

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/963****z dnia 16 czerwca 2016 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii****(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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006<sup>(2)</sup> ustanowiono 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. Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe również przekazały istotne informacje. Na podstawie tych informacji należy uaktualnić przedmiotowy 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 przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie.
- (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<sup>(3)</sup> (Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego).
- (5) Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uaktualnione dane na temat wspólnych konsultacji prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006<sup>(4)</sup> z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Angoli, Botswany, Gruzji, Republiki Gwinei, Indii, Indonezji, Iranu, Kazachstanu, Madagaskaru, Mozambiku, Sudanu, Tajwanu, Tajlandii i Zambii. Komisja przekazała również Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat sytuacji w Afganistanie, Iraku, Republice Kirgiskiej, Libanie, Nepalu, Pakistanie, na Ukrainie i w Zimbabwie oraz konsultacji technicznych z Federacją Rosyjską.
- (6) EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyniki analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w ramach prowadzonego przez ICAO globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem. W związku z powyższym poproszono państwa członkowskie 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

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/1991 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).

<sup>(4)</sup> 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).

EASA stwierdziła istnienie znacznych uchybień w systemie 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 poziomu bezpieczeństwa zapewnianego przez przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.

- (7) EASA przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzanych w ramach programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (program SAFA) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(1)</sup>.
- (8) Dodatkowo EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego aktualne informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach, wobec których zastosowano środki lub wdrożono monitorowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. EASA przekazała informacje o planach dalszej pomocy technicznej i kontynuacji współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego, aby pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego, oraz o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie zostały poproszone o udzielenie odpowiedzi na takie wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA. W tym względzie Komisja podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji o pomocy technicznej udzielanej przez Unię i jej państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie, zwłaszcza poprzez prowadzoną przez ICAO bazę danych Sieci Wsparcia i Współpracy w dziedzinie Bezpieczeństwa (ang. Safety Collaborative Assistance Network, SCAN).
- (9) Eurocontrol dostarczył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i bieżących statystyk komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych 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 audytów przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwowania przepisów oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. Norwegia poinformowała Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o działaniach podjętych w odniesieniu do przewoźnika lotniczego Airwing A/S.
- (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 zezwala przewoźnikowi lotniczemu TAAG Angolan Airlines, posiadającemu certyfikat wydany w Angoli, na wykonywanie lotów do Unii czterema statkami powietrznymi typu Boeing 737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH i D2-TBJ, trzema statkami powietrznymi typu Boeing 777-200 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE i D2-TEF, oraz trzema statkami powietrznymi typu Boeing 777-300 o znakach rejestracyjnych D2-TEG, D2-TEH i D2-TEI.
- (13) Przewoźnik TAAG Angola Airlines przekazał w dniu 25 kwietnia 2016 r., za pośrednictwem właściwych organów Angoli, Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC), wniosek o dodanie nowego statku powietrznego typu Boeing 777-300 o znakach rejestracyjnych D2-TEJ i nowego statku powietrznego typu Boeing 737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBK do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (14) W ramach procesu przyznawania zezwoleń przewoźnikowi z państwa trzeciego na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014 <sup>(2)</sup> TAAG Angola Airlines od listopada 2014 prowadził stały dialog z EASA i dostarczał rzeczowych i dokładnych danych na temat swojej floty statków powietrznych i ich eksploatacji. Proces

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).

ten zakończył się audytem na miejscu u operatora z państwa trzeciego, który odbył się w dniach 1–3 lutego 2016 r. Zespół audytowy wskazał ograniczoną liczbę nieprawidłowości poziomu 2 i zgłosił jedną uwagę zgodnie z przepisami części TCO. Przewoźnik TAAG Angola Airlines przekazał EASA plan działań naprawczych, który został zaakceptowany i nieprawidłowości są obecnie usuwane.

- (15) Ciągły dialog z przewoźnikiem TAAG Angola Airlines, szczegółowe i dokładne dane, które zostały przekazane przez tego przewoźnika na temat jego floty i jej eksploatacji oraz pozytywny wynik audytu na miejscu u operatora z państwa trzeciego wskazują, że TAAG Angola Airlines jest w stanie eksploatować swoje statki powietrzne typu Boeing 737-700, Boeing 777-200 i 777-300 zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Komisja uważa zatem za właściwe, by oprócz zaakceptowania wniosku TAAG Angola Airlines częściowo znieść obecny zakaz zezwalając TAAG Angola Airlines na wykonywanie przewozów do Unii każdym ze statków powietrznych typu Boeing 737-700, Boeing 777-200 i Boeing 777-300 z jego floty.
- (16) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 należy zatem zmienić wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, włączając wszystkie statki powietrzne typu Boeing 737-700 oraz 777-200 i 777-300 należące do przewoźnika TAAG Angola Airlines do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 jako mogące wykonywać przewozy do Unii.
- (17) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez TAAG Angola Airlines, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie statków powietrznych tego przewoźnika lotniczego na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Botswany**

- (18) Urząd Lotnictwa Cywilnego Botswany (CAAB) w piśmie do Komisji z dnia 23 grudnia 2015 r. przedstawił informacje o postępach w usuwaniu istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa oraz innych nieprawidłowości wskazanych przez ICAO. Wyniki przeprowadzonej przez ICAO skoordynowanej inspekcji potwierdzającej wskazują na poprawę skuteczności wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa w 71 %. Na tej podstawie w dniu 31 grudnia 2015 r. ICAO potwierdziła, że oba istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa zostały usunięte. Urząd Lotnictwa Cywilnego Botswany udzielił dodatkowych informacji na temat nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Botswanie.
- (19) Poprawa wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa i dostępne informacje na temat bezpieczeństwa pokazują silne zaangażowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego Botswany i nie wskazują, by w odniesieniu do bezpieczeństwa zapewnianego przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Botswanie występowały negatywne tendencje, które stanowiłyby powód do zaniepokojenia z punktu widzenia bezpieczeństwa lotniczego.
- (20) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Botswany.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Gruzji**

- (21) W kwietniu 2016 r. ICAO dokonała przeglądu działań naprawczych podjętych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Gruzji (GCAA) w celu usunięcia istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa w odniesieniu do procesu certyfikacji prowadzącego do wydawania certyfikatów przewoźnika lotniczego. To istotne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa zostało wykryte podczas skoordynowanej inspekcji potwierdzającej przeprowadzonej przez ICAO w październiku 2013 r. Na podstawie tego przeglądu ICAO ustaliła, że działania naprawcze podjęte przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Gruzji z powodzeniem usunęły wspomniane istotne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa.
- (22) Poprawa wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa i dostępne informacje na temat bezpieczeństwa pokazują silne zaangażowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego Gruzji w usuwanie uchybień w zakresie bezpieczeństwa i nie wskazują, w odniesieniu do bezpieczeństwa zapewnianego przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gruzji występowały negatywne tendencje, które stanowiłyby powód do zaniepokojenia z punktu widzenia bezpieczeństwa lotniczego.
- (23) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Gruzji.

**Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gwinei**

- (24) Zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu technicznym z Komisją, które odbyło się w Brukseli w styczniu 2013 r., właściwy organ Republiki Gwinei, tj. Direction nationale de l'aviation civile (DNAC) regularnie przekazywał Komisji 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.
- (25) W najnowszym sprawozdaniu z postępu prac przedstawionym przez DNAC i otrzymanym przez Komisję w dniu 3 maja 2016 r., opisano ostatnie działania i zmiany dotyczące wdrażania planu działań naprawczych, który kładzie obecnie nacisk na szkolenie inspektorów w obszarach operacji lotniczych, zdatności do lotu, licencjonowania personelu i portów lotniczych, na kontynuację procesu certyfikacji przewoźników lotniczych oraz na program nadzoru. Zakończono pełny (5-etapowy), zgodny z wymogami ICAO, proces certyfikacji przewoźnika lotniczego Konair Guinée i przewoźnik ten otrzymał certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) w dniu 17 września 2015 r. (nr 03/DNAC/2015). Trzech innych przewoźników lotniczych, a mianowicie: Sahel Aviation Service Guinée, Fly Nimba Airlines i Ijet Aviation kontynuuje proces certyfikacji. Według DNAC program nadzoru został przygotowany i wdrożony.
- (26) Planowane jest przeprowadzenie przez ICAO skoordynowanej inspekcji potwierdzającej w dniach 23–29 listopada 2016 r.
- (27) Stopniowe wdrażanie planu działań naprawczych, zgodnie z tym, co zostało zatwierdzone przez ICAO w grudniu 2012 r., oraz dostępne obecnie informacje nie dają podstaw do decyzji dotyczącej nałożenia zakazu lub ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Gwinei. Niemniej jednak Komisja zamierza nadal ściśle monitorować sytuację, biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonej przez ICAO w listopadzie 2016 r. skoordynowanej inspekcji potwierdzającej.
- (28) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Republiki Gwinei.
- (29) 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**

- (30) W dniu 3 maja 2016 r. odbyły się konsultacje techniczne między Komisją, EASA, państwami członkowskimi, przedstawicielami Dyrekcji Generalnej ds. lotnictwa cywilnego Indii (DGCA) i przewoźnikiem Air India posiadającym certyfikat wydany w Indiach. Konsultacje te były prowadzone w ramach wcześniejszej umowy z indyjską DGCA dotyczącej przeprowadzenia konsultacji technicznych z Komisją w celu omówienia zobowiązań DGCA w zakresie certyfikacji i nadzoru w odniesieniu do certyfikowanych przez nią przewoźników lotniczych z Indii.
- (31) W trakcie tych konsultacji DGCA przedstawiła swoją analizę wyników indyjskich przewoźników lotniczych, w tym Air India, w ramach programu SAFA. DGCA poinformowała, że opracowano specjalny zespół ds. inspekcji na płycie, aby pomóc we wdrażaniu środków zarządzania programem SAFA. DGCA przedstawiła również dane dotyczące pierwszego kwartału 2016 r. zebrane w trakcie przeprowadzanych przez nią inspekcji na płycie. Ponadto DGCA przedstawiła szczegółowe informacje dotyczące nadzoru prowadzonego przez nią nad niektórymi przewoźnikami lotniczymi z Indii. Przedstawione dane obejmowały przegląd działań w zakresie nadzoru przeprowadzonych w 2015 r. Ponadto DGCA przedstawiła aktualizację podejmowanych przez nią inicjatyw na rzecz zrównoważonego rozwoju. Inicjatywy te obejmowały rekrutację i szkolenie wykwalifikowanych pracowników, rozwijanie baz danych oraz aktualizację zadań związanych z ponowną certyfikacją.
- (32) Przewoźnik Air India przekazał szczegółowe informacje dotyczące swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem i jakością. Air India przedstawił również analizę danych dotyczących bezpieczeństwa lotu za 2015 r., jak również swoje podejście do rozpowszechniania informacji na temat bezpieczeństwa lotu i swój program zarządzania SAFA. Dane dotyczące SAFA przedstawione przez Air India obejmowały jego własną dogłębną analizę funkcjonowania programu SAFA, którym został objęty. W tym względzie Air India przedstawił przegląd swoich wewnętrznych procesów i procedur, w tym szczegóły dotyczące analizy przyczyn źródłowych usterek oraz związanych z nimi środków łagodzących, które wdrożył. Ponadto Air India zgłosił, że regularnie współpracuje z DGCA, w tym w odniesieniu do środków zarządzania programem SAFA.

- (33) W piśmie z dnia 24 maja 2016 r. Komisja potwierdziła szereg wezwań skierowanych do DGCA, w tym że powinna ona ściśle monitorować wyniki SAFA indyjskich przewoźników lotniczych. Komisja poinformowała również Air India, że przyjęła do wiadomości wdrożone przez tego przewoźnika środki zarządzania programem SAFA, ale zaznaczyła, że środki te muszą przynieść spójną i trwałą poprawę w ramach programu SAFA. Ponadto Komisja potwierdziła, zwracając się zarówno do DGCA, jak i Air India, spoczywające na EASA zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 452/2014 zobowiązanie do przeprowadzania ocen bezpieczeństwa operatorów z państw trzecich, oraz fakt, że wyniki osiągnięte w ramach programu SAFA są jednym z kluczowych elementów uwzględnianych przez EASA przy przeprowadzaniu takich ocen.
- (34) Komisja przyjęła do wiadomości informacje przedstawione przez indyjską DGCA i Air India. Uznaje się, że w oparciu o wszelkie dostępne informacje, w tym szczegółowe informacje dostarczone zarówno przez DGCA i Air India podczas spotkania poświęconego konsultacjom technicznym w dniu 3 maja 2016 r., a także na podstawie wstępnych wniosków wynikających z niedawnego audytu Air India przeprowadzonego przez EASA w ramach rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014, na obecnym etapie nie ma podstaw do nałożenia zakazu lub ograniczeń eksploatacyjnych na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indiach. Wciąż jednak konieczne są dalsze konsultacje techniczne, aby zagwarantować możliwość rozpatrywania na bieżąco kwestii związanych z bezpieczeństwem.
- (35) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Indii.
- (36) Komisja zamierza kontynuować swoje oficjalne konsultacje z indyjską DGCA zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (37) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych u przewoźników lotniczych z Indii na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

### **Przewoźnicy lotniczy z Indonezji**

- (38) W unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w Indonezji, która została zorganizowana w kwietniu 2016 r., udział wzięli eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich. Wizytacja oceniająca została przeprowadzona w siedzibie Dyrekcji Generalnej ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji (DGCA) oraz u kilku przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji, a mianowicie Citilink, Lion Air, Batik Air, Indonesia Air Asia oraz Aviastar Mandiri (certyfikowany zgodnie z CASR-135, operacje komunikacji lokalnej i czarterowe).
- (39) Eksperci stwierdzili, że pierwsza certyfikacja przewoźników lotniczych odbywa się zgodnie z odpowiednim pięcioletnim podejściem i zapewniona jest odpowiednia koordynacja z innymi departamentami w DGCA. Audyty certyfikacyjne są udokumentowane, dokonywane są ustalenia, a od przewoźników lotniczych wymaga się podjęcia działań następczych, w tym działań naprawczych i analizy przyczyn źródłowych.
- (40) Eksperci mogli stwierdzić, że działania w zakresie nadzoru, zarówno audyty i inspekcje, planuje się w perspektywie rocznej oraz że, ogólnie rzecz biorąc, działania kontrolne są przeprowadzane zgodnie z planem. Eksperci odnotowali, że znaczna liczba inspektorów operacji lotniczych i bezpieczeństwa w kabinie jest zatrudniona od niedawna i wciąż muszą oni zostać przeszkoleni w zakresie metod kontroli i szczególnych przepisów. Ponadto wciąż konieczna jest normalizacja metod pracy inspektorów w odniesieniu do sprawozdań wczesności, przekazywania informacji o nieprawidłowościach, zatwierdzania działań naprawczych, w tym analizy przyczyn źródłowych i uzgadniania harmonogramu usuwania nieprawidłowości.
- (41) DGCA była w stanie wykazać, że zastosowane zostały środki egzekwowania przepisów. Na przykład cofnięty został AOC przewoźnika Aviastar Mandiri (certyfikowany zgodnie z CASR-121, działalność przewoźnika lotniczego: krajowa, flagowa i dodatkowa, AOC nr 121-043) ze względu na nieprzestrzeganie przepisów rozporządzenia dotyczących minimalnej liczby statków powietrznych we flocie.
- (42) Z dowodów przedstawionych przez Citilink podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu wynika, że Citilink jest w stanie zapewnić zgodność z krajowymi i międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Citilink wykazał, że posiada dobrze rozwinięty system bezpieczeństwa i zarządzania jakością, a także dobrze rozwiniętą organizację ciągłej zdadności do lotu oraz że stosuje aktywne podejście do bezpieczeństwa.

- (43) W skład Lion Group, która stosuje zintegrowane podejście do swoich operacji oraz zarządzania bezpieczeństwem i jakością, wchodzi sześciu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w trzech różnych państwach. Lion Air i Batik Air są dwoma posiadaczami AOC w Lion Group, którzy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji. Zarówno Lion Air, jak i Batik Air wykazały w sposób satysfakcjonujący dla ekspertów, że każdy z nich posiada dobrze funkcjonujący system bezpieczeństwa, zapewniania jakości i zarządzania. Kadry zarządzające tych dwóch przewoźników oraz zarząd Lion Group dobrze rozumieją te systemy i wykorzystują je w celu identyfikowania zagrożeń i podejmowania odpowiednich działań w celu zmniejszenia największych zagrożeń do dopuszczalnego poziomu. Eksperti ustalili, że Lion Air i Batik Air zatrudniają profesjonalne załogi i personel, a także posiadają systemy służące do zarządzania różnymi operacjami. Zarządzanie zarówno na poziomie poszczególnych przewoźników lotniczych, jak i na poziomie grupy odbywa się na podstawie otrzymywanych informacji i analiz dotyczących bezpieczeństwa i jakości. Zarząd ogłasza również informacje i działania naprawcze poprzez wewnętrzne publikacje, w formie elektronicznej i nie tylko.
- (44) DGCA oraz przewoźnicy lotniczy Citilink, Lion Air i Batik Air wystąpili przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 31 maja 2016 r. DGCA przedstawiła swoją obecną strukturę organizacyjną, w tym szczegóły dotyczące personelu przypisanego do jej Dyrekcji ds. Zdatności do Lotu i Eksploatacji Statków Powietrznych oraz budżet dostępny w ramach zadań dotyczących nadzoru nad bezpieczeństwem oraz szkolenia inspektorów. DGCA przedstawiła szczegółowe informacje dotyczące ważnych środków wprowadzonych w minionym roku, a w szczególności aktualizacji przepisów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, aktualizacji instrukcji dla inspektorów, ulepszenia systemu zarządzania informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa oraz zapoczątkowania opracowywania krajowego programu bezpieczeństwa. DGCA przedstawiła w swojej prezentacji podsumowanie działań naprawczych w odniesieniu do uwag sformułowanych przez ekspertów w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu.
- (45) Citilink przedstawił swój plan działań naprawczych, który opracował na podstawie uwag wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Wspomniany plan działań naprawczych przewiduje działania naprawcze i zapobiegawcze i został opracowany na podstawie rzetelnej analizy przyczyn źródłowych tych uwag. Ponadto podkreślono najważniejsze osiągnięcia od listopada 2015 r., w tym sprawniejsze wdrażanie programu analizy danych lotu, dodatkowe środki na zagwarantowanie bezpieczeństwa i jakości, jak również stały rozwój bezpieczeństwa oprogramowania służącego sprawozdawczości elektronicznej w zakresie bezpieczeństwa.
- (46) W prezentacji Lion Air i Batik Air podkreślono strategię dotyczącą sześciu przewoźników lotniczych z Lion Group. Ze względu na rozwój rynku strategia grupy ukierunkowana jest obecnie na rozwój na rynkach poza Indonezją. Zarówno Lion Air, jak i Batik Air przedstawili plan działań naprawczych, który został opracowany na podstawie uwag poczynionych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Plan ten obejmuje działania naprawcze w oparciu o dogłębną analizę tych uwag. Ponadto Batik Air wyjaśnił swoje dochodzenie w sprawie wyjścia poza pas startowy dotyczącego jednego z jego statków powietrznych, w tym działania mające zapewnić bezpieczeństwo, które Batik Air podjął niezwłocznie po wypadku.
- (47) W trakcie wystąpienia DGCA poinformowała Komisję, że w ciągu ostatnich sześciu miesięcy ICAO przeprowadziła poza terenem Indonezji zatwierdzenie działań naprawczych podjętych przez DGCA. Ostateczny wynik tego zatwierdzenia nie jest jeszcze dostępny. DGCA wyjaśniła również, że wraz z Federalną Administracją Lotnictwa jest zaangażowana w usprawnienie swojego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Federalna Administracja Lotnictwa przeprowadziła ocenę bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego w lutym 2016 r., w następstwie której wydano siedem wniosków, a w maju 2016 r. miała miejsce wizyta kontrolna. Według DGCA wszystkie nieprawidłowości zostały usunięte, chociaż Federalna Administracja Lotnictwa wymaga, by DGCA składała miesięczne sprawozdania z przebiegu szkolenia inspektorów.
- (48) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i informacji przedstawionych podczas przesłuchania, Komisja uznała, że DGCA poprawiła swoje wyniki od 2014 r. Jednak nie ulega wątpliwości, że DGCA musi jeszcze poprawić swoje wyniki m.in. w odniesieniu do systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, a także szkolenia i normalizacji metod pracy swoich inspektorów.
- (49) Komisja stwierdziła, że Citilink, Lion Air i Batik Air są w stanie przedstawić szczegółowe dane dotyczące bezpiecznego prowadzenia przez nie swoich operacji. Komisja uważa, że w przypadku tych przewoźników lotniczych istnieją wystarczające dowody zgodności z obowiązującymi regulacjami obowiązującymi w Indonezji oraz międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (50) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 należy zatem zmienić wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w celu usunięcia Aviastar Mandiri (AOC nr 121-043), Citilink, Lion Air i Batik Air z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

- (51) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji.
- (52) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa będą wskazywały 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 Iranu**

- (53) W marcu 2010 r. przewoźnik lotniczy Iran Air, posiadający certyfikat wydany przez Organizację Lotnictwa Cywilnego Islamskiej Republiki Iranu (CAO-IRI), został wpisany do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. W następstwie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w lipcu 2010 r. szczegółowej określono ograniczenia wykonywania przewozów przez flotę Iran Air.
- (54) Kolejna unijna wizytacja oceniająca na miejscu w Iranie odbyła się w maju 2016 r. i wzięli w niej udział eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich. Ta wizytacja oceniająca została przeprowadzona w siedzibie Organizacji Lotnictwa Cywilnego Islamskiej Republiki Iranu oraz w biurach i obiektach Iran Air.
- (55) Eksperci ustalili, że CAO-IRI jest dobrze zorganizowanym krajowym organem lotnictwa cywilnego, zajmującym się wszystkimi aspektami lotnictwa cywilnego jako organ regulacyjny. Eksperci stwierdzili również, że Iran posiada kompleksowy system regulacyjny, który jest często uaktualniany. W świetle faktów zaobserwowanych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu eksperci doszli do wniosku, że CAO-IRI nie brakuje zdolności i woli usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (56) Eksperci stwierdzili, że od czasu poprzedniej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w lipcu 2010 r. Iran Air rozwiązał kwestie będące przedmiotem uwag zgłoszonych podczas tej wizytacji. Zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu floty statków powietrznych Airbus A320 uległo poprawie i odbywa się obecnie na tym samym poziomie, jak w przypadku floty statków powietrznych Airbus A300 i A310. Eksperci ustalili, że system zarządzania bezpieczeństwem Iran Air uległ poprawie w ciągu ostatnich lat, choć wciąż można go ulepszyć, głównie w obszarach skutecznego stosowania opisanych procedur i dalszej integracji funkcji zarządzania bezpieczeństwem i zarządzania jakością na poziomie przedsiębiorstw. W zakresie zdadności do lotu eksperci przedstawili szereg uwag, które mogą pomóc Iran Air w dalszej poprawie bezpieczeństwa i jakości jego operacji.
- (57) W dniu 1 czerwca 2016 r. CAO-IRI i Iran Air wystąpili przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. CAO-IRI przedstawiła działalność w dziedzinie lotnictwa w Iranie, strukturę organizacyjną CAO-IRI oraz zarys przepisów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa w Iranie. Ponadto CAO-IRI przedstawiła szczegółowe dane dotyczące sprawozdania z kontroli przeprowadzonej przez ICAO i podjęte działania naprawcze. Działania te obejmują zmiany ustawodawcze, aby zapewnić CAO-IRI wystarczające zasoby i niezależność, by mogła wykonywać swoje funkcje w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. Prezentacja CAO-IRI potwierdziła ogólnie pozytywny rozwój sytuacji zaobserwowany w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu.
- (58) Iran Air przedstawił ogólny przegląd swojej struktury, w tym jego obecnej floty oraz dostępnych zasobów i infrastruktury, podkreślając, że jego zdaniem ma on zdolność odnawiania i rozbudowy swojej floty. Ponadto Iran Air przedstawił działania naprawcze, które przeprowadził na podstawie uwag poczynionych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, która odbyła się w lipcu 2010 r., w tym poprawę zarządzania zdadnością do lotu floty Airbus A320 i ulepszenia systemów zarządzania bezpieczeństwem i jakością. Iran Air przedstawił swój plan działań naprawczych, który opracował na podstawie uwag wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w maju 2016 r. Główne elementy tego planu to poprawa programu analizy danych lotu oraz wprowadzenie lepszego oprogramowania wspomagającego system zarządzania bezpieczeństwem.
- (59) Istotna część prezentacji poświęcona była planom Iran Air dotyczącym odnowienia i rozbudowy jego floty. Iran Air planuje włączenie statków powietrznych tego samego typu i wprowadzenie nowego typu statków powietrznych do swojej floty. W prezentacji stwierdzono, że ustanowione zostało kompleksowe zarządzanie projektem zmian z udziałem specjalnego zespołu projektowego, w celu aktywnego identyfikowania zagrożeń dla bezpieczeństwa wynikających z wprowadzenia nowego typu statku powietrznego, zarządzania nimi i łagodzenia ich. Standardowe udokumentowane procesy są stosowane do wszystkich zewnętrznych i wewnętrznych zmian w operacjach, związanych z wprowadzeniem nowego typu statku powietrznego, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo.

- (60) Jednak w odniesieniu do statków powietrznych typu Fokker F100 i Boeing B747 obecnych już we flocie Iran Air nie dostarczono istotnych informacji na temat poprawy w odniesieniu do zarządzania zdolnością do lotu.
- (61) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w maju 2016 r. oraz przesłuchania, Komisja uważa, że Iran Air w trwały sposób poprawił swoje wyniki w zakresie zarządzania zdolnością do lotu floty Airbus A320 oraz, że Iran Air wykazał, że może wprowadzić nowy typ statku powietrznego do swojej floty.
- (62) Uznano również, że CAO-IRI i Iran Air nie brakuje woli zaangażowania się w dialog z Komisją. Komisja uznała, że zasadniczo CAO-IRI posiada wystarczającą zdolność realizowania swoich obowiązków dotyczących nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Iranie. W odniesieniu do Iran Air, Komisja uważa, że istnieją wystarczające dowody na przestrzeganie przez tego przewoźnika stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zalecanych praktyk. Zarządzanie flotą statków powietrznych Fokker F100 i Boeing B747 wciąż jednak wymaga poprawy. Na tej podstawie Komisja uważa, że można zlikwidować obecne ograniczenia operacyjne w odniesieniu do Iran Air, z wyjątkiem obecnych ograniczeń dotyczących statków powietrznych typu Fokker F100 i Boeing B747 we flocie Iran Air, które muszą zostać utrzymane.
- (63) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uważa się zatem, że należy zmienić wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w celu zmniejszenia ograniczeń operacyjnych w odniesieniu do Iran Air do wszystkich statków powietrznych typu Fokker F100 i Boeing B747 w załączniku B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (64) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Iranie.
- (65) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa będą wskazywały 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 Kazachstanu**

- (66) Od lipca 2009 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Kazachstanie, z wyjątkiem jednego, podlegają pełnemu zakazowi wykonywania przewozów, głównie ze względu na niezdolność organu odpowiedzialnego za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano certyfikaty w Kazachstanie (Komitet Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu (CAC)), do wdrożenia i egzekwowania stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Przewoźnik lotniczy Air Astana, posiadający certyfikat wydany w Kazachstanie, został wykreślony z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 w grudniu 2015 r. i jest uprawniony do wykonywania przewozów do Unii.
- (67) ICAO przeprowadziła skoordynowaną inspekcję potwierdzającą w Kazachstanie w kwietniu 2016 r. CAC poinformował Komisję, że wstępnym wnioskiem z tej inspekcji była poprawa skuteczności wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa z 64 % do 74 %. Na podstawie wstępnych wniosków z tej skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO stwierdziła w dniu 20 kwietnia 2016 r., że istotne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa zostało skutecznie usunięte przez CAC. Końcowe sprawozdanie ze skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO będzie dostępne w lipcu 2016 r.
- (68) Na podstawie informacji obecnie dostępnych Komisji stwierdzono, że projekt reformy regulacyjnej w zakresie lotnictwa cywilnego w Kazachstanie posuwa się naprzód. Szczegółowe informacje dotyczące wyników skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO z kwietnia 2016 r. nie są jednak jeszcze dostępne. Przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji w sprawie zmiany ograniczeń dotyczących przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie konieczna jest weryfikacja na miejscu usprawnień systemu nadzoru CAC nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego.
- (69) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Kazachstanu.



**Przewoźnicy lotniczy z Madagaskaru**

- (70) Przewoźnik lotniczy Air Madagascar, posiadający certyfikat wydany na Madagaskarze, podlega ograniczeniom w wykonywaniu przewozów i jest wymieniony w załączniku B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Prowadzone są konsultacje z właściwym organem Madagaskaru, *Aviation civile de Madagascar* (ACM), i Air Madagascar w celu uzyskania aktualnych informacji o postępach we wdrażaniu działań naprawczych.
- (71) W dniu 2 października 2015 r. odbyły się techniczne konsultacje pomiędzy ekspertami reprezentującymi Komisję, EASA, wysokimi rangą przedstawicielami ACM oraz Air Madagascar. Podczas tego spotkania ACM i Air Madagascar przedstawili informacje na temat postępów poczynionych przez te podmioty w odniesieniu do ich odpowiednich planów działań naprawczych i zapobiegawczych, które zostały przez nich wdrożone w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa wskazanych w motywach 66–74 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2011<sup>(1)</sup>. Biorąc pod uwagę, że te uchybienia w zakresie bezpieczeństwa zostały odpowiednio wyeliminowane, ACM i Air Madagascar wystąpili z wnioskiem o ponowną ocenę nałożonych na Air Madagascar ograniczeń w wykonywaniu przewozów.
- (72) Wniosek ten był omawiany w listopadzie 2015 r. Chociaż Komisja dostrzegła postępy poczynione przez ACM i Air Madagascar, stwierdziła jednak, że konieczna jest weryfikacja na miejscu rzeczywistego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa przed jakąkolwiek zmianą obecnego częściowego zakazu nałożonego na Air Madagascar.
- (73) W marcu 2016 r. eksperci z EASA, którym towarzyszył ekspert obserwator z państwa członkowskiego, przeprowadzili audyt Air Madagascar pod kątem przyznania mu przez EASA zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014.
- (74) W ramach tego audytu eksperci z EASA i ekspert obserwator odwiedzili również ACM. Podczas tej wizyty ACM przedstawił zespołowi oceniającemu dowody skuteczności swojego planu działań naprawczych i zapobiegawczych, opracowanego i wdrożonego po nałożeniu na Air Madagascar ograniczeń w wykonywaniu przewozów. ACM przedstawił również dowody swojej zdolności do wypełniania obowiązków wynikających z norm ICAO w zakresie certyfikacji i nadzoru. Wykazał on, że od czasu unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w lutym 2014 r. ACM skutecznie zakończył ponowną certyfikację dziewięciu przewoźników lotniczych, odmówił przedłużenia certyfikatu jednemu przewoźnikowi lotniczemu i dokonał certyfikacji nowego przewoźnika lotniczego. Dokumentacja certyfikacyjna sprawdzona przez zespół ekspertów okazała się dobrze zorganizowana i uporządkowana zgodnie z procesem certyfikacji ICAO. Program nadzoru został zweryfikowany w odniesieniu do czterech operatorów, a zespół ekspertów zauważył, że ACM przeszedł z tradycyjnego programu nadzoru zgodności na plan działań w zakresie nadzoru oparty na analizie ryzyka. Zespół ekspertów zauważył również, że 90 % planowanych działań było skutecznie wykonywane w latach 2014–2015 w obszarach operacji, licencjonowania i ciągłej zdatności do lotu.
- (75) Audyt Air Madagascar udowodnił skuteczność działań naprawczych i zapobiegawczych opracowanych i wdrożonych przez tego przewoźnika lotniczego. W szczególności Air Madagascar dostarczył dowody na to, że zarządzanie jego flotą statków powietrznych Airbus A340 jest takie samo, jak dla wszystkich pozostałych flot oraz że flota statków powietrznych Airbus A340 jest również w pełni objęta systemami zarządzania jakością i bezpieczeństwem tego przewoźnika lotniczego. Kontrole wyrwykowe Air Madagascar nie ujawniły żadnych dowodów na zagrażającą bezpieczeństwu niezgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (76) Przeprowadzona w marcu 2016 r. wizytacja oceniająca na miejscu w odniesieniu do wspólnych kryteriów określonych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 wykazała, iż ACM i Air Madagascar chcą zająć się pozostałymi kwestiami bezpieczeństwa i są w stanie to zrobić. Ponadto wykazano, że ACM posiada wystarczające zdolności do wdrożenia i, w razie konieczności, wyegzekwowania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, w tym przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego ogłoszonych przez ACM.
- (77) Na podstawie wszystkich obecnie dostępnych informacji, w tym wyników audytu z marca 2016 r., Komisja uważa, że ACM i Air Madagascar stale i w trwały sposób poprawiają swoje wyniki. Uznano również, że ACM i Air Madagascar nie brakuje woli zaangażowania się w ciągły dialog z Komisją. Uważa się, że ACM posiada

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2011 z dnia 19 kwietnia 2011 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 104 z 20.4.2011, s. 10).

zdolność wykonywania swoich obowiązków w odniesieniu do nadzoru na przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Madagaskarze oraz że istnieją wystarczające dowody na przestrzeganie przez Air Madagascar stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zalecanych praktyk.

- (78) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 należy zatem zmienić wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w celu usunięcia Air Madagascar posiadającego certyfikat wydany na Madagaskarze z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (79) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez Air Madagascar, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Jeśli wyniki takich inspekcji lub jakiegokolwiek inne istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa będą wskazywały 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) Projekt pomocy technicznej, który został opracowany w następstwie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w kwietniu 2015 r., był stałym źródłem wsparcia w różnych dziedzinach dla właściwych organów lotnictwa cywilnego w Mozambiku, *Instituto de Aviação Civil de Moçambique* (IACM). Przepisy ustanawiające IACM o rozszerzonych kompetencjach i niezależności zostały jednomyślnie zatwierdzone przez parlament w dniu 30 marca 2016 r. i oczekuje się ich ogłoszenia przez głowę państwa. Szereg szczegółowych rozporządzeń technicznych i prawnych został poddany gruntownemu przeglądowi i znajdują się one obecnie na różnych etapach opracowywania lub zatwierdzania. Stale prowadzono szkolenia pracowników technicznych w obszarach zdatności do lotu, operacji, licencjonowania personelu, portów lotniczych, zarządzania ruchem lotniczym, zarządzania informacją lotniczą oraz ochrony lotnictwa. Przeprowadzono nową rundę rekrutacji personelu technicznego w obszarach operacji, zdatności do lotu i ochrony lotnictwa. Konsultanci medyczni byli szkoleni w ramach protokołu współpracy z Portugalią. Trwają prace nad systematycznym rozpatrywaniem i zamykaniem wszystkich otwartych ustaleń globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO w celu znacznego zwiększenia wskaźnika skutecznej realizacji. Regularne kontakty z wszystkimi obecnymi operatorami były kontynuowane i odbyło się kilka rund dyskusji dotyczących poprawy ich funkcjonowania. Wszystkie wewnętrzne procedury i procesy IACM, które wymagają znacznego dostosowania, zostały wcześniej zidentyfikowane i prace na rzecz wprowadzenia znacznych ulepszeń posuwają się do przodu.
- (81) Samolot przewoźnika lotniczego Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), posiadający certyfikat wydany w Mozambiku, rozbił się w Namibii w dniu 29 listopada 2013 r. Sprawozdanie końcowe z wypadku zostało oficjalnie opublikowane przez Dyрекcję ds. Badania Wypadków Statków Powietrznych Ministerstwa Transportu i Robót Republiki Namibii w dniu 30 marca 2016 r. Stwierdzono w nim, że przyczyną katastrofy było celowe działanie kapitana. Sprawozdanie zawiera pięć zaleceń skierowanych do ICAO i jedno zalecenie skierowane do IACM, aby wprowadzić obowiązkową obecność dwóch członków załogi w kabinie pilota w trakcie wszystkich faz lotu. IACM wdrożyły to zalecenie dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa nr DOS-02/16 opublikowaną w maju 2016 r.
- (82) Niemniej jednak na obecnym etapie zdolność IACM do nadzorowania działalności w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Mozambiku nie jest jeszcze w pełni zgodna z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Nie ma zatem wystarczających przesłanek do uzasadnienia decyzji o dostosowaniu zakazu wykonywania przewozów nałożonego na wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mozambiku.
- (83) Chociaż poprawa nie jest jeszcze wystarczająca, by uzasadnić dostosowanie obecnego zakazu, sytuacja wygląda wystarczająco obiecująco, by uzasadnione było przeprowadzenie dodatkowej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w nadchodzących miesiącach.
- (84) Zgodnie z wykazem przedstawionym przez IACM w dniu 13 maja 2016 r. w Mozambiku certyfikowano dwóch nowych przewoźników lotniczych, a mianowicie: CHC Helicópteros Lda (AOC nr MOZ-22) i Inter Airways Lda (AOC nr MOZ-24). IACM nie były jednak w stanie przedstawić dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Za pośrednictwem tego samego wykazu IACM poinformowały Komisję, że AOC przewoźników lotniczych Kaya Airlines Lda (AOC nr MOZ-09) i Trabalhos e Transportes Aéreos Lda (AOC nr MOZ-16) zostały cofnięte.
- (85) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 należy zatem zmienić wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w celu włączenia przewoźników lotniczych CHC Helicópteros Lda i Inter Airways Lda do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz usunięcia przewoźników lotniczych Kaya Airlines Lda i Trabalhos e Transportes Aéreos Lda z tego załącznika.

**Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej**

- (86) Komisja, EASA i państwa członkowskie w minionym okresie ściśle monitorowały skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w trybie priorytetowym inspekcji na płycie u niektórych przewoźników rosyjskich na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (87) W dniu 4 marca 2016 r. Komisja, przy udziale EASA, odbyła spotkanie z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego (FATA). Celem spotkania było dokonanie przeglądu wyników w zakresie bezpieczeństwa uzyskanych przez rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie inspekcji na płycie w ramach SAFA, przeprowadzonych w okresie od 21 lutego 2015 r. do 20 lutego 2016 r., oraz wskazanie przypadków wymagających szczególnej uwagi.
- (88) Podczas spotkania Komisja dokonała szczegółowego przeglądu wyników kontroli SAFA przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej. FATA poinformowała Komisję o cofnięciu w grudniu 2015 r. AOC jednego z tych czterech przewoźników lotniczych, jak również o działaniach podjętych przez dwóch innych z tych czterech przewoźników.
- (89) Ponadto podczas tego spotkania FATA zobowiązała się do zintensyfikowania prac z czwartym przewoźnikiem lotniczym w celu zagwarantowania, że poprawi on swoje wyniki SAFA. Ponieważ ten przewoźnik lotniczy złożył również wniosek o przyznanie mu przez EASA zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego na mocy rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014, Komisja skorzystała z okazji, by na tym spotkaniu wyjaśnić powiązanie między rozporządzeniem (WE) nr 2011/2005 a rozporządzeniem Komisji (UE) nr 452/2014. W wyniku dalszych rozmów między FATA i tym czwartym przewoźnikiem lotniczym, FATA usunęła z zakresu AOC tego przewoźnika lotniczego zezwolenie na loty do UE. Następnie ten przewoźnik lotniczy postanowił wycofać swój wniosek do EASA.
- (90) W oparciu o dostępne informacje stwierdzono, że nie jest konieczne organizowanie przesłuchania rosyjskich władz lotniczych bądź przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Uzgodniono jednak, że należy kontynuować regularne spotkania ekspertów ds. bezpieczeństwa Komisji i organów rosyjskich, co najmniej raz przed każdym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (91) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej.
- (92) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (93) 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 Sudanu**

- (94) Sudański Urząd Lotnictwa Cywilnego (SCAA) utrzymywał ostatnio regularne kontakty z Komisją, w szczególności w kwestii oceny przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Sudanie. Według zaktualizowanego wykazu przewoźników lotniczych z Sudanu, przedstawionego przez SCAA w dniu 22 grudnia 2015 r., nie zatwierdzono żadnych nowych przewoźników lotniczych, a sześciu przewoźnikom lotniczym cofnięto ich certyfikaty przewoźnika lotniczego: Almajal Aviation Service, Bentiu Air Transport, Dove Airlines, Fourty Eight Aviation, Marsland Company i Mid Airlines. W tym samym piśmie SCAA poinformował Komisję, że Sudan opracował podręcznik na temat krajowego programu bezpieczeństwa i przepisy dotyczące lotnictwa cywilnego w Sudanie część 19 – Zarządzanie bezpieczeństwem, zawierające normy i wymogi regulacyjne dotyczące tworzenia i utrzymywania systemów zarządzania bezpieczeństwem przez odpowiednie instytucje zapewniające służby.
- (95) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 należy zatem zmienić wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wykreślenie z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 przewoźników lotniczych: Almajal Aviation Service, Bentiu Air Transport, Dove Airlines, Fourty Eight Aviation, Marsland Company i Mid Airlines.

**Przewoźnicy lotniczy z Tajwanu**

- (96) Komisja kontynuuje konsultacje z właściwymi organami Tajwanu, *Civil Aeronautics Administration* (CAA). W dniu 23 maja 2016 r. odbyło się spotkanie między Komisją, EASA i ekspertami z CAA oraz przewoźnikiem lotniczym TransAsia Airways (TNA), posiadającym certyfikat wydany w Tajwanie.
- (97) Podczas tego spotkania CAA przedstawiły postępy w realizacji działań rozpoczętych po wypadkach i incydentach z udziałem TNA, jak również wyniki programu nadzoru nad TNA. CAA wskazały również, że wszystkie zalecenia wydane przez zewnętrzne organizacje, w następstwie ich odpowiednich wizytacji oceniających na miejscu w 2015 r., zostały przyjęte i wprowadzone w życie.
- (98) Ponadto CAA poinformowały Komisję, że wydadzą zezwolenie TNA na zwiększenie liczby operacji wyłącznie po zatwierdzeniu przez CAA skuteczności działań zaradczych podjętych przez TNA. Na koniec CAA i TNA wyrazili zgodę na dalsze konsultacje techniczne w celu umożliwienia Komisji śledzenia realizacji odpowiednich planów działań naprawczych i zapobiegawczych oraz zagwarantowania, że wszelkie kwestie związane z bezpieczeństwem będą odpowiednio omawiane.
- (99) Na podstawie informacji, jakimi dysponuje Komisja, stwierdzono, że nie było konieczne, by CAA i TNA stawili się przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i nie jest konieczne wprowadzenie zakazu wykonywania przewozów przez przewoźników lotniczych z Tajwanu.
- (100) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajwanu.

**Przewoźnicy lotniczy z Tajlandii**

- (101) W dniu 2 maja 2016 r. odbyło się spotkanie techniczne w ramach aktywnych konsultacji z Urzędem Lotnictwa Cywilnego Tajlandii (CAAT), aby poinformować Komisję o postępach, jakie poczyniono od listopada 2015 r. CAAT przedstawił aktualne informacje na temat kluczowych działań w zakresie zapewniania bezpieczeństwa, w tym cofnięcia jednego AOC, zatrzymania statku powietrznego ze względu na problemy związane z bezpieczeństwem, wyrejestrowania statku powietrznego z powodu niezdolności finansowej po stronie przewoźników lotniczych oraz kontroli czasu lotu i służby. Ponadto CAAT poinformował o postępach w ponownej certyfikacji AOC przy wsparciu zewnętrznej organizacji, stabilności i budowaniu zdolności organizacji CAAT, a także o obecnej organizacji CAAT.
- (102) CAAT wielokrotnie podkreślał, że przywiązuje większą wagę do podjęcia trwałych działań naprawczych zamiast rozwiązań prowizorycznych. CAAT wyjaśnił, że istnieje wystarczająca wola polityczna, aby wprowadzić w życie to podejście, ale potrzeba na to czasu. Dzięki umowie z zewnętrzną organizacją ponowna certyfikacja przewoźników lotniczych rozpocznie się wkrótce, w celu przeprowadzenia ponownej certyfikacji międzynarodowych operatorów w ciągu nadchodzących 9 miesięcy. Będzie to również stanowić podstawę usunięcia istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa wskazanego przez ICAO.
- (103) W odniesieniu do długoterminowego projektu budowania potencjału, który CAAT zamierza zrealizować przy wsparciu ze strony EASA na mocy protokołu ustaleń podpisanego w 2015 r., CAAT wnioskuje, by eksperci EASA pełnili funkcję trenerów menadżerów CAAT w siedmiu kluczowych i strategicznych wydziałach CAAT, w dziedzinie wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (104) Rząd Tajlandii i CAAT wykazują zdecydowane zaangażowanie na rzecz poprawy systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Tajlandii i przedstawili dowody, że w ciągu minionego roku poczyniono już istotne postępy. Ponadto dostępne informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii nie stanowią podstaw do decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń operacyjnych. Niemniej jednak w celu starannego monitorowania sytuacji nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Tajlandii zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (105) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajlandii.

- (106) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii.
- (107) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa będą wskazywały 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 Zambii**

- (108) Unijna wizytacja oceniająca na miejscu w Zambii odbyła się w kwietniu 2016 r. W wizytacji oceniającej wzięli udział eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich. Unijna wizytacja oceniająca na miejscu została przeprowadzona w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego Zambii (ZCAA) i w drodze kontroli wyrwykowej w biurach przewoźników lotniczych Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) oraz Royal Air Charters, posiadających certyfikaty wydane w Zambii.
- (109) Główne wnioski z tej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w odniesieniu do ZCAA można podsumować następująco. ZCAA zasadniczo jest skłonny i zdolny do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa oraz posiada wystarczające zdolności do wdrożenia i w razie konieczności wyegzekwowania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, jak również swoich własnych wymogów dotyczących lotnictwa cywilnego Zambii. ZCAA był w stanie wykazać, że zasadniczo jego pracownicy mają odpowiednie doświadczenie i kwalifikacje do prawidłowego wykonywania zadań związanych z nadzorem. Z drugiej strony eksperci wskazali, że dla ZCAA korzystne byłoby kontynuowanie dotychczasowych postępów w zakresie standaryzacji działalności związanej z nadzorem, włączając w to kontynuację szkolenia inspektorów zajmujących się nadzorem. Podobnie ZCAA mógłby odnieść korzyści ze zwrócenia szczególnej uwagi na dalsze poprawianie swoich procesów i procedur w odniesieniu do kontroli dokumentacji i dostępu do niej.
- (110) Główny wniosek z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w odniesieniu do Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) brzmiał, że temu przewoźnikowi nie brakuje zdolności i woli usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto eksperci ustalili, że istnieją wystarczające dowody sugerujące, że zasadniczo Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) jest w stanie zapewnić zgodność ze stosownymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i wymogami dotyczącymi lotnictwa cywilnego w Zambii.
- (111) Główny wniosek z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w odniesieniu do Royal Air Charters brzmiał, że temu przewoźnikowi nie brakuje zdolności i woli usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto eksperci ustalili, że istnieją wystarczające dowody sugerujące, że Royal Air Charters jest w stanie zapewnić zgodność ze stosownymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i wymogami dotyczącymi lotnictwa cywilnego w Zambii.
- (112) ZCAA zaproszono na przesłuchanie przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 1 czerwca 2016 r. Przy tej okazji przesłuchano również Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia).
- (113) ZCAA przedstawił swoją obecną strukturę organizacyjną, a także szkolenia i kwalifikacje swoich inspektorów. Wyjaśnił, że jest zaangażowany w kontynuację standaryzacji swoich zdolności w zakresie inspekcji. W odniesieniu do działalności w zakresie certyfikacji i nadzoru ZCAA poinformował, że obecnie odpowiada za nadzór tylko nad dziesięcioma posiadaczami AOC. ZCAA przedstawił informacje dotyczące ich certyfikacji i podsumował główne elementy nadzoru, któremu podlegają. Ponadto ZCAA podkreślił swoje zaangażowanie w kontynuację swojej polityki ciągłych ulepszeń, włączając w to istotne prace dotyczące standaryzacji nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (114) ZCAA przedstawił również streszczenie swoich działań naprawczych dotyczących uwag wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w kwietniu 2016 r.
- (115) Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) przedstawił informacje na temat swojej struktury organizacyjnej i planów rozwoju oraz szczegółów dotyczących systemów zarządzania bezpieczeństwem i jakością, w tym procesu i szczegółów dotyczących postępowania ze sprawozdaniami o bezpieczeństwie i ich oceny. Przedstawił również swoje działania naprawcze dotyczące uwag wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w kwietniu 2016 r.

- (116) Komisja zauważyła, że Proflight Commuter Services (dba Proflight Zambia) podczas przesłuchania wykazał odpowiedni poziom i był w stanie przedstawić szczegółowe dane dotyczące bezpiecznego prowadzenia swoich operacji.
- (117) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i informacji przedstawionych podczas przesłuchania, Komisja jest zdania, że istnieją wystarczające dowody na przestrzeganie stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zalecanych praktyk przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Zambii.
- (118) Na podstawie wszystkich obecnie dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i informacji przedstawionych podczas przesłuchania, Komisja uważa, że ZCAA znacznie poprawił swoje wyniki. Komisja uważa również, że ZCAA nie brakuje woli zaangażowania się w ciągły dialog z Komisją, a także że ZCAA otwarcie przyznaje, iż musi dążyć do dalszej poprawy swoich procedur nadzoru nad bezpieczeństwem. Ocenia się, że ZCAA posiada zdolność wypełniania swoich obowiązków dotyczących nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Zambii. Podczas przesłuchania ZCAA zgodził się na kontynuację swojego dialogu z Komisją na temat bezpieczeństwa, w tym podczas dodatkowych spotkań i wizyt, jeśli i kiedy Komisja uzna je za niezbędne.
- (119) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Zambii z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (120) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Zambii.
- (121) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa będą wskazywały 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.
- (122) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (123) 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 I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 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 16 czerwca 2016 r.

*W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącego,  
Violeta BULC  
Członek Komisji*

---

## ZAŁĄCZNIK I

## „ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW  
W RAMACH UNII, Z WYJĄTKAMI <sup>(1)</sup>

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
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:</b>			<b>Islamska Republika Afganistanu</b>
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
<b>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:</b>			<b>Republika Angoli</b>
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

<sup>(1)</sup> 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
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:</b>			<b>Republika Beninu</b>
AERO BENIN	PEA nr 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA nr 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nieznany	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA nr 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA nr 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA nr 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA nr 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:</b>			<b>Republika Konga</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:</b>			<b>Demokratyczna Republika Konga (DRK)</b>
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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	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)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Nieznany	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
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	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)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:</b>			<b>Dżibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:</b>			<b>Gwinea Równikowa</b>
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

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
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:</b>			<b>Erytrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC nr 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Erytrea
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:</b>			<b>Republika Gabońska</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republika Gabońska
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republika Gabońska
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem przewoźników Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air i Batik Air, w tym:</b>			<b>Republika Indonezji</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	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
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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

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
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
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
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republika Indonezji
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

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
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie z wyjątkiem przewoźnika Air Astana, w tym:</b>			<b>Republika Kazachstanu</b>
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
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	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
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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:</b>			<b>Republika Kirgiska</b>
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	IND	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	43	BIS	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska
TEZ JET	46	TEZ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii</b>			<b>Liberia</b>



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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQIYAH 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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:</b>			<b>Republika Mozambiku</b>
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Nieznany	Republika Mozambiku
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nieznany	Republika Mozambiku
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Nieznany	Republika Mozambiku
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	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
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Nieznany	Republika Mozambiku
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Nieznany	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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:</b>			<b>Republika Nepalu</b>
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
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Nieznany	Republika Nepalu
MAKALU AIR	057 A/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
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nieznany	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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:</b>			<b>Wyspy Świętego Tomasza i Książęca</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:</b>			<b>Sierra Leone</b>
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

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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:</b>			<b>Republika Sudanu</b>
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Republika Sudanu
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Republika Sudanu
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Republika Sudanu
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Republika Sudanu
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Nieznany	Republika Sudanu
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Republika Sudanu
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Republika Sudanu
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Republika Sudanu
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Republika Sudanu
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Republika Sudanu
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Republika Sudanu
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Republika Sudanu”

## ZAŁĄCZNIK II

## „ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH UE <sup>(1)</sup>

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniem	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
TAAG AN-GOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B737-700, statków powietrznych typu Boeing B777-200 oraz statków powietrznych typu Boeing B777-300	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych należących do floty Boeing B737-700, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B777-200, zgodnie z zapisem w AOC; oraz statków powietrznych należących do floty Boeing B777-300, zgodnie z zapisem w AOC	Republika Angoli
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 BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	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
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
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Wszystkie statki powietrzne należące do floty typu Fokker F100 i Boeing B747;	statek powietrzny typu Fokker F100 zgodnie z zapisem w AOC; statek powietrzny typu Boeing B747 zgodnie z zapisem w AOC	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

<sup>(1)</sup> W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii Afrijet może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.”

<sup>(1)</sup> 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.