

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/883**z dnia 1 czerwca 2021 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 ⁽²⁾ ustanowiono wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) przekazały Komisji informacje, które są istotne na potrzeby uaktualnienia tego wykazu. Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe również przekazały istotne informacje. Uzyskane informacje prowadzą do wniosku, że wykaz powinien zostać uaktualniony.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub za pośrednictwem organów odpowiedzialnych 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 w załącznikach A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się ze wszystkimi odpowiednimi dokumentami, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE”).
- (5) Komisja powiadomiła Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o wspólnych konsultacjach prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006 ⁽³⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Armenii, Indonezji, Kazachstanu, Kirgistanu, Mołdawii, Pakistanu i Rosji. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Republice Dominikańskiej, Gwinei Równikowej, Libii, Nepalu i Sudanie Południowym.
- (6) Agencja powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o ocenach technicznych przeprowadzonych w związku z początkową oceną i stałym monitorowaniem zezwoleń dla operatorów z państw trzecich („TCO”) wydanych na podstawie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014 ⁽⁴⁾.

⁽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 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).

⁽⁴⁾ 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).

- (7) Agencja przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych („program SAFA”) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽⁵⁾.
- (8) Dodatkowo Agencja przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach trzecich, na które zakaz wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ma wpływ. Agencja przekazała informacje o planach dalszej pomocy technicznej i współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz informacje o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie poproszono o koordynowanie z Komisją i Agencją odpowiadania na takie wnioski na zasadzie dwustronnej. W tym względzie Komisja po raz kolejny podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji, zwłaszcza w oparciu o narzędzie, jakim jest partnerstwo na rzecz pomocy we wdrażaniu norm bezpieczeństwa lotniczego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), na temat pomocy technicznej dla państw trzecich udzielanej przez Unię i państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie.
- (9) Eurocontrol przedłożył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i funkcji alarmowania TCO, łącznie ze statystykami komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych objętych zakazem.

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (10) W następstwie dokonanej przez Agencję analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w odniesieniu do statków powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych oraz z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez Agencję, uzupełnionej również informacjami wynikającymi ze szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwowania prawa oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o tych środkach.
- (11) Państwa członkowskie jeszcze raz potwierdziły gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały na bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa wynikające z nieprzebrzeżenia przez unijnych przewoźników lotniczych odpowiednich norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Armenii

- (12) W czerwcu 2020 r. przewoźnicy lotniczy z Armenii zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/736 ⁽⁶⁾.
- (13) W dniu 15 kwietnia 2021 r. odbyło się posiedzenie techniczne Komisji, Agencji, państw członkowskich i przedstawicieli Komitetu Lotnictwa Cywilnego Armenii („CAC”), podczas którego CAC przedstawił informacje na temat swoich działań w zakresie nadzoru oraz postępów w realizacji planu działań naprawczych opracowanego w lipcu 2020 r. CAC przedstawił również przegląd wyzwań napotkanych w ciągu ostatniego roku, informacje na temat ogólnej sytuacji w dziedzinie lotnictwa w Armenii oraz braków stwierdzonych w różnych obszarach odpowiedzialności CAC, które wymagają uwagi.
- (14) Ponadto podczas tego posiedzenia CAC przedstawił szczegółową prezentację na temat stanu wdrożenia działań naprawczych w odniesieniu do uwag zgłoszonych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w lutym 2020 r. oraz przegląd procesu zarządzania ryzykiem przez CAC.
- (15) W tym kontekście CAC poinformował Komisję, że certyfikaty przewoźnika lotniczego („AOC”) przewoźników lotniczych *Atlantis European Airways* i *Mars Avia* zostały cofnięte, a nowi przewoźnicy lotniczy *Fly Armenia Airways* (AOC nr 070), *Novair* (AOC nr 071) i *Shirak Avia* (AOC nr 072) otrzymali certyfikat. Ponieważ CAC nie wykazał się wystarczającą zdolnością do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC tym nowym przewoźnikom lotniczym nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

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

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/736 z dnia 2 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 172 z 3.6.2020, s. 7).

- (16) Komisja przyjmuje do wiadomości postępy poczynione przez CAC w rozwiązywaniu problemów związanych z bezpieczeństwem lotniczym, które w czerwcu 2020 r. doprowadziły do włączenia armeńskich przewoźników certyfikowanych do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Obecnie jednak nie ma wystarczających dowodów uzasadniających zniesienie ograniczeń operacyjnych nałożonych na przewoźników lotniczych z Armenii. Komisja będzie nadal monitorować i oceniać dalszy rozwój sytuacji.
- (17) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Armenii wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *Fly Armenia Airways*, *Novair* i *Shirak Avia* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz w celu wykreślenia z tego załącznika *Atlantis European Airways* i *Mars Avia*.
- (18) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Armenii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (19) W czerwcu 2018 r. wszyscy przewoźnicy z Indonezji zostali usunięci z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/871 (7).
- (20) W dniu 26 lutego 2021 r. Dyrekcja Generalna ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji („DGCA Indonesia”) przedstawiła informacje i aktualizację na temat działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w okresie od września 2020 r. do lutego 2021 r. Oprócz aktualizacji informacji na temat planu działań naprawczych opracowanego na podstawie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu z marca 2018 r., informacje przekazane przez DGCA Indonezja obejmowały również aktualizację wykazu posiadaczy AOC, zarejestrowanych statków powietrznych, wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń lotniczych oraz środki egzekucyjne zastosowane przez DGCA Indonezja.
- (21) Po przeanalizowaniu otrzymanych informacji i dokumentacji Komisja uważa, że wszystkie pozostałe otwarte uwagi wynikające z wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2018 r. zostały pomyślnie uwzględnione i mogą zostać zamknięte. Biorąc pod uwagę poczynione postępy, Komisja uważa za wystarczające, aby DGCA Indonesia przesyłała aktualizację raz w roku, a nie dwa razy jak dotąd.
- (22) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w stosunku do przewoźników lotniczych z Indonezji nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (23) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (24) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (25) W grudniu 2016 r. przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu zostali wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2214 (8).
- (26) W lutym 2020 r. w ramach stałego monitorowania systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie rozpoczęto formalne konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu. W tym kontekście, przy okazji posiedzeń w maju i listopadzie 2020 r., Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przedstawiono przegląd sytuacji w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie.

(7) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/871 z dnia 14 czerwca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 152 z 15.6.2018, s. 5).

(8) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/2214 z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 334 z 9.12.2016, s. 6).

- (27) W następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2020 r. Komisja i Agencja utrzymywały stały kontakt z Administracją Lotnictwa Kazachstanu S.A. („AAK”). W tym kontekście w dniu 26 marca 2021 r. odbyła się wideokonferencja z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i przedstawicieli zarówno Komitetu Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu, jak i AAK. Podczas tego posiedzenia technicznego AAK przedstawiła kompleksową prezentację środków wprowadzonych w celu poprawy nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie, w tym przegląd swoich działań nadzorczych, planów dotyczących rekrutacji i szkolenia personelu technicznego oraz działań w zakresie egzekwowania przepisów podjętych wobec niektórych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie. Ponadto AAK podkreśliła swoje zaangażowanie w kontynuację swojej polityki ciągłych ulepszeń, włączając w to istotne prace dotyczące rozwoju nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (28) Ponadto AAK przedstawiła swoją strategię na lata 2021–2025, w tym przyjęcie nowej ustawy lotniczej i wynikające z niej zmiany krajowych ram prawnych Kazachstanu.
- (29) Na podstawie obecnie dostępnych informacji można stwierdzić, że podjęto znaczne wysiłki i dokonano zmian, aby zaradzić sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Kazachstanie. Komisja, odnotowując dotychczas podjęte działania, będzie nadal monitorować i oceniać dalszy rozwój sytuacji. W tym kontekście Komisja zamierza przeprowadzić, z pomocą Agencji i państw członkowskich, unijną wizytację oceniającą na miejscu w Kazachstanie.
- (30) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w stosunku do przewoźników lotniczych z Kazachstanu nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (31) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kazachstanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (32) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

- (33) W październiku 2006 r. przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1543/2006 (*).
- (34) W dniu 25 listopada 2020 r. na wniosek Kirgistanu i w ramach stałego monitorowania, Komisja, Agencja i przedstawiciele Agencji Lotnictwa Cywilnego Republiki Kirgiskiej („CAA KG”) odbyli posiedzenie, podczas którego CAAM odbyli posiedzenie techniczne, podczas którego CAA KG kompleksowo przedstawiła swoje funkcje i organizację, w tym podstawowe zasady prowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem. Inne informacje przekazane przez CAA KG obejmowały wyzwania związane z zatrudnieniem, przegląd kirgiskich ram prawnych oraz strategiczne podejście do rozwoju technicznego w kontekście budowania potencjału w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Przedstawiła również aktualizację wykazu posiadaczy AOC i zarejestrowanych statków powietrznych.
- (35) Ponadto w dniu 14 grudnia 2020 r., w następstwie posiedzenia technicznego z dnia 25 listopada 2020 r., CAA KG poinformowała Komisję, że przewoźnicy lotniczy *Heli Sky* (AOC nr 47), *Valor Air* (AOC nr 07), *AeroStan* (AOC nr 08), *KAP.KG Aircompany* (AOC nr 52) oraz *FlySky Airlines* (AOC nr 53) posiadają aktywny AOC. Ponieważ CAA KG nie wykazała, że posiada wystarczającą zdolność do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC tym nowym przewoźnikom lotniczym nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(*) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1543/2006 z dnia 12 października 2006 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady zmienione rozporządzeniem (WE) nr 910/2006 (Dz.U. L 283 z 14.10.2006, s. 27).

- (36) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że wykaz przewoźników lotniczych z Kirgistanu podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *AeroStan*, *FlySky Airlines*, *Heli Sky*, *KAP.KG Aircompany* oraz *Valor Air* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (37) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kirgistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.

Przewoźnicy lotniczy z Mołdawii

- (38) W kwietniu 2019 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy z Mołdawii, z wyjątkiem *Air Moldova*, *Fly One* i *Aerotrascargo* zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/618 ⁽¹⁰⁾.
- (39) Pismem z dnia 2 marca 2021 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego Mołdawii („CAAM”) przedstawił informacje i wyczerpującą aktualizację planu działań naprawczych w odpowiedzi na uwagi i zalecenia wynikające z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu przeprowadzonej w lutym 2019 r.
- (40) Po przeanalizowaniu otrzymanych informacji i dokumentacji Komisja uważa, że wyjaśnienia dotyczące planu działań naprawczych są dobrze skonstruowane i wystarczające.
- (41) W dniu 25 marca 2021 r., na wniosek Mołdawii i w ramach stałego monitorowania, Komisja, Agencja, państwa członkowskie i przedstawiciele CAAM odbyli posiedzenie techniczne, podczas którego CAAM przedstawił kompleksowy przegląd swoich funkcji i organizacji, w tym podstawowych zasad prowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem. Inne informacje przekazane przez CAAM obejmowały zaktualizowany przegląd rozwoju sytuacji i stanu realizacji jego planu działań naprawczych w odpowiedzi na uwagi i zalecenia wynikające z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu przeprowadzonej w lutym 2019 r. CAAM stwierdził, że zdecydowana większość uwag zawartych w planie działań naprawczych została zamknięta, przy czym tylko cztery uwagi pozostają otwarte.
- (42) Podczas tego posiedzenia CAAM poinformował Komisję, że wszyscy mołdawscy przewoźnicy lotniczy zostali ponownie certyfikowani zgodnie z nowym rozporządzeniem dotyczącym przewozów, które transponowało do ustawodawstwa Mołdawii rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽¹¹⁾. Obecnie w Mołdawii jest 11 posiadaczy AOC. Większość z ośmiu posiadaczy AOC, którzy nie posiadają zezwolenia dla TCO, wykonuje przewozy z baz poza Mołdawią. Według CAAM nadzór nad tymi bazami zewnętrznymi jest prowadzony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (43) Ponadto CAAM poinformował Komisję, że nowy przewoźnik lotniczy *HiSky* (AOC No. MD 025) uzyskał certyfikat. Ponieważ CAAM nie wykazał, że posiada wystarczającą zdolność do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC temu nowemu przewoźnikowi lotniczemu nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (44) Na podstawie dostępnych obecnie informacji wydaje się, że CAAM poczynił znaczne wysiłki we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Obecnie jednak nie ma wystarczających dowodów uzasadniających zniesienie ograniczeń operacyjnych nałożonych na przewoźników lotniczych z Mołdawii. Dostarczone informacje na temat usprawnień powinny zostać poddane dalszej weryfikacji podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w Mołdawii.
- (45) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Mołdawii wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *HiSky* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/618 z dnia 15 kwietnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 106 z 17.4.2019, s. 1).

⁽¹¹⁾ 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).

- (46) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Mołdawii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (47) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Pakistanu

- (48) W marcu 2007 r. *Pakistan International Airlines* wpisano do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 235/2007 ⁽¹²⁾, a następnie usunięto z niego w listopadzie 2007 r. rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1400/2007 ⁽¹³⁾.
- (49) Oświadczenie pakistańskiego federalnego ministra lotnictwa z dnia 24 czerwca 2020 r. ujawniło, że wiele licencji pilotów, wydanych przez pakistański Urząd Lotnictwa Cywilnego („PCAA”), uzyskano w drodze oszustwa.
- (50) Ten fakt oraz oczywisty brak ze strony PCAA skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem skłoniły Agencję do zawieszenia zezwoleń dla TCO w odniesieniu do *Pakistan International Airlines* i *Vision Air* ze skutkiem od dnia 1 lipca 2020 r.
- (51) W dniu 1 lipca 2020 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z PCAA zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 i zwróciła się do PCAA o przekazanie informacji dotyczących jego reakcji na oświadczenie ministra federalnego. W szczególności Komisja zwróciła się o informacje na temat nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Pakistanie, w tym nad ich systemami zarządzania bezpieczeństwem, a także dowodów na to, że podobna sytuacja nie występuje w innych dziedzinach, również podlegających nadzorowi bezpieczeństwa PCAA, takich jak certyfikacja personelu pokładowego, licencjonowanie inżynierów obsługi technicznej czy certyfikacja przewoźników lotniczych.
- (52) W 2020 r. Komisja zorganizowała dwa posiedzenia techniczne z PCAA w dniach 9 lipca i 25 września.
- (53) W ramach przygotowań do posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w maju 2021 r. oraz biorąc pod uwagę wymogi proceduralne Agencji dotyczące zawieszeń TCO dla *Pakistan International Airlines* i *Vision Air* w dniach 15 i 16 marca 2021 r. Komisja zorganizowała posiedzenie techniczne w celu zapewnienia koordynacji między Komisją a Agencją w odniesieniu do ich odnośnych obowiązków. W posiedzeniach tych uczestniczyli przedstawiciele państw członkowskich.
- (54) Podczas tych posiedzeń omawiano różne kwestie, w szczególności licencje załóg, operacje lotnicze, zdolność do lotu, zgłaszanie zdarzeń oraz odpowiedzi PCAA na zalecenia dotyczące bezpieczeństwa i działania następcze.
- (55) PCAA przedstawił odpowiednie dowody i informacje, które zostały ocenione przez Komisję i ekspertów Agencji. Chociaż stwierdzono, że PCAA dysponuje wystarczającą liczbą kompetentnych i posiadających odpowiednią wiedzę pracowników, zidentyfikowano pewne kwestie organizacyjne budzące obawy. Obejmują one niedociągnięcia w zarządzaniu jakością udokumentowanych procedur, brak wytycznych dla inspektorów, niezgodny z wymogami proces kwalifikowania licencji pilota liniowego w transporcie lotniczym, niewielkie monitorowanie działań naprawczych w wyniku ustaleń lub ich brak, a także brak odpowiednich zdolności w zakresie analizy przyczyn źródłowych.
- (56) Ponadto PCAA nie był w stanie przedstawić dowodów na to, że Pakistan powiadomił ICAO o istotnych odstępstwach od obowiązujących międzynarodowych norm bezpieczeństwa określonych w załączniku 1 ICAO, jak określono w sekcji „Licencjonowanie personelu”.
- (57) Na podstawie oceny dostępnych dowodów i informacji Komisja uznaje wysiłki PCAA na rzecz przyjęcia działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Komisja powinna jednak nadal monitorować sytuację w Pakistanie, w tym poprzez unijną wizytację oceniającą na miejscu w Pakistanie.

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 66 z 6.3.2007, s. 3).

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2007 z dnia 28 listopada 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 311 z 29.11.2007, s. 12).

- (58) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w stosunku do przewoźników lotniczych z Pakistanu nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (59) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Pakistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (60) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Rosji

- (61) Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich w dalszym ciągu ściśle monitorowały skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w drodze priorytetowych inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (62) W dniu 14 kwietnia 2021 r. przedstawiciele Komisji, Agencji i państw członkowskich spotkali się z przedstawicielami Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”) w celu przeprowadzenia przeglądu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji, na podstawie sprawozdań z inspekcji na płycie przeprowadzonych w okresie od dnia 15 października 2020 r. do dnia 14 kwietnia 2021 r., oraz w celu określenia przypadków wymagających poprawy działań FATA w zakresie nadzoru.
- (63) Przegląd inspekcji na płycie w ramach programu SAFA u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji nie wykazał żadnych znaczących lub powtarzających się uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (64) W oparciu o dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez FATA w trakcie posiedzenia w dniu 14 kwietnia 2021 r., Komisja uznaje, że na obecnym etapie FATA posiada niezbędne zdolności i gotowość do eliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa, gdy zostaną zidentyfikowane. Z tych względów nie uznano za konieczne składanie wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przez rosyjskie władze lotnicze ani jakichkolwiek przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji.
- (65) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie przewoźników lotniczych z Rosji.
- (66) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych z Rosji, w drodze inspekcji na płycie prowadzonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (67) Jeżeli inspekcje te wykażą występowanie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może nałożyć zakaz wykonywania przewozów na określonych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i włączyć ich do załącznika A lub załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (68) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (69) W art. 5 i 6 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 podróżujących wszelkie decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii muszą być publikowane i wchodzić w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (70) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE powołanego rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005,

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 1 czerwca 2021 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącą,
Adina VĂLEAN
Członek Komisji*

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK A

**WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH ZAKAZOWI WYKONYWANIA
PRZEWOZÓW W RAMACH UNII, 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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Wenezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem TAAG Angola Airlines i Heli Malongo, w tym:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	nieznany	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	nieznany	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	nieznany	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	nieznany	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Armenii, w tym:			Armenia
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A można zezwolić na wykonywanie praw przewozowych poprzez dzierżawę 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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenia
FLY ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 070	FBB	Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	Nie dotyczy	Armenia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kongu (Brazzaville), w tym:			Kongo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	nieznany	Kongo (Brazzaville)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	nieznany	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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			Erytrea
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 Kirgistanie, w tym:			Kirgistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan
AIR COMPANY AIR KG	50	nieznany	Kirgistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgistan

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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
TEZ JET	46	TEZ	Kirgistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirgistan
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
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	nieznany	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Mołdawii, z wyjątkiem Air Moldova, Fly One i Aerotranscargo, w tym:			Mołdawia
ÎM »VALAN ICC« SRL	MD009	VLN	Mołdawia
CA »AIM AIR« SRL	MD015	AAM	Mołdawia
CA »AIR STORK« SRL	MD018	MSB	Mołdawia
CA »HISKY« SRL	MD025	HYM	Mołdawia
ÎM »MEGAVIATION« SRL	MD019	ARM	Mołdawia
CA »PECOTOX-AIR« SRL	MD020	PXA	Mołdawia
CA »TERRA AVIA« SRL	MD022	TVR	Mołdawia
CA »FLY PRO« SRL	MD023	PVV	Mołdawia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	nieznany	Nepal

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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
ALTITUDE AIR	085/2016	nieznany	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	nieznany	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	nieznany	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	nieznany	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	nieznany	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	nieznany	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	nieznany	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	nieznany	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	nieznany	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	nieznany	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	nieznany	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	nieznany	Nepal
TARA AIR	053/2009	nieznany	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
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			Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Sudan

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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH UNII ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«)	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
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
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Wszystkie statki powietrzne należące do typów: Fokker F100 i Boeing B747	Statki powietrzne typu Fokker F100 zgodnie z zapisem w AOC; statki powietrzne typu Boeing B747 zgodnie z zapisem w AOC	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korea Północna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Korea Północna

⁽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.