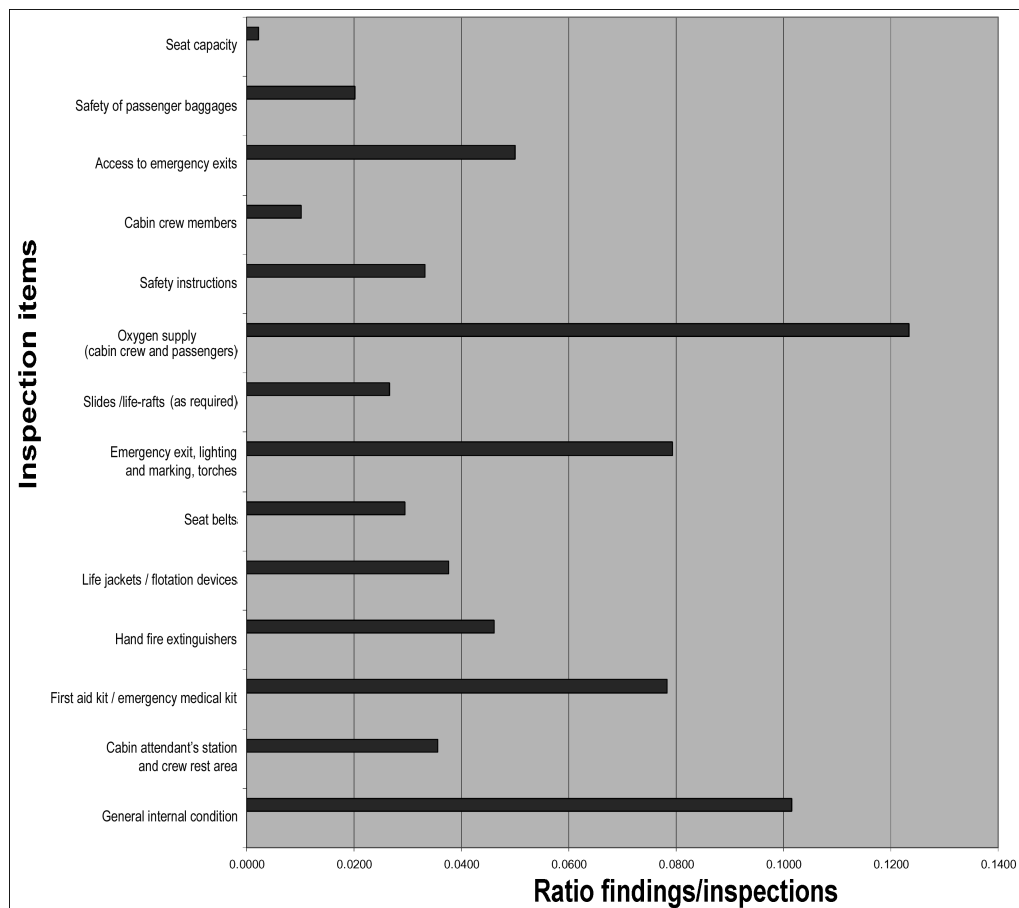
F.2.2. Access to emergency exits

Access to emergency exits must always be clear of obstacles. In case of an emergency, the path to the emergency exits and doors should be clear, allowing a rapid evacuation of the aircraft. Findings established were obstruction of access by catering boxes, luggage and cargo. Another frequent finding, especially on CIS-built aircraft, was the fact that the seats in front of the emergency exits can fold forward and in case of an emergency may block the path to the exit. Also in many cases the locks of the tray tables on the seats in the area of emergency exits do not prevent the tray tables from obstructing an unrestricted access to the exits.

F.2.3. General internal condition

The cabin crew members have to be able to perform their normal and abnormal duties without hindrance. The findings mainly revealed the poor condition of the cabin, loose carpeting impeding the crew to perform their duties, improper stowed luggage.

Ratio number of findings per inspections: cabin and safety items



F.3. Inspection items concerning general condition of aircraft**F.3.1. General external condition**

Checking the general external condition means checking for apparent corrosion; cleanliness; hydraulic leakage of flight control power actuators; presence of ice, snow, frost; legibility of markings, windshield delamination, damages, exterior lights etc. The majority of the findings concerned paint damage, illegible or missing markings, non-operative lighting, missing or loose screws.

F.3.2. Wheels, tyres and brakes

Wheels, tyres and brakes need to be in proper condition. Reported findings were tyres worn beyond limits, cuts in the tyre, leakage of hydraulic fluid in landing gear areas, brakes worn beyond limits.

F.3.3. Powerplant and pylon

The engine, the engine housing, the pylon (attachment of the engine to the wing or aircraft structure) and the access panels in the engine housing and pylon are carefully inspected. Findings reported relate to fuel & oil leakages, missing rivets in engine housing and damage of acoustic panels in the engine intake area.

F.4. Inspection items concerning cargo compartment**F.4.1. Safety of cargo on board**

In several cases it was established that cargo in the cargo holds was not properly secured. Heavy items were not restrained, which might lead to damage of the aircraft in case of rapid acceleration/deceleration. In other cases, barrier nets were either not installed or in poor condition. Cargo containers and pallets were in poor condition. Locks to secure the containers were not in the proper position or unserviceable.

F.4.2. Dangerous goods

'Dangerous goods' are certain types of material/s needing special care and treatment because they are flammable, toxic, poisonous, etc. When properly packed, stored, labelled, protected etc., dangerous goods may be transported. Findings that have been recorded included improper storage and labelling of the dangerous goods carried onboard, unavailability of the required documents and manuals (Emergency Response Guide), missing authorisation for the transportation of dangerous goods and no proper notification to the Captain (NOTOC) of dangerous goods carried onboard.

F.4.3. General condition of cargo compartment

Findings related to the general condition of the cargo compartment, such as damage to panels, deficiencies with the locking system, improper repairs of panels, and missing separation nets.

Ratio number of findings per inspections: aircraft condition and cargo items

