

Czarna lista UE

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 21 lipca 2009

Komisja Europejska dokonała aktualizacji *Czarnej listy przewoźników lotniczych, którzy nie mogą operować na obszarze UE. Należą do nich głównie przedsiębiorstwa z Afryki i byłych krajów ZSRS.*

An 24RV należący do Motor Sich. To jeden z kilku ukraińskich przewoźników, z zakazem

Lista powstała w oparciu o wyrывkowe inspekcje, prowadzone na terytorium państw członkowskich. Dla części krajów zakaz wydawany jest automatycznie, bez badania stanu technicznego samolotów, także po seriach katastrof lotniczych lub informacjach o niewystarczająco wymagających przepisach bezpieczeństwa.

Jeżeli umieszczona na liście linia lotnicza chce zmiany, uznając stan techniczny swoich samolotów i obowiązujące procedury bezpieczeństwa, za wystarczające, musi się zgłosić do Komisji Europejskiej i poddać się weryfikacji.

W ostatnim czasie stało się tak w odniesieniu do kilku linii z Indonezji. Komisja usunęła z czarnej listy Garuda, Mandala, Airfast i Premiair. Wspomnianych przewoźników objęto zakazem wlotów w przestrzeń powietrzną Unii Europejskiej w 2007 po serii wypadków lotniczych.

Niezmiennie lotów do krajów UE nie mogą wykonywać pozostałe linie Indonezji, niemal wszystkie Angoli (poza TAAG Angola Airlines, której pozwolono na loty do Portugalii na wybranych samolotach), Beninu, Demokratycznej Republiki Konga, Gwinei Równikowej, Liberii, Gabonu (z wyjątkiem Airlines, Afrijet oraz SN2AG), Sierra Leone, Suazi i Zambii. Wśród byłych republik ZSRS zakaz obejmuje Kazachstan (w wyjątkiem kilkunastu samolotów Air Astana), Kirgizję oraz kilka linii Ukrainy (Motor Sich, Ukraine Cargo Airways, Ukrainian Mediterranean Airlines, Volare Aviation Enterprise).

Na *Czarnej liście* znajdują się również pojedynczy przewoźnicy z innych państw, w tym Afganistanu, Kambodży, Rwandy i Korei Północnej.



An-24RV należący do Motor Sich. To jeden z kilku ukraińskich przewoźników, z zakazem wstępu na unijne lotniska

Lista powstała w oparciu o wyrywkowe inspekcje, prowadzone na terytorium państw członkowskich. Dla części krajów zakaz wydawany jest automatycznie, bez badania stanu technicznego samolotów, także po seriach katastrof lotniczych lub informacjach o niewystarczająco wymagających przepisach bezpieczeństwa.

Jeżeli umieszczona na liście linia lotnicza chce zmiany, uznając stan techniczny swoich samolotów i obowiązujące procedury bezpieczeństwa, za wystarczające, musi się zgłosić do Komisji Europejskiej i poddać się weryfikacji.

W ostatnim czasie stało się tak w odniesieniu do kilku linii z Indonezji. Komisja usunęła z czarnej listy Garuda, Mandala, Airfast i Premiair. Wspomnianych przewoźników objęto zakazem wlotów w przestrzeń powietrzną Unii Europejskiej w 2007 po serii wypadków lotniczych.

Niezmiennie lotów do krajów UE nie mogą wykonywać pozostałe linie Indonezji, niemal wszystkie Angoli (poza TAAG Angola Airlines, której pozwolono na loty do Portugalii na wybranych samolotach), Beninu, Demokratycznej Republiki Konga, Gwinei Równikowej, Liberii, Gabonu (z wyjątkiem Airlines, Afrijet oraz SN2AG), Sierra Leone, Suazi i Zambii. Wśród byłych republik ZSRS zakaz obejmuje Kazachstan (w wyjątkiem kilkunastu samolotów Air Astana), Kirgizję oraz kilka linii Ukrainy (Motor Sich, Ukraine Cargo Airways, Ukrainian Mediterranean Airlines, Volare Aviation Enterprise).

Na *Czarnej liście* znajdują się również pojedynczy przewoźnicy z innych państw, w tym Afganistanu, Kambodży, Rwandy i Korei Północnej.