

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1264/2013

z dnia 3 grudnia 2013 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⁽³⁾ 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 („EASA”) przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także państwa trzecie. Na podstawie tych informacji należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio albo poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, o istotnych faktach i względach stanowiących podstawę decyzji o nałożeniu na nich zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego wpisanego do wspólnotowego wykazu.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91 („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego”)⁽⁴⁾.
- (5) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał od Komisji uaktualnione dane na temat trwających wspólnych konsultacji, w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i jego rozporządzenia wykonawczego (WE) nr 473/2006, z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Republiki Gwinei, Indonezji, Kazachstanu, Kirgistanu, Libanu, Iranu, Madagaskaru, Islamskiej Republiki Mauretańskiej, Mozambiku, Nepalu, Filipin i Zambii. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał także od Komisji informacje na temat Albanii, Indii, Jemenu i Zimbabwe. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał także od Komisji uaktualnione dane na temat konsultacji technicznych z Federacją Rosyjską oraz na temat monitorowania Libii.
- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał przedstawionych przez EASA prezentacji na temat wyników analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) w ramach prowadzonego przez ICAO globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem („USOAP”). Państwa członkowskie zostały wezwane do ustalenia priorytetów w zakresie inspekcji na płycie prowadzonych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez państwa, w stosunku do których ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa (ang. *Significant Safety Concerns*, SSC) lub w stosunku do których EASA stwierdziła istnienie znacznych niedociągnięć w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Oprócz konsultacji podjętych przez Komisję na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, ustalenie priorytetów inspekcji na płycie pozwoli uzyskać dalsze informacje dotyczące poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.
- (7) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez EASA dotyczących wyników analizy inspekcji na płycie przeprowadzanych w ramach oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (program SAFA) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012⁽⁵⁾.
- (8) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał również przedstawionych przez EASA prezentacji na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach, których dotyczą środki lub monitorowanie określone w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o planach EASA w kwestii dalszej pomocy technicznej i kontynuacji współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.

urzędów lotnictwa cywilnego, co ma pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności ze stosownymi normami międzynarodowymi, oraz o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie zostały także poproszone o udzielenie odpowiedzi na te wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA. W tym względzie Komisja podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej, zwłaszcza poprzez prowadzoną przez ICAO bazę danych SCAN, informacji o pomocy technicznej udzielanej przez Unię i przez jej państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie.

- (9) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zapoznał się także z prezentacją Eurocontrol na temat stanu systemu alarmowego, służącego jako wsparcie dla unijnego programu SAFA, oraz zmian w jego zakresie. Szczególną uwagę zwrócono na dane statystyczne dotyczące komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników objętych zakazem oraz na ewentualne zmiany w systemie.

Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (10) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie w ramach SAFA przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych lub z inspekcji standardyzacyjnych przeprowadzonych przez EASA, a także szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe urzędy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwujące oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. Rumunia poinformowała o cofnięciu certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) przewoźnika Jetran Air, a Hiszpania poinformowała o wygaśnięciu AOC przewoźnika IMD Airways oraz o wszczęciu procesu cofnięcia tego certyfikatu.
- (11) Państwa członkowskie jeszcze raz potwierdziły swoją gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały, iż w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa przez przewoźników unijnych istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gwinei

- (12) Zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu, które odbyło się w Brukseli w styczniu 2013 r., właściwy organ Republiki Gwinei (DNAC) regularnie przekazywał informacje na temat trwającego procesu wdrażania planu działań naprawczych (PDN), zatwierdzonego przez ICAO w grudniu 2012 r., oraz na temat wszelkich działań powiązanych z tym procesem.
- (13) W najnowszym sprawozdaniu z postępu prac, otrzymanym w dniu 15 października 2013 r., opisano szczegółowo ostatnie działania i zmiany dotyczące wdrażania PDN. Na początku sierpnia 2013 r. ukończono proces tłumaczenia przepisów lotnictwa cywilnego Republiki Gwinei na język francuski (pierwotnie przepisy te były w dużym stopniu wzorowane na istniejących przepisach sąsiadujących państw angielskojęzycznych i zapożyczone z nich). Dnia 21 sierpnia 2013 r. zmienioną ustawę o lotnictwie cywilnym przekazano do przyjęcia przez parlament. Przyjęto system szkolenia inspektorów zaproponowany przez Organizację ds. Nadzoru nad Bezpie-

czeństwem Lotnictwa w ramach porozumienia z Bandžul (BAGASOO). Dania 3 września 2013 r. wyznaczone gwinejskie centrum koordynacji ds. towarów niebezpiecznych i poinformowano o nim ICAO.

- (14) Dnia 30 sierpnia 2013 r. DNAC przekazał ICAO zmieniony i zaktualizowany PDN. Wdrożono wszystkie działania naprawcze zaplanowane na rok 2012 i pierwszą połowę 2013 r., a działania zaplanowane na trzeci i czwarty kwartał 2013 r. są w trakcie realizacji. Działania te nie zostały jeszcze zatwierdzone przez ICAO.
- (15) Ponieważ wszystkie istniejące wcześniej certyfikaty przewoźnika lotniczego (AOC) zostały zawieszono pod koniec marca 2013 r., trwa obecnie w pełni zgodny z normami ICAO (pięcioetapowy) proces certyfikacyjny krajowego przewoźnika lotniczego (PROBIZ Guinée, eksploatującego jeden statek powietrzny Beechcraft King Air 90); jest on realizowany z pomocą oraz wsparciem specjalnej misji CAFAC/BAGASOO i towarzyszy mu praktyczne szkolenie inspektorów DNAC w zakresie całego procesu. PROBIZ nie wykonuje lotów do Unii.
- (16) DNAC zwrócił się o przeprowadzenie inspekcji ICVM w celu zatwierdzenia postępów we wdrażaniu PDN, a ICAO planuje przeprowadzić tę inspekcję w maju 2014 r.
- (17) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Indii

- (18) Komisja odniosła się do nieprzerwanej współpracy z władzami Indii w zakresie nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi z tego państwa. W październiku 2007 r. i w styczniu 2010 r. Komisja zwróciła się pisemnie do Dyrekcji Generalnej ds. Lotnictwa Cywilnego (DGCA) w sprawie określonych przewoźników podlegających odpowiedzialności regulacyjnej DGCA i otrzymała zadowalającą odpowiedź.
- (19) Jeśli chodzi o najnowsze wydarzenia, w wyniku skoordynowanej inspekcji potwierdzającej (ang. *Coordinated Validation Mission, ICVM*) przeprowadzonej w grudniu 2012 r. sformułowano dwa istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa (SSC). Pierwsze z nich dotyczyło procesu certyfikacji poprzedzającego wydanie certyfikatów przewoźnika lotniczego („AOC”); drugie zaś – zatwierdzania zmian i napraw statków powietrznych zarejestrowanych w Indiach, a posiadających zagraniczny certyfikat typu. Komisja ponownie zwróciła się na piśmie do władz Indii w dniu 30 kwietnia 2013 r., aby uzyskać dodatkowe informacje na temat przedmiotowych SSC oraz aby poruszyć inne kwestie dotyczące rutynowego monitorowania informacji na temat bezpieczeństwa przez EASA, a konkretnie kwestie nadzoru nad bezpieczeństwem w Indiach. DGCA udzieliła odpowiedzi w dniu 10 maja 2013 r. oraz przekazała szczegółowy opis działań naprawczych dotyczących obu SSC. W sierpniu 2013 r. ICAO przeprowadziła drugą inspekcję ICVM w Indiach, aby sprawdzić, czy Indie skutecznie wdrożyły działania naprawcze uzgodnione z ICAO. Po przeprowadzeniu inspekcji ICVM ICAO zniosła oba SSC. Pełne sprawozdanie z inspekcji ICVM nie jest jeszcze dostępne.

- (20) Ponadto istotne znaczenie ma fakt, że Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) przeprowadziła ocenę bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego („IASA”) w sierpniu 2013 r. Biorąc pod uwagę obecną sytuację, Indie zachowały swój status zgodności na poziomie kategorii 1 według FAA. Gdyby status ten został jednak w przyszłości obniżony, Komisja będzie musiała w należyty sposób uwzględnić rozpoczęcie procesu formalnych konsultacji z władzami Indii zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (21) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa poprzez ustanawianie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do przewoźników z Indii na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (22) Konsultacje z właściwymi organami Indonezji („DGCA”) są nadal w toku, a ich celem jest monitorowanie postępów DGCA w zapewnianiu zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (23) Przedsiębiorstwo lotnicze PT. Citilink Indonesia przekazało Komisji w dniu 2 sierpnia 2013 r. pismo, w którym zwraca się o wykreślenie z załącznika A. Do pisma dołączono obszerną dokumentację dotyczącą ukończenia pięcioletniego procesu certyfikacji.
- (24) W dniu 5 listopada 2013 r. w Brukseli odbyło się spotkanie techniczne, w którym udział wzięli: Citilink Indonesia, Komisja, EASA i państwa członkowskie. Celem tego spotkania był przegląd obszernej dokumentacji dostarczonej przez przewoźnika. Na spotkanie to zaproszono także DGCA, która jednak uznała, że jej uczestnictwo nie jest niezbędne na tym etapie. W związku z tym spotkaniem Komisja nawiąże kontakt z DGCA w celu uzyskania wszelkich wyjaśnień niezbędnych do podjęcia decyzji, czy i kiedy jest w stanie zaproponować zniesienie ograniczeń dotyczących Citilink Indonesia.
- (25) W piśmie z dnia 23 października 2013 r. DGCA przekazała również zaktualizowane informacje dotyczące innych przewoźników lotniczych podlegających jej nadzorowi. Poinformowała ona Komisję, że AOC nr 121-050 został wydany przewoźnikowi PT Batik Air Indonesia w dniu 23 kwietnia 2013 r. Ponieważ jednak DGCA nie przedstawiła dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnik ten powinien figurować w załączniku A.
- (26) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego nadal zachęcają DGCA do podjęcia wysiłków na rzecz osiągnięcia celu, jakim jest stworzenie systemu lotnictwa w pełni zgodnego z normami ICAO.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (27) Komisja nieprzerwanie prowadzi aktywne konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu, a ich celem jest

monitorowanie oraz uzyskiwanie informacji na temat postępów czynionych przez te organy w zakresie długoterminowych działań na rzecz zapewnienia zgodności nadzoru w kwestii bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kazachstanie, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

- (28) W szczególności w piśmie z dnia 8 sierpnia 2013 r., Komisja Lotnictwa Cywilnego (CAC) z Kazachstanu przekazała informacje na temat podjętych działań w zakresie ponownej certyfikacji mających na celu dostosowania procedur i praktyk w zakresie wydawania certyfikatów przewoźnika i nadzoru nad nimi w Kazachstanie do procedur i praktyk ICAO. CAC poinformowała również, że w wyniku tych działań certyfikaty kilku przewoźników lotniczych zostały zawieszono lub cofnięte.
- (29) Dnia 18 października 2013 r. Komisja otrzymała dokumenty potwierdzające: z jednej strony – cofnięcie sześciu certyfikatów przewoźnika lotniczego (AOC) należących do „Mega”, „Samal”, „Euro-Asia Air International”, „Asia Continental Airlines”, „Deta Air” i „Kazair West” (które zdążyły już uzyskać nowe certyfikaty w dziedzinie „prace lotnicze” i zostały wykreślone z załącznika A⁽¹⁾); a z drugiej strony – zawieszenie do dnia 4 sierpnia 2013 r. AOC przewoźników „Semeyavia” i „Irtys Air”. Następnie CAC poinformowała także, że AOC przewoźnika „Semeyavia” w międzyczasie wygasł oraz że przewoźnik ten nie złożył wniosku o przedłużenie ani o ponowne wydanie certyfikatu. AOC przewoźnika „Irtys Air” został zawieszony ponownie na czas nieokreślony. Ponieważ zawieszenie AOC jest środkiem tymczasowym, który niekoniecznie wiąże się z zaprzestaniem wykonywania operacji lotniczych przez przewoźnika lotniczego, „Irtys Air” powinien nadal figurować w załączniku A. W związku z tym, na podstawie wspólnych kryteriów, ocenia się, że sześciu przewoźników: „Mega”, „Samal”, „Euro-Asia Air International”, „Asia Continental Airlines”, „Deta Air” i „Semeyavia” należy wykreślić z załącznika A.
- (30) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego popierają środki przedsięwzięte przez właściwe organy Kazachstanu w sprawie ustanowienia systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W związku z tym Komisja zachęca te organy do przyspieszenia i intensyfikacji wysiłków na rzecz wdrożenia planu działań naprawczych zgodnie z ustaleniami z ICAO, ze szczególnym naciskiem na natychmiastowe zamknięcie dwóch istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa. Komisja zachęca również Kazachstan do aktywnego uczestniczenia w unijnym projekcie TRACECA poświęconym bezpieczeństwu lotnictwa, którego celem jest podniesienie poziomu wiedzy i doświadczenia inspektorów ds. bezpieczeństwa CAC.
- (31) Komisja nadal przewiduje zorganizowanie – z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich – wizytacji na miejscu w Kazachstanie oraz przygotowanie przedmiotowej sprawy do przeglądu przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego po osiągnięciu dostatecznego postępu w zakresie eliminowania ujawnionych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1146/2012 z dnia 3 grudnia 2012 r., Dz.U. L 333 z 5.12.2012, s. 7.

(32) W odniesieniu do operacji lotniczych wykonywanych przez Air Astana do Unii, państwa członkowskie i EASA potwierdziły, że przeprowadzone w unijnych portach lotniczych w ramach programu SAFA inspekcje na płycie nie dały powodu do żadnych szczególnych zastrzeżeń. Właściwe organy państw członkowskich będą sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa poprzez ustalanie priorytetów inspekcji na płycie przeprowadzanych w stosunku do statków powietrznych przewoźnika Air Astana na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Na tej podstawie Komisja przygotowuje przegląd bieżących ograniczeń dotyczących wykonywania przewozów przez Air Astana na następne posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

(33) Trwają konsultacje między Komisją a właściwymi organami Kirgistanu w celu ustalenia ewentualnych przewoźników lotniczych, którzy mogliby spełniać międzynarodowe normy bezpieczeństwa dotyczące certyfikacji i nadzoru i w stosunku do których można przewidywać stopniowe złagodzenie ograniczeń.

(34) Jednakże, podobnie jak w przypadku posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w czerwcu 2013 r., także w przypadku posiedzenia w listopadzie 2013 r. władze Kirgistanu nie przekazały żadnych informacji na piśmie, które pozwoliłyby Komisji przygotować przegląd przedmiotowej sprawy. Ponadto, ze względu na nieprzekazanie dowodów przez stronę kirgiską, Komisja nie może zaproponować wykreślenia ze wspólnotowego wykazu operatorów z Kirgistanu, których certyfikaty przewoźnika lotniczego nie pozwalają im prowadzić operacji zarobkowego transportu lotniczego.

(35) W dniu 24 października 2013 r. Komisja otrzymała kopie certyfikatów przewoźnika lotniczego i specyfikacji operacyjnych nowo certyfikowanego operatora TEZ JET, który rozpoczął wykonywanie lotów zarobkowych z dniem 1 sierpnia 2013 r. Nie otrzymano jednak kopii dokumentów dotyczących trzech innych świeżo certyfikowanych przewoźników lotniczych: Kyrgyz Airlines, S. Group International i Heli Sky, których nazwy widnieją na oficjalnej stronie internetowej właściwego organu Kirgistanu. Ponieważ właściwy organ Kirgistanu nie przedstawił dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi czterema przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnicy: TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International i Heli Sky powinni figurować w załączniku A.

(36) Komisja zachęca właściwe organy Kirgistanu do wzmożenia wysiłków prowadzących do wyeliminowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa, w tym tych stwierdzonych przez ICAO, oraz do regularnego informowania Komisji o wszelkich postępach dotyczących nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Kirgistanie, aby docelowo umożliwić Komisji złożenie wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Spełnienie tego warunku umożliwi Komisji zorganizowanie – z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich – wizytacji na miejscu w celu dokonania oceny bezpieczeństwa, aby potwierdzić, że właściwe organy Kirgistanu są w stanie

wykonywać swoje funkcje w zakresie nadzoru zgodnie z normami międzynarodowymi, i przygotować grunt dla ponownego rozpatrzenia sprawy w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Libanu

(37) W dniach 5-11 grudnia 2012 r. ICAO przeprowadziła inspekcję ICVM w Libanie i dokonała przeglądu postępów w zakresie usuwania niedociągnięć stwierdzonych podczas kontroli USOAP przeprowadzonej przez ICAO pod kątem systemu lotnictwa cywilnego Libanu w dniach 1-9 lipca 2008 r. W wyniku inspekcji ICVM ustalono, że odnotowano lekki postęp w zakresie ogólnego poziomu niewdrożenia ośmiu krytycznych elementów (CE).

(38) Podczas tej inspekcji zespół ICVM stwierdził istnienie SSC dotyczącego procesu certyfikacji przewoźników lotniczych. Stwierdzono, że Liban wydał bądź przedłużył AOC oraz specyfikacje operacyjne dwóm przewoźnikom lotniczym wykonującym regularne przewozy międzynarodowe oraz pewnej liczbie mniejszych posiadaczy AOC wykonujących międzynarodowe operacje lotnicze bez dokonania jakichkolwiek wymaganych działań certyfikacyjnych. Komitet zatwierdzający ds. SSC w ICAO potwierdził w dniu 31 stycznia 2013 r., że nadal istnieją podstawy do utrzymania SSC.

(39) Z analizy sprawozdania końcowego ICAO z inspekcji ICVM z grudnia 2012 r. przeprowadzonej przez Komisję, EASA oraz państwa członkowskie wynika, że nie ma zastrzeżeń co do zapewnienia przez Liban skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm i zasad postępowania w dwóch obszarach zbadanych w ramach USOAP: zdolność do lotu („AIR”) oraz badanie wypadków („AIG”). Niemniej jednak w czterech pozostałych obszarach zbadanych w ramach USOAP stwierdzono uchybienia, które mogą mieć wpływ na zdolność państwa do wypełnienia swoich funkcji.

(40) Dnia 12 listopada 2013 r. Komisja zaprosiła właściwe organy Libanu na posiedzenie w ramach konsultacji technicznych, w którym wzięli udział: EASA i przedstawiciele państw członkowskich UE. W trakcie tego posiedzenia właściwe organy Libanu omówiły w skrócie przyszłą ustawę o lotnictwie (Ustawa nr 481/2002), która przewiduje ustanowienie niezależnego organu lotnictwa cywilnego, a która nie została przyjęta ze względu na brak stabilności politycznej w państwie. Przyjęcie jej uzależnione jest od ustanowienia nowego rządu, co w dalszej kolejności umożliwi powołanie nowego zarządu przedmiotowego organu, przewidywane na rok 2014. Właściwy organ stwierdził, że podjęto staranne działania, których celem jest wyeliminowanie niedociągnięć, o których mowa w planie działań naprawczych (PND) ICAO. W wyniku tego posiedzenia właściwe organy Libanu zostały poproszone o przekazanie informacji dotyczących nadzoru nad własnymi przewoźnikami lotniczymi. Komisja i EASA ocenią otrzymaną dokumentację, uwzględniając dodatkowe informacje z ICAO dotyczące prac podjętych w celu rozwiązania kwestii SSC. Komisja wspiera także aktywne uczestnictwo Libanu w komórce do spraw bezpieczeństwa lotnictwa dla państw śródziemnomorskich (MASC) w celu propagowania ustanowienia krajowego programu bezpieczeństwa oraz wzmacniania ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa w Libanie.

(41) W oparciu o stan faktyczny opisany w motywach (37)-(40), Komisja oraz Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznają za konieczne kontynuowanie konsultacji z władzami Libanu zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

(42) Trwają konsultacje z właściwymi organami Libii („LYCAA”) w celu potwierdzenia, że Libia czyni postępy w pracach na rzecz zreformowania swojego systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, a zwłaszcza zapewnienia zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Libii, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(43) W dniu 7 października 2013 r. Komisja skierowała do LYCAA pismo, w którym poprosiła o aktualne dane dotyczące ponownej certyfikacji libijskich przewoźników lotniczych. W odpowiedzi z dnia 29 października 2013 r. LYCAA zwróciła się o możliwość przedstawienia poczynionych postępów na spotkaniu z Komisją oraz o możliwość wystąpienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie.

(44) W piśmie z dnia 29 października 2013 r. LYCAA potwierdziła Komisji swój zamiar utrzymania bieżących ograniczeń w zakresie wykonywania lotów w ramach Unii wobec wszystkich przewoźników lotniczych oraz stwierdziła, że jakakolwiek zmiana tego stanu będzie przedmiotem porozumienia między LYCAA, Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

(45) Podczas spotkania w dniu 7 listopada 2013 r. Komisja, EASA i przedstawiciele państw członkowskich przeprowadzili rozmowy z LYCAA oraz przewoźnikami Libyan Airlines i Afriqyah Airways. Podczas tych rozmów LYCAA oświadczyła, że jej zdaniem zakończony został pięcioetapowy proces ponownej certyfikacji Libyan Airlines, oraz że przewoźnikowi temu należy zezwolić na wykonywanie przewozów w ramach Unii. Podczas spotkania Komisji przekazano dokumentację działań przeprowadzonych przez LYCAA w ramach procesu ponownej certyfikacji.

(46) W dniu 19 listopada 2013 r. LYCAA oraz Libyan Airlines wystąpili przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. LYCAA poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o zakończeniu pięcioetapowego procesu ponownej certyfikacji Libyan Airlines oraz o tym, że – zdaniem LYCAA – przewoźnikowi temu należy zezwolić na obsługę połączeń w ramach Unii.

(47) LYCAA potwierdziła jednak wyraźnie Komisji oraz Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że wszelkie działania łagodzące bieżące ograniczenia wykonywania lotów w ramach Unii podlegają zawarciu porozumienia między LYCAA, Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

(48) Komisja oraz Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały co następuje:

— przeprowadzenie na czas wystarczającej oceny dokumentów potwierdzających ponowną certyfikację przewoźnika Libyan Airlines przekazanych Komitetowi przed posiedzeniem Komitetu okazało się niemożliwe;

— z zadanych przez członków Komitetu pytań wynika, że liczba inspektorów LYCAA jest niewystarczająca do realizacji zadań tego organu;

— LYCAA nie ograniczyła wystarczająco lotów w charakterze lotniczego pogotowia ratunkowego wykonywanych zarobkowo przez przewoźników libijskich w ramach przestrzeni powietrznej Unii, co jest niezgodne z porozumieniem między LYCAA, Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;

— niektóre z tych lotów zostały objęte inspekcjami na płycie i w szeregu przypadków stwierdzono poważne niedociągnięcia.

(49) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego stwierdziły, że zanim LYCAA rozpatrzy dopuszczenie swoich przewoźników do wykonywania lotów do Unii, najpierw należy wykazać – w stopniu zadowalającym Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego – że proces ponownej certyfikacji został skutecznie ukończony oraz że prowadzony jest trwały ciągły nadzór zgodnie z normami ICAO. Jeżeli fakt ten nie zostanie wykazany w stopniu zadowalającym dla Komisji i Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, Komisja będzie zmuszona podjąć natychmiastowe środki w celu zapobieżenia wykonywaniu lotów w ramach Unii przez przedmiotowych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Islamskiej Republiki Mauretańskiej

(50) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 państwa członkowskie sprawdziły skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze inspekcji na płycie przeprowadzonych na statkach powietrznych należących do przewoźników, którym wydano koncesję w Mauretanii. Z najnowszych analiz SAFA przeprowadzonych przez EASA wynika, że przeprowadzono pięć inspekcji statków powietrznych przewoźnika Mauritania Airlines International („MAI”). Przeprowadzona przez EASA analiza rozbieżności wykrytych w trakcie inspekcji SAFA wykazuje niepożądaną tendencję. Inspekcje ujawniły szereg niedociągnięć, przy czym niektóre z nich mają wpływ na bezpieczeństwo, w szczególności w odniesieniu do warunków obsługi technicznej. Po przeprowadzeniu analizy, w październiku 2013 odbyły się dwie kolejne inspekcje, które potwierdziły ujawnioną tendencję oraz charakter niedociągnięć.

(51) EASA poinformowała krajowy organ Mauretanii („ANAC”) o tych niezadowolających wynikach kontroli SAFA. Agencja ANAC została wezwana do podjęcia działań naprawczych i przekazania EASA informacji o tych działaniach. W odpowiedzi z dnia 14 października 2013 r. ANAC stwierdziła, że pierwszy lot do Europy miał miejsce 8 maja 2013 r. oraz że stosowany przez nią wskaźnik wskazuje na pozytywną tendencję. Inspektorzy ANAC ds. bezpieczeństwa otrzymali specjalne instrukcje, aby nie dopuszczać statków powietrznych, w przypadku których w ramach inspekcji SAFA stwierdzono uchybienia kategorii 2 lub 3, do wykonywania lotów do Europy.

(52) Hiszpania poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że w ostatnim okresie zapoznała kolejnych czterech inspektorów ANAC z inspekcjami SAFA, co powinno dodatkowo przyczynić się do poprawy sytuacji.

- (53) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały, że ANAC i MAI powinny nadal pracować na rzecz poprawy sytuacji. Komisja pragnie jeszcze raz przypomnieć Mauretanii o wadze zobowiązań, jakie przyjęła ona w odniesieniu do własnego planu działań naprawczych, i o konieczności przeprowadzenia dogłębnej analizy przyczynowej; a także zwraca się o regularne przekazywanie sprawozdań od ANAC i MAI.
- (54) Jeśli wyniki przyszłych inspekcji na płycie w ramach SAFA lub jakiegokolwiek inne istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywać będą na obniżenie poziomu przestrzegania norm bezpieczeństwa poniżej poziomu dopuszczalnego, Komisja będzie zmuszona rozpatrzyć podjęcie działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Mozambiku

- (55) Właściwe organy Mozambiku (IACM) przekazały informacje na temat bieżącej realizacji PDN przedstawionego ICAO i zatwierdzonego przez nią. W najnowszym sprawozdaniu z postępów prac, otrzymanym w dniu 29 października 2013 r., poinformowano, że IACM jest w trakcie usuwania uchybień stwierdzonych w ramach USOAP w odniesieniu do powiązanych pytań z protokołu; ICAO nie zatwierdziło jednak jeszcze zgłoszonych postępów a kwestia ta ma zostać rozwiązana w najszybszym możliwym terminie. Ustanowiono politykę szkoleniową IACM, a odnośny program szkoleń jest w trakcie opracowywania.
- (56) Przy tej samej okazji IACM poinformował, że nadal prowadzi proces ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych spełniających całkowicie międzynarodowe normy i zasady postępowania (SARP) ICAO, a zgodnie z wykazem przedstawionym przez IACM do tej pory procesem tym objętych zostało dwunastu przewoźników (CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (dawniej CFA-Mozambique) oraz TTA SARL). Ponieważ właściwe organy Mozambiku nie dostarczyły dowodów potwierdzających, że zapewniono nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi dwunastoma przewoźnikami lotniczymi zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (dawniej CFA-Mozambique) oraz TTA SARL powinni figurować w załączniku A.
- (57) Pozostałych pięciu przewoźników, którzy już wcześniej figurowali w załączniku A (Aero-Serviços SARL, Aero-visão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter oraz VR Cropsprayers Lda) nie zostało objętych ponowną certyfikacją. Mimo iż tych pięciu przewoźników nie zostało uwzględnionych w wykazie przewoźników objętych ponowną certyfikacją przekazanych przez przedmiotowy organ, wciąż figurują oni na stronie internetowej IACM. Ponieważ właściwe organy Mozambiku nie przedstawiły dowodów na to, że nadzór w zakresie

bezpieczeństwa nad tymi pięcioma przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnicy: Aero-Serviços SARL, Aero-visão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter i VR Cropsprayers Lda powinni nadal figurować w załączniku A.

- (58) Wyrazem kontynuacji działań ukierunkowanych na budowanie zdolności jest rekrutacja krajowych ekspertów, w ramach której do końca 2013 r. przewiduje się zatrudnienie ogółem 15 pracowników (w celu wzmocnienia wydziałów: Eksploatacji i Koncesji, Żeglugi i Lotnisk, Zdadności do lotu, Prawodawstwa i Egzekwowania Prawa, Umów o Transporcie Lotniczym oraz Administracji), oraz kolejnych 4 pracowników w 2014 r. (W wydziale Żeglugi i Lotnisk). Od października 2013 r. – w ramach projektu pod auspicjami ICAO, którego celem jest wzmocnienie dziedziny lotnisk, szlaków lotniczych i pomocy naziemnych – dostępne są również usługi eksperta w tej dziedzinie.
- (59) IACM poinformował także, że przewoźnik lotniczy Linhas Aéreas de Moçambique („LAM”) nieprzerwanie dąży do realizacji kolejnych etapów, w szczególności etapu III, swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem („SMS”). Do wszystkich obszarów działalności przypisani zostali kierownicy i pracownicy odpowiedzialni za bezpieczeństwo; obecnie trwa szkolenie w zakresie SMS oraz proces zakupu narzędzi informatycznych umożliwiających integrację systemu jakości z SMS. Jednocześnie, po kontroli przeprowadzonej w czerwcu 2013 r. z wynikiem pozytywnym, LAM odnowił swój certyfikat IOSA (ang. *IATA Operational Safety Audit Programme*), który jest teraz ważny do października 2015 r. W sierpniu 2013 r. system jakości LAM przeszedł także z powodzeniem kontrolę przedłużającą ważność jego certyfikatu ISO 9001.
- (60) IACM zwrócił się o przeprowadzenie inspekcji ICVM w celu zatwierdzenia postępów we wdrażaniu PDN, a ICAO planuje przeprowadzić tę inspekcję w kwietniu 2014 r.
- (61) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem odnotowały postępy, o których poinformowały właściwe organy Mozambiku, w usuwaniu niedociągnięć stwierdzonych przez ICAO – w szczególności w zakresie działań ukierunkowanych na budowanie zdolności wewnętrznej – i zachęciły je do podjęcia starań na rzecz zakończenia prac w celu utworzenia systemu lotnictwa w pełni zgodnego z normami ICAO.
- (62) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego potwierdziły również i z zadowoleniem przyjęły trwałe usprawnienia, o których poinformował LAM, będące elementem systematycznych działań na rzecz przestrzegania i przyjmowania międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Nepalu

- (63) W maju 2009 r. kontrola przeprowadzona przez ICAO ujawniła uchybienia wskazujące, że poziom wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez Nepal dość znacząco odstaje od średniej światowej.

- (64) Kontrola wykazała, że właściwy organ Nepalu (CAAN) nie jest w stanie zapewnić skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa w obszarach operacji lotniczych, zdatości do lotu i badania wypadków oraz że istnieją istotne uchybienia wpływające na zdolność tego państwa również w obszarach podstawowego prawodawstwa lotniczego i regulacji lotnictwa cywilnego, organizacji lotnictwa cywilnego oraz licencjonowania i szkolenia personelu.
- (65) W okresie dwóch lat (od sierpnia 2010 r. do września 2012 r.) w Nepalu miało miejsce pięć wypadków śmiertelnych z udziałem szeregu obywateli Unii i dotyczyły one statków powietrznych zarejestrowanych w Nepalu. Ponadto w 2013 r. miały miejsce trzy kolejne wypadki. Duża liczba wypadków może wskazywać na istnienie systemowych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa.
- (66) Na podstawie informacji uzyskanych w drodze konsultacji między CAAN oraz Komisją i EASA, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dokonał przeglądu sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Nepalu po raz pierwszy w trakcie posiedzenia Komitetu w czerwcu 2013 r.
- (67) Mimo odnotowania poważnych niedociągnięć oraz wysokiej liczby wypadków lotniczych, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjął inicjatywy podjęte przez właściwe organy; mimo to Komitet stwierdził, że przegląd wyników inspekcji ICVM przeprowadzonej przez ICAO oraz pozostałych informacji dotyczących bezpieczeństwa może skłonić Komisję do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (68) ICAO przeprowadziła inspekcję ICVM w lipcu 2013 r., co doprowadziło do ujawnienia istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa (SSC) związanego z eksploatacją statków powietrznych. Pierwotny plan działań naprawczych przedstawiony ICAO przez CAAN w celu skorygowania niedociągnięć określonych w SSC nie został zrealizowany w określonym terminie, a SSC pozostaje w mocy. Pełne sprawozdanie z inspekcji ICVM nie jest jeszcze dostępne.
- (69) W dniu 19 listopada 2013 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał wystąpienia CAAN na temat działań podjętych w zakresie poprawy bezpieczeństwa lotnictwa w Nepalu. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznały, że mimo znaczących wysiłków podjętych przez CAAN, istnieją nadal zasadnicze zastrzeżenia dotyczące kwestii zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego, które nie zostały rozwiązane.
- (70) Przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wystąpiły także: Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych Nepalu, Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air i Shree Airlines.
- (71) Wystąpienia przewoźników lotniczych dotyczyły głównie zarządzania bezpieczeństwem oraz szkolenia pilotów, a Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjął profesjonalizm przewoźników w ogólnym podejściu do kwestii bezpieczeństwa lotnictwa.
- (72) Mimo wysiłków ze strony CAAN brak jest wystarczających dowodów potwierdzających wyraźne i stałe zmiany na lepsze. Spostrzeżenie to znajduje potwierdzenie w SSC odnotowanym przez ICAO oraz w niezdolności do skutecznego skorygowania stwierdzonych przez nią nieprawidłowości.
- (73) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zwróciły uwagę na fakt, że choć zdają sobie sprawę, że CAAN jest na etapie budowania zdolności, nie dysponuje on obecnie niezbędnymi zdolnościami, aby zapewnić spełnienie swoich międzynarodowych zobowiązań.
- (74) Być może niektórzy przewoźnicy lotniczy dysponują wystarczającymi środkami, aby zarządzać bezpieczeństwem zgodnie ze swoimi zobowiązaniami; Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uważają jednak, że słabość CAAN prowadzi do sytuacji, w której nie jest on w stanie zapewnić bezpieczeństwa podległych sobie przewoźników.
- (75) Zgodnie ze stanem faktycznym opisanym w motywach (63)-(74) oraz na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Nepalu nie spełniają stosownych norm bezpieczeństwa, a więc powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i zostać wpisani do załącznika A.
- (76) Komisja jest gotowa przeprowadzić – z pomocą EASA i państw członkowskich – wizytację na miejscu w Nepalu, w miarę możliwości przed kolejnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, aby dokonać głębszej oceny zdolności CAAN oraz głównych przewoźników lotniczych w Nepalu, z zamiarem ustalenia, czy możliwe jest jakiegokolwiek złagodzenie zakazu wykonywania przewozów.
- (77) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zdają sobie sprawę z trudności, wobec których stoi CAAN, i w związku z tym rozważą możliwości rozszerzenia istniejącego już programu współpracy technicznej między CAAN i EASA.

Przewoźnicy lotniczy z Filipin

- (78) Przewoźnik Cebu Pacific postanowił nie uczestniczyć w czerwcowym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ze względu na wypadek, który przydarzył się temu przewoźnikowi dnia 2 czerwca 2013 r. w międzynarodowym porcie lotniczym Davao International Airport i doprowadził do wypadnięcia z pasa startowego.
- (79) Od czerwcowego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ASC) organ lotnictwa cywilnego Filipin (CAAP) oraz przewoźnik lotniczy Cebu Pacific przekazali określoną dokumentację, aby umożliwić Komisji uzyskanie jaśniejszego obrazu działań podjętych przez Cebu Pacific i CAAP w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do wspomnianego wypadku. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały podjęcie przez CAAP trwałych i pozytywnych działań i z zadowoleniem przyjęły przejrzystą wymianę informacji z Komisją na temat przedmiotowego wypadku.
- (80) Komisja zaprosiła przedstawicieli CAAP i Cebu Pacific na spotkanie techniczne w celu bardziej szczegółowego omówienia działań w zakresie bezpieczeństwa i innych istotnych czynników dotyczących wypadku.

- (81) Państwa członkowskie zauważyły, iż z dniem 4 listopada 2013 r. – po wykreśleniu z załącznika A unijnego wykazu bezpieczeństwa w lipcu 2013 r. – przewoźnik Philippine Airlines wznowił przyloty do Unii. Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa poprzez ustanawianie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (82) Statki powietrzne eksploatowane przez niektórych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujące loty do portów lotniczych w Unii podlegają priorytetowym inspekcjom na płycie prowadzonym w ramach programu SAFA w celu weryfikacji ich zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Właściwe organy państw członkowskich i EASA nadal informują swych odpowiedników w Federacji Rosyjskiej o stwierdzonych zastrzeżeniach i wzywają ich do podjęcia działań w celu wyeliminowania wszelkich niezgodności z normami ICAO.
- (83) Komisja kontynuuje tymczasem dialog w kwestiach bezpieczeństwa lotniczego z właściwymi organami Federacji Rosyjskiej, w szczególności po to, by zapewnić odpowiednie zapobieganie wszelkim bieżącym zagrożeniom wynikającym z niskiego poziomu bezpieczeństwa wykazywanego przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej.
- (84) W dniu 7 listopada 2013 r. Komisja, wspomagana przez EASA i niektóre państwa członkowskie, odbyła spotkanie z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”), podczas którego FATA przedstawiła informacje na temat środków zastosowanych przez ten organ oraz zainteresowanych przewoźników lotniczych w celu wyeliminowania uchybień stwierdzonych podczas inspekcji na płycie prowadzonych w ramach programu SAFA. W szczególności FATA oznajmiła, że na bieżąco kontroluje postępowanie przewoźników lotniczych i w razie konieczności jest gotowa do podjęcia interwencji. W ramach procesu certyfikacji lub wydawania określonych zezwoleń regularnie korzysta ona z wyników SAFA, oceniając przestrzeganie przepisów przez przewoźników.
- (85) Aby udzielić odpowiedzi na pytania dotyczące wyraźnego wzrostu wskaźnika SAFA, na posiedzenie z dnia 7 listopada 2013 r. zaproszono także przedstawicieli przewoźnika „Kogalymavia”. Właściwy organ Rosji poinformował, że przeprowadził niezapowiedzianą inspekcję przewoźnika „Kogalymavia”, w ramach której wykazano poważne uchybienia w obszarach zdolności do lotu, operacji lotniczych i zarządzania bezpieczeństwem. Przewoźnikowi lotniczemu nakazano usunięcie uchybień w terminie jednego miesiąca. Następnie, w okresie dwóch tygodni, FATA przeprowadzi kolejną inspekcję, na podstawie której podejmie decyzję, czy należy ograniczyć, zawiesić lub cofnąć AOC przewoźnika. Komisja wskazała, że flota i operacje przedmiotowego przewoźnika należy poddać ścisłemu przeglądowi wraz z zaostreniem bieżącego nadzoru, tak aby dopilnować szybkiej poprawy stanu technicznego samolotów i poziomu bezpieczeństwa lotów. Jeżeli sytuacja przewoźnika „Kogalymavia” nie ulegnie poprawie lub środki podjęte przez przedmiotowe organy okażą się nieodpowiednie, Komisja

podejmie odpowiednie działania. Ponieważ część floty zarejestrowana jest w Irlandii, właściwy organ Irlandii (IAA) podejmie właściwe środki.

- (86) Komisja i EASA będą nadal ściśle monitorować poziom bezpieczeństwa wykazywany przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy do Unii. W tym celu właściwe organy państw członkowskich będą sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa poprzez ustalanie priorytetów inspekcji na płycie przeprowadzanych w stosunku do statków powietrznych tych przewoźników na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Komisja będzie nadal wymieniać informacje dotyczące bezpieczeństwa z właściwymi organami rosyjskimi w celu potwierdzenia, że uchybienia stwierdzone podczas inspekcji na płycie prowadzonych w ramach programu SAFA zostały odpowiednio wyeliminowane przez zainteresowanych przewoźników lotniczych.
- (87) Jeśli wyniki inspekcji na płycie lub jakiegokolwiek inne istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na niespełnianie międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Jemenu (Yemen Airways)

- (88) Sprawozdanie z dochodzenia w sprawie wypadku Yemen Airways („Yemenia”) w Moroni (Komory) w dniu 29 czerwca 2009 r. (godz. 22:54 UTC) zostało opublikowane dnia 25 czerwca 2013 r. Zgodnie z międzynarodowymi normami sprawozdanie zostało opublikowane przez państwo Komory z udziałem innych państw, takich jak Francja, Stany Zjednoczone i Jemen. Niektóre państwa wyraziły zaniepokojenie z powodu czasu, jaki upłynął między datą wypadku a publikacją sprawozdania końcowego.
- (89) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjęły publikację sprawozdania końcowego. We wnioskach ze sprawozdania dotyczących „Yemenii” stwierdza się, że przyczyną wypadku były nieodpowiednie działania załogi w zakresie kontroli toru lotu statku powietrznego, które doprowadziły do nieodwracalnego przeciągnięcia, a w konsekwencji do uderzenia w taflę morza. Czynnikiem, który poprzedził przeciągnięcie, był niekontrolowany manewr z widzialnością podczas nocnej procedury podejścia z kręgu. W sprawozdaniu stwierdzono, że załoga „Yemenii” nie była psychicznie przygotowana do podejmowania odpowiednich działań w odpowiedzi na różne alarmy w kabinie pilotów. Ponadto w sprawozdaniu zauważono, że zabrakło jasnej procedury, którą załoga mogłaby zastosować w sytuacji, gdy jedno lub oba ciągi świateł naprowadzających na pas startowy okazują się nie działać.
- (90) W sprawozdaniu w sprawie wypadku zawarto trzy główne zalecenia: po pierwsze, aby władze Komorów wprowadziły stałe środki awaryjne umożliwiające prowadzenie działań poszukiwawczych, a następnie ratunkowych, w razie wypadku statku powietrznego, do którego dochodzi na wodach morskich w pobliżu ich lotnisk; po drugie, aby władze Jemenu dopilnowały, by wszystkie załogi wykonujące loty do Moroni zostały odpowiednio przeszkolone w zakresie realizacji procedur manewrów

- z widzialnością dla przypisanego toru (ang. *Visual Manoeuvring with Prescribed Track, MVI*); po trzeciej, aby władze Jemenu dokonały przeglądu szkoleń pilotów „Yemenii”, w szczególności pod kątem ich zdolności do podejmowania decyzji w sytuacjach awaryjnych.
- (91) W świetle publikacji sprawozdania, Komisja zorganizowała spotkanie w Brukseli w dniu 1 lipca 2013 r., na którym obecni byli przedstawiciele Arabskiego Komitetu ds. Lotnictwa Cywilnego („ACAC”) oraz Organu ds. Lotnictwa Cywilnego i Meteorologii („CAMA”) Jemenu. Spotkanie zostało zorganizowane, aby umożliwić CAMA przedstawienie swoich poglądów odnośnie do głównych wniosków i zaleceń ze sprawozdania w sprawie wypadku. W piśmie z dnia 10 września Komisja stwierdziła, że – abstrahując od kwestii technicznych poruszonych w sprawozdaniu w sprawie wypadku – pragnie bardziej skupić się na poziomie bezpieczeństwa przewoźnika „Yemenia” i na stosowanym wobec niego nadzorze w zakresie bezpieczeństwa, szczególnie ze względu na fakt, że przewoźnik ten regularnie przewozi obywateli europejskich. Konkretniej rzecz ujmując, Komisja wskazała, że pragnie dowiedzieć się więcej na temat konkretnych działań podjętych przez CAMA i „Yemenię”, po opublikowaniu sprawozdania w sprawie wypadku.
- (92) Ponieważ nie otrzymano odpowiedzi, dnia 30 października 2013 r. Komisja przesłała kolejne pismo, podkreślając, że aby uniknąć wezwania na mocy art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, konieczne jest udzielenie odpowiedzi na wcześniejsze zapytanie.
- (93) W piśmie z dnia 7 listopada 2013 r. CAMA odpowiedziała, przysyłając częściowe informacje na temat działań w zakresie bezpieczeństwa podjętych w odpowiedzi na wypadek. Informacje te mają posłużyć jako podstawa do przeprowadzenia spotkania z przedstawicielami CAMA i przewoźnika „Yemenia”. Zależnie od wyniku tego spotkania, Komisja będzie kontynuować formalne konsultacje z podmiotami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami certyfikowanymi w Jemenu oraz z „Yemenią” albo będzie musiała rozważyć wezwanie zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (96) Następnie w grudniu 2012 r. ICAO przeprowadziła wizytację w Zambii w ramach skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO (ICVM). Zakres inspekcji ICVM obejmował pierwotne SSC zgłoszone w wyniku kontroli USOAP przeprowadzonej przez ICAO w lutym 2009 r. oraz działania naprawcze zgłoszone przez władze Zambii w odniesieniu do tego zastrzeżenia. Po przeprowadzeniu inspekcji ICVM Komitet ds. zatwierdzania istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa przy ICAO zdecydował, że SSC może zostać wycofane.
- (97) Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego aktualne informacje na temat najnowszej wymiany korespondencji z władzami Zambii.
- (98) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjęły postępowanie poczynione przez zambijski Departament Lotnictwa Cywilnego oraz zachęcił władze Zambii do kontynuowania prac umożliwiających rozpatrzenie złagodzenia – we właściwym momencie i po przeprowadzeniu niezbędnej weryfikacji – bieżących ograniczeń w wykonywaniu przewozów.
- (99) W art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego – a w stosownych przypadkach przyspieszonego – podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego niezbędne jest, w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz minimalizacji skutków dla działalności zarobkowej, aby decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii były publikowane i wchodziły w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (100) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (101) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

Przewoźnicy lotniczy z Zambii

- (94) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 619/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 474/2006 stwierdza się, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii powinni figurować w załączniku A.
- (95) Wykaz zgodny ze wspólnymi kryteriami z rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 sporządzono w oparciu o dowody, które obejmowały uchybienia stwierdzone podczas kontroli przeprowadzonej w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP) przez ICAO w lutym 2009 r, które z kolei doprowadziły do publikacji istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa w odniesieniu do operacji statków powietrznych, certyfikacji i nadzoru realizowanych przez organ lotnictwa cywilnego w Zambii.

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 następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 grudnia 2013 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Simm 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
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
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	TEJ	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	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 korzystanie z praw przewozowych poprzez leasing statków powietrznych z załogą przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia 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	Nieznany	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
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
EMERAUDE	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	Republika Konga

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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	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
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	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
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	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

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
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			Erytrea
ERITREAN AIRLINES	AOC nr 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Erytrea
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	EKG	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	SVG	Republika Gabońska
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 i Indonesia Air Asia, w tym:			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
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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
BATIK AIR	121-050	BTK	Republika Indonezji
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	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
HEAVY LIFT	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KOMALA INDONESIA	135-051	Nieznany	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	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
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Nieznany	Republika Indonezji
MARTABUANA ABADION	135-049	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
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Nieznany	Republika Indonezji
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	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
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

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
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
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republika Kazachstanu
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republika Kazachstanu
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republika Kazachstanu
LUK AERO (DAWNIEJ: EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR BISHKEK (DAWNIEJ: EASTOK AVIA)	15	EAA	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
HELI SKY	Nieznany	HAC	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	Republika Kirgiska
KYRGYZ AIRLINES	Nieznany	KGZ	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska
S GROUP INTERNATIONAL	Nieznany	IND	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	Nieznany	BIS	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republika Kirgiska
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republika Kirgiska
TEZ JET	46	TEZ	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 Mozambiku, w tym:			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
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Nieznany	Republika Mozambiku
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nieznany	Republika Mozambiku
CR AVIATION	MOZ-14	Nieznany	Republika Mozambiku
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA - AIR CHARTER	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Nieznany	Republika Mozambiku
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republika Mozambiku
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	Republika Mozambiku
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	Republika Mozambiku
OHI	MOZ-17	Nieznany	Republika Mozambiku
SAFARI AIR	MOZ-12	Nieznany	Republika Mozambiku
SOLENTA AVIATION (dawniej CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Nieznany	Republika Mozambiku
TTA SARL	MOZ-16	Nieznany	Republika Mozambiku
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Nieznany	Republika Mozambiku
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			Republika Nepalu
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Nieznany	Republika Nepalu
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nieznany	Republika Nepalu
BUDDHA AIR	014/96	Nieznany	Republika Nepalu
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Nieznany	Republika Nepalu
FISHTAIL AIR	017/01	Nieznany	Republika Nepalu
GOMA AIR	064/2010	Nieznany	Republika Nepalu

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
MAKALU AIR	057A/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nieznany	Republika Nepalu
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	Republika Nepalu
SHREE AIRLINES	030/02	Nieznany	Republika Nepalu
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Nieznany	Republika Nepalu
SIMRIK AIR	034/00	Nieznany	Republika Nepalu
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Nieznany	Republika Nepalu
SITA AIR	033/2000	Nieznany	Republika Nepalu
TARA AIR	053/2009	MNA	Republika Nepalu
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Nieznany	Republika Nepalu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, z wyjątkiem Philippine Airlines, w tym:			Republika Filipin
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Nieznany	Republika Filipin
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republika Filipin
AIR JUAN AVIATION	2013053	Nieznany	Republika Filipin
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipin
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Nieznany	Republika Filipin
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Nieznany	Republika Filipin
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Nieznany	Republika Filipin
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nieznany	Republika Filipin
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Nieznany	Republika Filipin
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republika Filipin
CM AERO SERVICES	20110401	Nieznany	Republika Filipin
CYCLONE AIRWAYS	2010034	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
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nieznany	Republika Filipin
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Nieznany	Republika Filipin
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Nieznany	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nieznany	Republika Filipin
LION AIR	2009019	Nieznany	Republika Filipin
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nieznany	Republika Filipin
MAGNUM AIR	2012051	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
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nieznany	Republika Filipin
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Nieznany	Republika Filipin
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nieznany	Republika Filipin
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	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	ACH	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

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
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	TLZ	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
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudanu
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudanu
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republika Sudanu
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republika Sudanu
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republika Sudanu
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	017	Nieznany	Republika Sudanu
HELEJETIC AIR	057	HJT	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
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republika Sudanu
KUSH AVIATION	060	KUH	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudanu
MID AIRLINES	025	NYL	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	056	TRQ	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(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: 5 statków powietrznych typu Boeing B777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B737-700	Cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazachstan	Cała flota z wyjątkiem statków powietrznych typu Boeing B-767, statków powietrznych typu Boeing B-757, statków powietrznych typu Airbus A319/320/321	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych należących do floty Boeing B767, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B757, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Airbus A319/320/321, zgodnie z zapisem w AOC	Aruba (Królestwo Niderlandów)
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
AFRIJET ⁽²⁾	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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Boeing B767-200	Cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B można zezwolić na korzystanie z praw przewozowych poprzez leasing statków powietrznych z załogą przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia 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(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Challenger CL-601, 1 statku powietrznego typu HS-125-800	Cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska, Republika Południowej Afryki
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republika Ghany	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu DC8-63F	Cała flota z wyjątkiem: 9G-TOP i 9G-RAC	Republika Ghany
IRAN AIR (*)	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Cała flota z wyjątkiem: 14 statków powietrznych typu Airbus A300, 8 statków powietrznych typu Airbus A310, 1 statku powietrznego typu Boeing B737	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
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Cała flota z wyjątkiem: 3 statków powietrznych typu Boeing B737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1	Cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru

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(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
				statku powietrznego typu ATR 42-500, 1 statku powietrznego typu ATR 42-320 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300		

- (1) W zakresie swojej obecnej działalności na terytorium Unii Air Astana może eksploatować wyłącznie wymienione określone typy statków powietrznych, pod warunkiem że są one zarejestrowane na Arubie, oraz że wszystkie zmiany w AOC są w odpowiednim czasie przedkładane Komisji i organizacji Eurocontrol.
- (2) W zakresie swojej obecnej działalności na terytorium Unii Afrijet może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.
- (3) W zakresie swojej obecnej działalności na terytorium Unii Gabon Airlines może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.
- (4) Iran Air może wykonywać przewozy do Unii 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.