

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1318/2014**z dnia 11 grudnia 2014 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 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006⁽²⁾ 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 tego wykazu. Istotne informacje przekazały także niektóre państwa trzecie. Na podstawie tych informacji należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub 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 danego przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentami przekazanymi przez państwa członkowskie, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91⁽³⁾ („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego”).
- (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 Komisji (WE) nr 473/2006⁽⁴⁾, z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Angoli, Botswany, Filipin, Gruzji, Republiki Gwinei, Indii, Indonezji, Kazachstanu, Republiki Kirgijskiej, Libanu, Libii, Madagaskaru, Islamskiej Republiki Mauretańskiej, Mozambiku, Nepalu, Sudanu, Wysp Świętego Tomasza i Książęcej oraz Zambii. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał także od Komisji informacje na temat Afganistanu, Ghany, Iranu i Korei Północnej. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał także od Komisji uaktualnione dane na temat konsultacji technicznych z Federacją Rosyjską.
- (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 poproszone o ustalenie 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 uchybień w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Oprócz konsultacji podjętych przez Komisję na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie pozwoli uzyskać dalsze informacje dotyczące skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 8).

- (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 ⁽¹⁾.
- (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 organów 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 wysłuchał także prezentacji Eurocontrol przedstawiającej aktualne informacje na temat funkcji ostrzegawczej programu SAFA oraz bieżących danych statystycznych na temat liczby powiadomień ostrzegawczych dotyczących przewoźników objętych zakazem.

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (10) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych lub z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA, a także szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwujące oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. Grecja poinformowała, że grecki krajowy organ lotnictwa cywilnego przeprowadził inspekcje linii lotniczych *Gain Jet Aviation* i *Skygreece Airlines*. Przy okazji przeprowadzania dodatkowych inspekcji nie stwierdzono istotnych problemów.
- (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 Angoli

- (12) Rozporządzenie (WE) nr 474/2006, zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1197/2011 ⁽²⁾, umożliwia przewoźnikowi *TAAG Angolan Airlines* posiadającemu certyfikat wydany w Angoli, na wykonywanie lotów do Unii czterech statków powietrznych typu Boeing 737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH i D2-TBJ, trzech statków powietrznych typu Boeing 777-200 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE i D2-TEF, oraz dwóch statków powietrznych typu Boeing 777-300 o znakach rejestracyjnych D2-TEG i D2-TEH.
- (13) Przewoźnik *TAAG Angolan Airlines* przekazał w dniu 21 listopada 2014 r., za pośrednictwem właściwych organów Angoli („INAVIC”), wniosek o dodanie nowego statku powietrzego typu Boeing 777-300 do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Istnieją wciąż jednak trudności w nawiązaniu i utrzymaniu regularnych kontaktów z INAVIC, jak również z przewoźnikiem *TAAG Angolan Airlines*. Trudności te obejmują także kontakty INAVIC z ICAO, co doprowadziło w ostatnich latach do odwołania szeregu zaplanowanych wcześniej kontroli ICAO. Świadczy to o tym, że istnieją problemy w komunikacji wewnętrznej zarówno z przewoźnikiem *TAAG Angola Airlines* i INAVIC, jak i między nimi, w związku z czym trudno jest należyście ocenić, czy przychylenie się do wniosku *TAAG Angolan Airlines* pociągałoby za sobą ryzyko dla bezpieczeństwa. W związku z tym Komisja jest zdania, że najlepszym sposobem postępowania jest zaproszenie zarówno INAVIC, jak również *TAAG Angolan Airlines* do pełnej współpracy z Komisją w niedalekiej przyszłości, z zamiarem dokładnego przeglądu obecnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa we wszystkich jego aspektach, w tym w odniesieniu do dodania nowych statków do floty *TAAG Angolan Airlines*.
- (14) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego dodatkowych statków powietrznych przewoźnika *TAAG Angolan Airlines*.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1197/2011 z dnia 21 listopada 2011 r. (Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s. 14). Zob. w szczególności pkt 26–30 motywów tego rozporządzenia.

- (15) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez TAAG Angolan Airlines, przeprowadzając w trybie priorytetowym kontrole na ziemi statków powietrznych tego przewoźnika zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Botswany

- (16) W kwietniu 2013 r. ICAO przeprowadziło skoordynowaną inspekcję potwierdzającą („ICVM”) w Botswanie. Wyniki tej inspekcji ICVM były częściowo pozytywne: nastąpiła poprawa skutecznego wdrożenia. Pojawił się jednak również negatywny wynik, ponieważ zidentyfikowano dwa SSC. Ponadto od 2010 r. odnotowano dwa wypadki statków powietrznych w Botswanie.
- (17) Na podstawie dostępnych informacji, obecnego braku skutecznego wdrożenia norm ICAO i zalecanych praktyk, dwóch istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa, dwóch odnotowanych wypadków, a także nieregularnej komunikacji między Komisją i krajowym organem lotnictwa cywilnego w Botswanie („CAAB”), Komisja zwróciła się o informacje w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Botswanie pismem z dnia 8 lipca 2014 r. skierowanym do CAAB.
- (18) CAAB udzielił odpowiedzi w dniu 3 października 2014 r., dostarczając wymaganych informacji mających na celu wykazanie skutecznego wdrożenia przez państwo norm ICAO oraz zalecanych praktyk i rozwiązania dwóch istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa.
- (19) Na podstawie tej informacji wydaje się, że CAAB chciałby żeby ICAO przeprowadziło kolejną inspekcję ICVM przed końcem bieżącego roku w celu sprawdzenia, czy działania korygujące, jakie zostały podjęte, są wystarczające do rozwiązania obu SSC.
- (20) Ocena otrzymanych informacji wskazuje również, że wszyscy przewoźnicy lotniczy przeszli ponowną certyfikację i w tym samym dniu otrzymali nowe certyfikaty przewoźnika lotniczego („AOC”). Doprowadzi to do maksymalnego obciążenia CAAB pracą za każdym razem kiedy certyfikaty te będą musiały być odnawiane. CAAB opracował program nadzoru w odniesieniu do nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi, ale realizacja tego programu jest opóźniona. Ponadto w trakcie działań w zakresie nadzoru jedynie ograniczona liczba ustaleń jest rejestrowana, a co za tym idzie, trudno jest określić zdolność CAAB do rozwiązywania pojawiających się problemów dotyczących bezpieczeństwa. W celu rozwiązania tych kwestii Komisja wystąpi o dodatkowe informacje i zaprosi CAAB na spotkanie techniczne w celu przedyskutowania kwestii szczegółowych w odniesieniu do sytuacji w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w Botswanie.
- (21) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Botswany.

Przewoźnicy lotniczy z Gruzji

- (22) Konsultacje z właściwym organem Gruzji („GCAA”) trwają nadal w celu monitorowania przez GCAA realizacji planu działań naprawczych opracowanego w odpowiedzi na istotne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa stwierdzone przez ICAO podczas kompleksowego audytu systemowego (ang. comprehensive system audit, „CSA”) przeprowadzonego w Gruzji w październiku 2013 r.
- (23) Na podstawie informacji przedstawionych przez GCAA, odnoszących się do działań podjętych przez GCAA na rzecz zniesienia istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa, Komisja uznała, iż nie ma potrzeby wzywać GCAA do wystąpienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o wdrożeniu planu działań naprawczych opracowanego przez GCAA.
- (24) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Gruzji.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gwinei

- (25) 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, zatwierdzonego przez ICAO w grudniu 2012 r., oraz na temat wszelkich działań powiązanych z tym procesem.

- (26) W najnowszym sprawozdaniu z postępu prac, otrzymanym w dniu 21 października 2014 r., opisano szczegółowo ostatnie działania i zmiany dotyczące wdrażania planu działań naprawczych. Szkolenie pracowników trwa nadal w celu dodatkowego wzmocnienia zdolności w zakresie nadzoru, głównie w obszarach zdadności do lotu i operacji. DNAC nadal pracuje nad rozwiązaniem kwestii pozostałych ustaleń USOAP w odniesieniu do powiązanych pytań z protokołu z wykorzystaniem narzędzia internetowego ICAO: metoda ciągłego monitoringu („CMA”). Od początku sierpnia do końca września 2014 r. ICAO przeprowadziło poza terenem Republiki Gwinei zatwierdzenie pytań protokołu, które mogą zostać poddane zdalnej weryfikacji. W wyniku tego odnotowano niewielki postęp w zakresie ogólnego poziomu skutecznego wprowadzenia w życie ośmiu krytycznych elementów.
- (27) W chwili obecnej trwają prace nad przygotowaniem inicjatywy ustawodawczej w celu przekształcenia DNAC w niezależny, autonomiczny pod względem finansowym i operacyjnym urząd lotnictwa cywilnego posiadającego własną strukturę zarządzania. Oczekuje się, że Urząd Lotnictwa Cywilnego Gwinei („AGAC”), w pełni zgodny z wymogami ICAO, zostanie ustanowiony do stycznia 2015 r.
- (28) Wszystkie obowiązujące wcześniej AOC zostały zawieszono pod koniec marca 2013 r. Obecnie trwa w pełni zgodny z normami ICAO (pięcioetapowy) proces certyfikacyjny krajowego przewoźnika lotniczego *PROBIZ Guinée*, eksploatującego jeden statek powietrzny typu BE90, realizowany z pomocą oraz wsparciem specjalnej misji afrykańskiej konferencji dotyczącej lotnictwa cywilnego/Organizacji ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem Lotnictwa w ramach porozumienia z Bandżul, w tym towarzyszące mu praktyczne szkolenie inspektorów DNAC w zakresie całego procesu. Dwaj inni przewoźnicy lotniczy — *Eagle Air Guinée* i *Sahel Aviation Service Guinée* — również rozpoczęli proces certyfikacji. DNAC, przy wsparciu ze strony regionalnego biura ICAO w Dakarze, zamierza zakończyć proces certyfikacji dla wszystkich trzech przewoźników lotniczych do końca 2014 roku.
- (29) DNAC zwrócił się o przeprowadzenie inspekcji ICVM w celu zatwierdzenia postępów w realizacji planu działań naprawczych. ICAO pierwotnie planowało przeprowadzenie ICVM w maju 2014 r. Zmiany w strukturach kierowniczych ministerstwa transportu spowodowały opóźnienie, wobec czego przeprowadzenie ICVM zaplanowano wstępnie na drugą połowę września 2014 r. Obecna epidemia eboli wstrzymuje przeprowadzenie ICVM, jak również misji pomocy ICAO planowanej początkowo na lipiec 2014 r. na czas nieokreślony.
- (30) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Republiki Gwinei.
- (31) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Indii

- (32) W dniu 7 listopada 2014 r. w Brukseli odbyły się konsultacje techniczne. W spotkaniu wzięły udział Komisja i EASA, jak również wysocy rangą przedstawiciele Dyrekcji Generalnej ds. Lotnictwa Cywilnego w Indiach („DGCA”). Spotkanie odbyło się w odniesieniu do zgodności Indii z międzynarodowymi obowiązkami w zakresie bezpieczeństwa i nadzoru, w tym decyzji Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych („FAA”) dotyczącej obniżenia statusu zgodności Indii z kategorii 1 na kategorię 2 w związku z uchybieniami stwierdzonymi podczas kontroli służącej ocenie bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego („IASA”). DGCA przekazała szczegółowe informacje dotyczące statusu realizacji jej działań naprawczych w celu uwzględnienia ustaleń stwierdzonych w wyniku obniżenia kategorii zgodności przez FAA. DGCA potwierdziła, że podjęła działania w celu uwzględnienia większości ustaleń FAA i że ustanowiła ustrukturyzowany plan działań naprawczych w odniesieniu do pozostałych obszarów budzących obawy. Ponadto podczas spotkania technicznego DGCA przedstawiła informacje związane z kwestią zrównoważonego rozwoju i na bieżąco wprowadzanych usprawnień w tym zakresie.
- (33) Podczas tego spotkania technicznego DGCA przedstawiła swoje zobowiązanie do pełnego zaangażowania się w dialog z Komisją w zakresie bezpieczeństwa, w tym poprzez dodatkowe posiedzenia, gdy Komisja uzna je za niezbędne. DGCA jest gotowa dostarczyć Komisji wszelkich istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, w ramach oficjalnych konsultacji z organem odpowiedzialnym za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Indiach, na podstawie przepisów art. 3 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006.
- (34) Na podstawie informacji dostarczonych podczas spotkania technicznego w dniu 7 listopada 2014 r. oraz zobowiązań podjętych przez DGCA przy tej okazji, Komisja nie uważa za konieczne nałożenia ograniczeń na działalność przewoźników lotniczych z Indii.
- (35) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Indii.

- (36) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie w stosunku do przewoźników lotniczych z Indii na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (37) 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.
- (38) Potwierdzono działania DGCA na rzecz stworzenia systemu lotnictwa w pełni zgodnego z normami ICAO. Zauważono także niezbędną przejrzystość wykazaną przez DGCA oraz gotowość do udostępniania informacji.
- (39) ICAO przeprowadziło kompleksowy audyt systemowy w okresie 5–14 maja 2014 r. Sprawozdanie końcowe z tego audytu jest dostępne od 18 listopada 2014 r., a wyniki audytu pokazują, że system nadzoru nad bezpieczeństwem w Indonezji ciągle wymaga znacznych poprawek. DGCA przedstawiła ICAO plan działań naprawczych w celu usunięcia nieprawidłowości wynikających z powyższego audytu.
- (40) W wrześniu 2014 r. krajowy komitet ds. bezpieczeństwa transportu w Indonezji opublikował sprawozdanie końcowe w sprawie wypadku przewoźnika Lion Air, który miał miejsce w dniu 13 kwietnia 2013 r. na Bali. Kompleksowe sprawozdanie obejmuje analizę wypadku oraz zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa skierowane, między innymi, do przewoźnika lotniczego i DGCA.
- (41) Obecnie nie istnieje jednak żaden obiektywny i rozstrzygający dowód na to, że wdrożenie planu działań naprawczych i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa jest odpowiednie.
- (42) W piśmie z dnia 20 października 2014 r. DGCA poinformowała Komisję, że od ostatniej aktualizacji certyfikaty zostały wydane czterem nowym przewoźnikom lotniczym: AOC No 121-042 został wydany przewoźnikowi *PT. MY INDO Airlines* w dniu 15 sierpnia 2014 r., AOC No 121-054 został wydany przewoźnikowi *PT Indonesia Air Asia Extra* w dniu 28 sierpnia 2014 r., AOC No 135-052 został wydany przewoźnikowi *PT. Elang Lintas Indonesia* w dniu 28 lutego 2014 r. oraz AOC No 135-053 został wydany przewoźnikowi *PT. Elang Nusantara Air* w dniu 12 marca 2014 r. DGCA nie przedstawiła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (43) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia tych czterech przewoźników lotniczych z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (44) Konsultacje z właściwym organem Kazachstanu („CAC”) są nadal w toku, a ich celem jest monitorowanie postępów CAC w zapewnianiu zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kazachstanie, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (45) CAC poinformował Komisję o rozwoju sytuacji związanej z ICVM, która miała miejsce w dniach od 27 maja do 4 czerwca 2014 r. w Kazachstanie, w tym statusu dwóch istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa (SSC) stwierdzonych przez ICAO w 2009 r. W szczególności CAC poinformował, że zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do wydawania świadectw zdatności do lotu statków powietrznych zostało rozstrzygnięte, podczas gdy drugie odnoszące się do procedury certyfikacji związanej z wydawaniem AOC przewoźnikom lotniczym zostało utrzymane.
- (46) Przewoźnik *Air Astana* również dostarczył swoje regularne aktualne dane na temat sytuacji w zakresie bezpieczeństwa tego przewoźnika lotniczego, w szczególności w odniesieniu do ostatnich zmian w swojej flocie, która jest obecnie dopuszczona do wykonywania przewozów w Unii. Większość nowych wpisów to nowo wyprodukowane samoloty obecnie dzierżawione na zasadzie leasingu finansowego. Istnieje również pewien wzrost obecnego i planowanego poziomu operacji.
- (47) W oparciu o dostępne informacje dotyczące systemu nadzoru nad bezpieczeństwem Kazachstanu uważa się, że kazachskie władze lotnicze nie posiadają wystarczająco wielu odpowiednio przeszkolonych i doświadczonych inspektorów do prowadzenia procedur certyfikacyjnych dotyczących AOC oraz specjalnych zezwoleń i na obecnym etapie nie są w stanie zapewnić ciągłego nadzoru w obszarze operacji lotniczych. Zdecydowanie zachęca się zatem władze Kazachstanu do zwiększenia wysiłków w dążeniu do zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

- (48) Komisja i EASA mają zamiar uważnie śledzić postępy CAC w sprawie zatrudniania, zatrzymania i wykwalifikowania inspektorów oraz podejmowania działań w celu wdrożenia kwestii związanych z planem działań naprawczych do pozostałych zastrzeżeń.
- (49) W dniu 29 września 2014 r. Komisja zażądała od CAC aktualnych informacji na temat przewoźników lotniczych podlegających nadzorowi CAC, w szczególności informacji o cofnięciu certyfikatów przewoźników lotniczych. W swojej odpowiedzi CAC poinformował Komisję o certyfikatach przewoźnika lotniczego wydanych w Kazachstanie i dostarczył dowody na cofnięcie trzech takich certyfikatów należących do przewoźników: *Jet One*, *Luk Aero* i *Air Trust Aircompany*.
- (50) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu usunięcia przewoźników *Jet One*, *Luk Aero* i *Air Trust Aircompany* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (51) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do statków powietrznych przewoźnika *Air Astana* na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy z Republiki Kirgiskiej

- (52) W pismach z dnia 18 października 2014 r. i z dnia 13 listopada 2014 r. właściwy organ Republiki Kirgiskiej („KG CAA”) przedstawił aktualne informacje na temat przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w tym państwie, którzy obecnie podlegają zakazowi wykonywania przewozów w Unii. Zgodnie z tymi pismami oraz towarzyszącą dokumentacją KG CAA zawiesiło AOC czterem przewoźnikom lotniczym: *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* i *Click Airways* oraz cofnęło AOC przewoźnika *Kyrgyz Trans Avia*. Zgodnie z ustawodawstwem Republiki Kirgiskiej zawieszenie AOC jest równoważne z jego cofnięciem, w przypadku gdy posiadacz zawieszono certyfikatu nie zażądał procedury certyfikacji w terminie trzech miesięcy po zawieszeniu. Przewoźnicy *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* oraz *Click Airways* nie złożyli wniosku o taką certyfikację od momentu zawieszenia ich certyfikatów. W związku z tym, ich certyfikaty mogą być uznane za cofnięte.
- (53) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu usunięcia przewoźników *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* oraz *Kyrgyz Trans Avia* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Libanu

- (54) Konsultacje z właściwym organem Libanu („DGCA w Libanie”) są nadal w toku w celu potwierdzenia, że Liban prowadzi działania w celu wyeliminowania uchybień stwierdzonych przez ICAO podczas inspekcji ICVM przeprowadzonej w Libanie w dniach 5–11 grudnia 2012 r. DGCA w Libanie zatwierdziła plan działań naprawczych i jest w trakcie realizacji tych działań, w szczególności w odniesieniu do istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa w związku z certyfikacją przewoźników lotniczych w Libanie.
- (55) Podczas konsultacji technicznych w dniu 14 lipca 2014 r. DGCA w Libanie przedstawiła informacje na temat zmian w zarządzaniu DGCA, mianowania nowych pracowników, zarówno zatrudnionych przez DGCA w Libanie i oddelegowanych przez *Middle East Airlines*, lepszej identyfikacji przyczyn istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa oraz świadomości na szczeblu politycznym w odniesieniu do ulepszeń, jakie należy wprowadzić w Libanie. DGCA w Libanie przedstawiła pełny wykaz aktualnych certyfikatów w Libanie i informacje w związku z odnowieniem certyfikatów dwóch przewoźników lotniczych.
- (56) DGCA w Libanie poinformowała Komisję, że sprawozdanie dotyczące rozwiązania istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa zostało wysłane do ICAO. Obecnie jednak te działania naprawcze nie zostały jeszcze zweryfikowane.
- (57) W dniach 14 i 15 października 2014 r. Komisja przeprowadziła nieformalną wizytę w DGCA w Libanie. Podczas tej wizyty Liban podkreślił postępy poczynione w DGCA od lipca 2014 r., przede wszystkim dzięki właściwej komunikacji z Unią. Liban traktuje poważnie zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa zgłoszone przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i sprawdził wszystkie certyfikaty przewoźników lotniczych. DGCA w Libanie podkreśliła, że Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego obecnie posiada pełne uprawnienia do monitorowania wszystkich aspektów bezpieczeństwa dotyczących wszystkich linii lotniczych, mimo iż nie ma jeszcze niezależnego organu lotnictwa cywilnego dysponującego odpowiednimi zasobami personelu. Liban udzielił dodatkowych informacji na temat swojego planu działań na rzecz bezpieczeństwa lotnictwa w dniu 9 listopada 2014 r., w tym planów dalszego rozwoju niezależnego organu lotnictwa cywilnego.

- (58) W związku z powyższym nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Libanu zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (59) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Libanu.
- (60) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (61) W kwietniu 2012 r. właściwy organ Libii („LYCAA”) wyraził zgodę na uniemożliwienie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libii wykonywania przewozów w Unii. Intencją było umożliwienie LYCAA przeprowadzenia ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych oraz stworzenie wystarczających zdolności w zakresie nadzoru w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (62) Komisja Europejska monitorowała skuteczność tych ograniczeń. Komisja przeprowadziła również regularne konsultacje z LYCAA na temat postępów w zakresie reformy systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (63) Do marca 2014 r. odnotowano pewne postępy, zarówno na szczeblu LYCAA jak i na poziomie głównych przewoźników lotniczych *Libyan Airlines* oraz *Afriqiyah Airway*. Jednakże certyfikacja tych przewoźników lotniczych zajęła o wiele dłużej niż się spodziewano.
- (64) Komisja stwierdziła w kwietniu 2014 r. ⁽¹⁾, że zanim LYCAA będzie mogła wydać zezwolenie swoim przewoźnikom do wykonywania przewozów do Unii, najpierw należy wykazać w stopniu zadowalającym Komisję, że proces ponownej certyfikacji został skutecznie ukończony oraz że prowadzony jest trwały ciągły nadzór zgodnie z normami ICAO.
- (65) Sytuacja w zakresie bezpieczeństwa w Libii uległa jednak znacznemu pogorszeniu w czerwcu i lipcu 2014 r., w szczególności po wybuchu aktów przemocy w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Trypolisie i w jego okolicach. Niestabilna sytuacja w zakresie bezpieczeństwa utrzymuje się. Przemoc spowodowała poważne zniszczenia i szkody w budynkach, infrastrukturze i statkach powietrznych na ziemi w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Trypolisie, sprawiając, że lotnisko oraz lokalna przestrzeń powietrzna nie nadają się do użytku.
- (66) W świetle niejasnego stanu zdolności LYCAA i w celu właściwego nadzoru jej przewoźników lotniczych, w związku z aktami przemocy i brakiem stabilnego i skutecznego rządu, Komisja nie ma już niezbędnej pewności co do tego, że LYCAA jest nadal w stanie uniemożliwić przewoźnikom lotniczym z Libii wykonywanie przewozów w ramach Unii. Ponadto Komisja nie jest przekonana, czy LYCAA jest zdolna wypełniać swoje zobowiązania międzynarodowe w odniesieniu do nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad swoimi przewoźnikami lotniczymi. Komisja jest także zaniepokojona dużą liczbą statków powietrznych uszkodzonych podczas zamieszek i zastanawia się, czy ich ciągła zdatność do lotu jest właściwie uwzględniana.
- (67) Z ustnej prezentacji przedstawionej przez LYCCĘ przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego mającej miejsce w dniu 25 listopada 2014 r. i dotyczącej jej działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego w Libii jasno wynika, że pomimo wysiłków podejmowanych przez LYCAA pod jej obecnym kierownictwem istotne pozostają wątpliwości co do bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego, które nie zostały rozwiązane. Obawy te zostały znacząco wzmocnione poprzez aktualną niestabilność.
- (68) W związku z niejasnym statusem zdolności LYCAA do odpowiedniego nadzorowania libijskich przewoźników lotniczych oraz do kontroli bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa, ocenia się, że LYCAA nie może spełnić swoich zobowiązań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.
- (69) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia tych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libii, o których mowa w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 368/2014 z dnia 10 kwietnia 2014 r. (Dz.U. L 108 z 11.4.2014, s. 16). Zob. w szczególności motyw 64 tego rozporządzenia.

Przewoźnicy lotniczy z Madagaskaru

- (70) Konsultacje z właściwymi organami Madagaskaru nadal aktywnie się toczą, a ich celem jest monitorowanie postępów poczynionych przez te organy w zapewnianiu zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Madagaskarze z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (71) Komisja wspomagana przez EASA odbyła w dniu 23 października 2014 r. konsultacje z właściwymi organami Madagaskaru i przedstawicielami przewoźnika lotniczego *Air Madagascar*. Na tym spotkaniu przewoźnik przedstawił informacje na temat rozwoju swojej floty i w szczególności poinformował o tym, że dwa statki powietrzne typu Boeing 737, które zostały wymienione w załączniku B do rozporządzenia (UE) nr 474/2006 zostaną stopniowo zastąpione od 2015 r. przez statki powietrzne tego samego typu, a statek powietrzny typu ATR 72-600 zostanie dodany do floty w pierwszym kwartale 2015 r.
- (72) W dniu 10 listopada 2014 r. przewoźnik lotniczy *Air Madagascar* złożył wniosek o zmianę załącznika B w celu umożliwienia eksploatacji nowych statków powietrznych typu Boeing 737, które zastąpią obecne statki powietrzne typu Boeing 737 w jego flocie, jak również w zakresie eksploatacji statku powietrznego typu ATR 72-600, który zostanie dodany do floty.
- (73) Przewoźnik *Air Madagascar* dostarczył dowody na to, że skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa jego floty uległy poprawie. Właściwe organy Madagaskaru stwierdziły, że jeśli chodzi o operacje prowadzone z użyciem statków powietrznych typu Boeing B737, są zadowolone z obecnego poziomu zgodności wykazanego przez *Air Madagascar* w odniesieniu do wymagań ICAO. Państwa członkowskie i EASA potwierdziły, że inspekcje na płycie przeprowadzone w unijnych portach lotniczych w ramach programu SAFA nie dały powodu do żadnych szczególnych obaw.
- (74) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w odniesieniu do *Air Madagascar*. Załącznik B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 powinien zostać zmieniony, aby umożliwić eksploatację statków powietrznych serii typu B 737, a także statków powietrznych serii typu ATR 72/42, które są lub będą wymienione w AOC przewoźnika *Air Madagascar*.
- (75) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie statków powietrznych przewoźnika *Air Madagascar* na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Islamskiej Republiki Mauretańskiej

- (76) EASA poinformowała Komisję o sprawozdaniach wykazujących poważne niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa i ciągłe niestosowanie się do wytycznych ze strony przewoźnika lotniczego *Mauritania Airlines International* (MAI) w celu usunięcia niedociągnięć ujawnionych w trakcie kontroli na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA. Niedociągnięcia te są związane z przygotowaniem lotu i obliczaniem jego parametrów. Pomimo pewnej poprawy w odniesieniu do stanu statków powietrznych, charakter i waga ostatnich ustaleń mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo wykonywania lotów i wymagają działań naprawczych.
- (77) Komisja bezpośrednio poinformowała właściwe władze krajowe („ANAC”) oraz przewoźnika *Mauritania Airlines International* (MAI) o tych niedociągnięciach, aby mogły szybko podjąć działania zaradcze. ANAC potwierdził ich otrzymanie przedstawiając szereg działań naprawczych oraz ostatnie wyniki inspekcji ICAO w zakresie portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej.
- (78) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Islamskiej Republiki Mauretańskiej.
- (79) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Mozambiku

- (80) Właściwy organ Mozambiku („IACM”) przekazał informacje na temat bieżącej realizacji planu działań naprawczych, który został przedstawiony ICAO i przez nie zatwierdzony. W najnowszym sprawozdaniu z postępu prac i towarzyszących mu dokumentach otrzymanych przez Komisję i EASA w dniu 26 września 2014 r. wskazano, że IACM nadal prowadzi prace nad aktualizacją ram prawnych poprzez przedstawienie wniosków ustawodawczych mających na celu dalsze dostosowanie ustawy o lotnictwie cywilnym do wymogów ICAO, zwiększenie swojej roli ze zwykłego organu regulacyjnego do organu władzy i kontynuację dostosowywania istniejących przepisów do zmienionych norm ICAO oraz zalecanych praktyk („SARPS”). Rekrutacja i szkolenie pracowników trwa nadal w celu dodatkowego wzmocnienia zdolności w zakresie nadzoru, głównie w obszarach operacji i licencjonowania, lotnisk, zdolności do lotu, tworzenia i egzekwowania przepisów. Wysiłki na rzecz budowania potencjału wewnętrznego są wzmocnione poprzez partnerstwa z władzami Afryki i Europy, jak również z organizacjami regionalnymi. Przeprowadzono analizę luk dotyczącą certyfikacji lotniska dla wszystkich portów lotniczych i wnioskowano o szczegółowy plan w zakresie certyfikacji międzynarodowych portów lotniczych (Maputo, Beira i Nacala) z myślą o wszczęciu procedury w 2015 r. Trwają prace nad państwowym programem bezpieczeństwa. Przewiduje się, że zostaną one zakończone w roku 2017.
- (81) IACM nadal pracuje nad rozwiązaniem kwestii nierozstrzygniętych ustaleń USOAP w odniesieniu do powiązanych pytań z protokołu. Ponadto wiele spośród niezbędnych przepisów i procedur stanowiących dokumentację odpowiedzi zostało już przygotowanych, a związana z nimi dokumentacja przesłana z wykorzystaniem narzędzia internetowego ICAO: CMA. Działania te nie zostały jeszcze zatwierdzone przez ICAO.
- (82) IACM zwrócił się o przeprowadzenie ICVM w celu zatwierdzenia postępów w realizacji planu działań naprawczych, który jest obecnie zaplanowany na okres od dnia 26 listopada do dnia 4 grudnia 2014 r. i ma obejmować dziedziny prawodawstwa, organizacji krajowego organu lotnictwa cywilnego, lotnisk i służb żeglugi powietrznej.
- (83) Odnotowano znaczące postępy w usuwaniu uchybień stwierdzonych przez ICAO, o których poinformował IACM, i zachęcono ten organ do podjęcia starań na rzecz zakończenia prac w celu utworzenia systemu lotnictwa w pełni zgodnego z międzynarodowymi normami. Biorąc pod uwagę osiągnięte już znaczące postępy oraz oczekiwane dalsze postępy, przyjmuje się, że w pierwszym kwartale 2015 r. możliwe byłoby przeprowadzenie unijnej oceny bezpieczeństwa. Jednakże w chwili obecnej, pozostaje faktem, że wciąż należy w pełni i należyście rozwiązać kilka ważnych kwestii związanych z bezpieczeństwem lotnictwa.
- (84) Nadal trwa dochodzenie w sprawie wypadku przewoźnika lotniczego *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* z dnia 29 listopada 2013 r. Ostatecznego sprawozdania z dochodzenia w sprawie tego wypadku należy się spodziewać do końca 2014 r. W następstwie wypadku LAM przeprowadził szeroko zakrojony przegląd wewnętrzny szkolenia dotyczącego bezpieczeństwa i ochrony, mechanizmów i procedur, w wyniku którego wdrożono bardziej wymagające warunki organizacyjne i operacyjne. Równocześnie trwają prace zmierzające do dalszego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem („SMS”), ze szczególnym uwzględnieniem analizy danych o locie i wymiany tych danych.
- (85) IACM poinformował także, iż kontynuuje proces certyfikacji przewoźników lotniczych zgodnie z normami ICAO SARPS. Według wykazu przedstawionego przez IACM, wydano certyfikat nowemu przewoźnikowi, którym jest *Makond Lda*. IACM nie był jednak w stanie przedstawić dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (86) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu dodania tego przewoźnika *Makond Lda* do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Nepalu

- (87) Komisja kontynuuje konsultacje z właściwym organem z Nepalu („CAAN”) w celu ustalenia jego zdolności do tego, by w wystarczającym stopniu wdrożyć i egzekwować stosowne międzynarodowe normy bezpieczeństwa.
- (88) Na podstawie wniosku złożonego przez Komisję CAAN przedłożył dokumentację odnoszącą się do postępów poczynionych w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, w tym uchybień stwierdzonych podczas unijnej wizyty oceniającej w Nepalu w lutym 2014 r., stwierdzonego przez ICAO SSC, jak również kontroli ICAO.

- (89) Komisja i EASA odbyły spotkanie z CAAN w dniu 24 września 2014 r. W trakcie spotkania skupiono się w szczególności na postępach poczynionych w zakresie licencjonowania załóg lotniczych, certyfikacji przewoźników lotniczych oraz nadzoru nad operacjami lotniczymi.
- (90) Jednakże okazuje się, że postęp jest niewystarczający i wymaga więcej czasu. W szczególności istnieją obawy, że wymagania dotyczące załogi statków wykonującej operacje w warunkach załogi wieloosobowej dotychczas były niewłaściwie uwzględniane przez CAAN, zwłaszcza, że brak odpowiedniego szkolenia personelu został wskazany w sprawozdaniu jako możliwa przyczyna wypadku śmiertelnego z dnia 16 lutego 2014 r.
- (91) Nadal aktualne są także obawy, że ponowna certyfikacja przewoźników lotniczych przez CAAN jest niewystarczająca i może okazać się nieodpowiednia do zapewnienia, że wszyscy nepalscy przewoźnicy lotniczy przestrzegają międzynarodowych norm w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Zachęca się zatem CAAN do zwracania się o pomoc do odpowiednich ekspertów w celu dokonania oceny procedur i sprawdzenia ich stosowności, a w razie potrzeby podjęcia działań.
- (92) Spotkanie Komisji, EASA i przewoźników lotniczych *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air i Yeti Airlines* odbyło się w dniu 11 listopada 2014 r. w celu przeglądu postępów odnośnie do uwag Unii po wizytacji oceniającej na miejscu, jak również innych kwestii związanych z poprawą bezpieczeństwa lotniczego w Nepalu.
- (93) Zdolność niektórych przewoźników lotniczych do zarządzania ryzykiem swoich operacji na poziomie, który mógłby wskazywać na zdolność do łagodzenia zagrożeń spowodowanych niewystarczającym nadzorem CAAN, uznaje się za zachęcającą. Komisja uważa jednak, że obecnie właściwe władze Nepalu nie są w stanie odpowiednio wdrożyć i egzekwować stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa do poziomu, który mógłby uzasadniać złagodzenie obecnego zakazu wykonywania przewozów.
- (94) Należy także zaznaczyć, że w dniu 25 sierpnia 2014 r. Komisja skierowała pismo do CAAN w celu uzyskania aktualnych informacji na temat przewoźników lotniczych podlegających jego nadzorowi. W piśmie z dnia 10 września 2014 r. CAAN poinformował Komisję, że od ostatniej aktualizacji certyfikat został wydany nowemu przewoźnikowi lotniczemu — AOC No 082/2014 został wydany przewoźnikowi *Manang Air Pvt. Ltd.* w dniu 3 lipca 2014 r. CAAN nie przedstawił jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (95) Przewoźnikom lotniczym, którzy w przeszłości mieli odrębne AOC wydane wyłącznie w odniesieniu do ich operacji międzynarodowych, wydano obecnie tylko jedno AOC obejmujące wszystkie operacje. Z tego powodu AOC No 058/2010 dla przewoźnika *Buddha Air (International Operations)* i AOC No 059/2010 dla przewoźnika *Shree Airlines (International Operations)* zostały cofnięte przez CAAN.
- (96) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźnika *Manang Air Pvt.* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 i usunięcia przewoźników *Buddha Air (International Operations)* oraz *Shree Airlines (International Operations)* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Filipin

- (97) W dniu 9 kwietnia 2014 r. FAA ogłosiła swoją decyzję o podniesieniu statusu zgodności Filipin z kategorii 2 do kategorii 1 w odniesieniu do jej programu kontroli oceny bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego (IASA). W piśmie z dnia 24 lipca 2014 r. skierowanym do Komisji, urząd lotnictwa cywilnego Filipin („CAAP”) odniósł się do decyzji FAA mającej na celu podniesienie kategorii zgodności Filipin. W piśmie tym nawiązano również do komunikatu ICAO, że Filipiny rozstrzygnęły stwierdzenie uprzednio SSC. W końcu CAAP określił w tym piśmie, że jego kolejnym celem jest zniesienie zakazu wykonywania przewozów w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach, którzy nadal podlegają zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (98) W piśmie do CAAP z dnia 22 września 2014 r. Komisja potwierdziła, że jakkolwiek decyzja o usunięciu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach ze wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii musi być podjęta na podstawie dowodów. W tym kontekście w dniu 4 listopada 2014 r. odbyło się spotkanie techniczne z udziałem ekspertów z Komisji i EASA oraz wysokich rangą przedstawicieli CAAP.
- (99) Dowody przedstawione przez CAAP przed spotkaniem technicznym i podczas niego w dniu 4 listopada 2014 r. zawierały szczegółowe informacje na temat aktualnej struktury organizacyjnej CAAP, a także proponowanych usprawnień, które zwiększą jego zdolność do sprawowania nadzoru. Dostarczono także informacje na temat bieżących działań w zakresie nadzoru, jakie CAAP prowadzi w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach. CAAP przywołał również trwające ulepszenia infrastruktury, a także dostarczył aktualne dane na temat dalszego zaproponowanego rozwoju krajowego programu bezpieczeństwa („SSP”).

- (100) W swoim piśmie z dnia 22 września 2014 r. Komisja zaproponowała również, aby EASA przeprowadziła wizytę mającą na celu pomoc techniczną na miejscu na Filipinach. Wizyta ta została przeprowadzona w tygodniu rozpoczynającym się w dniu 10 listopada 2014 r.
- (101) Dyskusję i dowody dostarczone przez CAAP podczas spotkania technicznego w dniu 4 listopada 2014 r. uznaje się za obiecujące w kontekście postępu, jaki poczyniły właściwe organy Filipin w odniesieniu do nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Filipinach. Otwiera to możliwość zorganizowania unijnej wizyty kontrolnej na miejscu w przyszłości.
- (102) Jednakże w odniesieniu do ubiegania się przez CAAP o całkowite zniesienie zakazu wykonywania przewozów przez przewoźników lotniczych certyfikowanych na Filipinach, należy podkreślić, że w związku z tym konieczne będzie przeprowadzenie pełnej oceny wszystkich istotnych informacji, oraz że wynik unijnej weryfikacji na miejscu będzie musiał być zadowalający.
- (103) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oceniono zatem, że na obecnym etapie nie istnieją wystarczające podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Filipin.
- (104) Państwa członkowskie będą sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez *Philippine Airlines* i *Cebu Pacific Air* poprzez ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (105) Komisja, EASA i państwa członkowskie nadal ściśle monitorują skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa wykazywane przez wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy do Unii, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (106) W dniu 15 lipca 2014 r. Komisja spotkała się z przedstawicielami przewoźnika lotniczego *Kogalymavia*, aby potwierdzić skuteczność środków stosowanych przez tego przewoźnika lotniczego w celu poprawy swoich wyników w zakresie bezpieczeństwa. Ogólnie, postęp poczyniony przez *Kogalymavia* wydaje się być stabilny. Zachęca się tego przewoźnika lotniczego do kontynuacji tworzenia pozytywnej kultury bezpieczeństwa wewnątrz swojej organizacji, w tym zgłaszania istotnych informacji na temat bezpieczeństwa.
- (107) W dniu 6 listopada 2014 r. Komisja, przy udziale EASA i państwa członkowskiego, odbyła spotkanie z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”). Spotkanie to miało na celu zapewnienie, by ustalenia, które zostały wytknięte rosyjskim przewoźnikom lotniczym w trakcie inspekcji SAFA na płycie w okresie ostatnich 12 miesięcy, zostały odpowiednio uwzględnione przez tych przewoźników lotniczych. Podczas spotkania FATA zobowiązała się do kontynuacji badania przyczyn niektórych poważnych ustaleń i podjęcia działań następczych w przypadkach niezgodności, które jeszcze nie zostały właściwie usunięte.
- (108) W dniu 21 listopada 2014 r. FATA poinformowała Komisję, że pouczyła swoich przewoźników lotniczych, aby w odpowiednim czasie rozwiązyali wszelkie otwarte kwestie w bazie danych SAFA i aby stosowali działania naprawcze w sposób ciągły w celu uniknięcia problemów w odniesieniu do kontroli i ustaleń SAFA.
- (109) W oparciu o dostępne informacje przyjęto, że nie jest konieczne organizowanie przesłuchania rosyjskich władz lotniczych bądź przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (110) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej.
- (111) Państwa członkowskie będą jednak nadal sprawdzać skuteczność przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych Federacji Rosyjskiej, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Jeżeli te inspekcje wskażą istnienie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań wobec przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Wysp Świętego Tomasza i Książęcej

- (112) Po długim okresie braku komunikacji, w dniu 22 września 2014 r. właściwe władze Wysp Świętego Tomasza i Książęcej („INAC”) złożyły sprawozdanie z postępów osiągniętych w tym czasie.
- (113) W dniu 28 maja 2014 r. ICAO ogłosiło również rozstrzygnięcie istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa odnoszących się do procesu certyfikacji przewoźników lotniczych oraz nadzoru nad nimi, a także do zapewnienia ochrony sprawowanej przez operatorów lotnisk. W rezultacie Wyspy Świętego Tomasza i Książęca rozwiązały obecnie wszystkie stwierdzone uprzednio istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa.
- (114) Plan działań naprawczych przedłożony przez INAC jest obecnie realizowany. Streszczenie jego wykonania w połowie kwietnia 2014 r. pokazuje, że 20 % działań zaplanowanych do realizacji przed końcem listopada 2014 r. zostało przeprowadzonych zgodnie z planem, natomiast 25 % tych działań nadal jest w toku, a pozostałe 55 % jeszcze nie zostało rozpracowane, co spowoduje znaczne opóźnienie wskazanego terminu.
- (115) INAC cofnął certyfikaty ośmiu następującym przewoźnikom lotniczym: *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliath Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* i *Transliz Aviation*. INAC przedstawił pisemne dowody potwierdzające cofnięcie certyfikatów tych przewoźników.
- (116) Komisja przyjmuje do wiadomości pozytywne zmiany przedstawione przez INAC i pochwała w szczególności cofnięcie AOC przewoźników, których główne miejsce prowadzenia działalności było poza granicami kraju, a także usunięcie wszystkich ich statków powietrznych z rejestru Wysp Świętego Tomasza i Książęcej.
- (117) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu usunięcia tych przewoźników lotniczych z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (118) INAC poinformował także, że AOC zostały wydane przewoźnikom lotniczym *STP Airways* i *Africa's Connection*. INAC nie był jednak w stanie przedstawić dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi dwoma przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (119) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźników *STP Airways* i *Africa's Connection* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Sudanu

- (120) Sudański Urząd Lotnictwa Cywilnego („SCAA”) przedłożył Komisji informacje dotyczące czterech przewoźników: *BADR Airlines (BDR), Nova Airlines (NOV), Sudan Airways (SUD)* i *Tarco Air (TRQ)*. Dokumenty potwierdzające wskazują, że te linie lotnicze charakteryzują się różnymi poziomami w zarządzaniu bezpieczeństwem. Dokumenty te mimo wszystko wskazują, że poczyniono znaczne postępy w ramach przygotowań ewentualnej unijnej wizyty kontrolnej w roku 2015.
- (121) SCAA poinformowała także Komisję o wynikach ostatniej kontroli ICAO w zakresie portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej. Chociaż kontrole te dotyczą obszarów, które są w większości niezwiązane z dziedzinami technicznymi będącymi przedmiotem głównych obaw Unii odnoszących się do przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Sudanie, a mianowicie licencji personelu, eksploatacji statków powietrznych oraz ich zdolności do lotu, działanie to pokazało, że SCAA stara się rozwiązać wszystkie kwestie bezpieczeństwa lotniczego w podejściu kompleksowym.
- (122) Wydaje się, że SCAA wdrożyła trwale udoskonalenia w sposób realistyczny i stopniowo. Nadal jednak należy przeprowadzić dogłębną ocenę w celu określenia, czy międzynarodowe normy bezpieczeństwa są spełnione przez SCAA i przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Sudanie. Ponadto dalsza weryfikacja w ramach unijnej wizyty kontrolnej musi się odbyć przed wszelkimi propozycjami zmian we wspólnotowym wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (123) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oceniono zatem, że na obecnym etapie nie istnieją wystarczające podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Sudanu.

Przewoźnicy lotniczy z Zambii

- (124) Pismem z dnia 15 maja 2014 r. zambijski Departament Lotnictwa Cywilnego złożył Komisji sprawozdanie, że Urząd Lotnictwa Cywilnego w Zambii („ZCAA”) prowadzi działalność i wzmacnia swoją zdolność administracyjną. W piśmie tym przedstawiono także aktualne informacje na temat działań naprawczych podjętych w celu wyeliminowania istniejących niedociągnięć, w tym planu bezpieczeństwa, które Komisja otrzymała w dniu 5 sierpnia 2014 r. Plan bezpieczeństwa określa dodatkowe działania, które należy podjąć w celu ustanowienia skutecznego i wydajnego systemu regulacji i nadzoru bezpieczeństwa w Zambii, i zawiera jasne cele w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej.
- (125) Wydaje się, że zambijski Departament Lotnictwa Cywilnego poczynił postęp, i zachęca się władze Zambii do kontynuowania wprowadzania dalszych usprawnień, w perspektywie umożliwienia ponownego przeglądu obecnych ograniczeń w wykonywaniu przewozów we właściwym momencie po przeprowadzeniu niezbędnej weryfikacji. Obecnie utrzymuje się jednak szereg istotnych niedociągnięć, w szczególności jeśli chodzi o ustanowienie ZCAA, w tym wystarczającej liczby odpowiednio przeszkolonych pracowników oraz aktualizacji przepisów ustawodawczych i wykonawczych w celu wdrożenia wytycznych zawartych w załącznikach ICAO, które zostały wskazane w planie bezpieczeństwa i w odniesieniu do których odpowiednie działania nie zostały jeszcze przeprowadzone.
- (126) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Zambii.
- (127) 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 w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz minimalizacji skutków dla działalności zarobkowej niezbędne jest, 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.
- (128) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (129) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku A do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku B do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 11 grudnia 2014 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH UE, Z WYJĄTKAMI ⁽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

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na wykonywanie praw przewozowych poprzez leasing statków powietrznych z załogą od przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
HELIMALONGO	AO 005-01/11	nieznany	Republika Angoli
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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	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
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)
ARMI 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)
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	CXR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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
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	KGO	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministerialny (zarządzenie nr 78/205)	LCG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
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)

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
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
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

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
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC No 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 przewoźników Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua i Indonesia Air Asia, w tym:			Republika Indonezji
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	LBZ	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	121-043	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
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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	ESD	Republika Indonezji
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	nieznany	Republika Indonezji
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	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 ASIA EXTRA	121-054	nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	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
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	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
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
MY INDO AIRLINES	121-042	nieznany	Republika Indonezji
NAM AIR	121-058	nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	nieznany	Republika Indonezji
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	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	121-028	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	PNS	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	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
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem przewoźnika Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republika Kazachstanu
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republika Kazachstanu
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	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
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republika Kazachstanu
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR BISHKEK (wcześniej 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	CBK	Republika Kirgiska
HELI SKY	47	HAC	Republika Kirgiska
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP INTERNATIONAL (wcześniej S-GROUP AVIATION)	45	INT	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	43	BIS	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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 Libii, w tym:			Libia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	nieznany	Republika Mozambiku
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	nieznany	Republika Mozambiku
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	nieznany	Republika Mozambiku
CPY — CROSPRAYERS	MOZ-06	nieznany	Republika Mozambiku
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	nieznany	Republika Mozambiku
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	nieznany	Republika Mozambiku
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	nieznany	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
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	nieznany	Republika Mozambiku
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republika Mozambiku
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republika Mozambiku
MAKOND, LDA	MOZ-20	nieznany	Republika Mozambiku
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambiku
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	nieznany	Republika Mozambiku
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	nieznany	Republika Mozambiku
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	nieznany	Republika Mozambiku
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republika Mozambiku
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	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.	035/2001	nieznany	Republika Nepalu
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	nieznany	Republika Nepalu
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republika Nepalu
FISHTAIL AIR	017/2001	nieznany	Republika Nepalu
GOMA AIR	064/2010	nieznany	Republika Nepalu
MAKALU AIR	057A/2009	nieznany	Republika Nepalu
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	nieznany	Republika Nepalu
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	nieznany	Republika Nepalu
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	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
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republika Nepalu
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republika Nepalu
SIMRIK AIR	034/2000	nieznany	Republika Nepalu
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republika Nepalu
SITA AIR	033/2000	nieznany	Republika Nepalu
TARA AIR	053/2009	nieznany	Republika Nepalu
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republika Nepalu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, z wyjątkiem przewoźnika Philippine Airlines i Cebu Pacific Air, 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	AAV	Republika Filipin
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	nieznany	Republika Filipin
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	nieznany	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	ISN	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republika Filipin
LION AIR	2009019	nieznany	Republika Filipin
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	nieznany	Republika Filipin
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	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	SRQ	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	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

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 na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	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	54	AAJ	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republika Sudanu
BADER AIRLINES	35	BDR	Republika Sudanu
BENTIUI AIR TRANSPORT	29	BNT	Republika Sudanu
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudanu
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republika Sudanu
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	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
GREEN FLAG AVIATION	17	nieznany	Republika Sudanu
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republika Sudanu
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republika Sudanu
KUSH AVIATION	60	KUH	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republika Sudanu
MID AIRLINES	25	NYL	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republika Sudanu
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 operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e) statków powietrznych objętych ograniczeniami	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-0475-13	KZR	Kazachstan	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B767, statków powietrznych typu Boeing B757, 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
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

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak rejestracyjny oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e) statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Cała flota z wyjątkiem: 14 statków powietrznych typu Airbus A300, 8 statków powietrznych typu Airbus A310, 1 statek 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: statków powietrznych typu Boeing B737, statków powietrznych typu ATR 72/ 42 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300	Cała flota z wyjątkiem statków powietrznych należących do floty Boeing B737, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty ATR 72/42, zgodnie z zapisem w AOC, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru

⁽¹⁾ 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 swej obecnej działalności na terytorium Unii Afrijet może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.

⁽³⁾ W zakresie swej 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.