

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/594**z dnia 8 kwietnia 2022 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) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez rosyjską Federalną Agencję Transportu Lotniczego (FATA) nie są wymienieni w załącznikach A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, z wyjątkiem przewoźnika lotniczego *SKOL Airline LLC*, który został dodany do załącznika A rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/2070⁽³⁾.
- (3) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie Unii Europejskiej i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) przekazały Komisji informacje, które mogą być istotne w kontekście uaktualnienia tego wykazu. Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe również przekazały istotne informacje. Decydując, czy należy zaktualizować wykaz, Komisja należycie uwzględniła przedstawione informacje.
- (4) Zgodnie z umową zawartą w 1999 r. między Bermudami a Rosją w sprawie wdrożenia w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych na Bermudach i eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA art. 83bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”), która dotyczy przekazywania funkcji i obowiązków nadzoru regulacyjnego zawartych w załącznikach 1, 2 i 6 do konwencji chicagowskiej, w dniu 14 marca 2022 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego Bermudów (zwany dalej „BCAA”) poinformował FATA w drodze zawiadomienia ogólnego GEN-01-2022 o zawieszeniu certyfikatów zdatności do lotu wszystkich wydierżawianych statków powietrznych zarejestrowanych na Bermudach i eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA od dnia 12 marca 2022 r. o godz. 23:59 UTC, gdyż ustalono, że nie można dłużej zapewnić ciągłej zdatności do lotu tych statków powietrznych.
- (5) Zgodnie z umową zawartą w 2002 r. między Irlandią a Rosją w sprawie wdrożenia w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w irlandzkim rejestrze i eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA art. 83bis konwencji chicagowskiej, która dotyczy przekazywania funkcji i obowiązków nadzoru regulacyjnego zawartych w załącznikach 1, 2 i 6 do konwencji chicagowskiej, irlandzki Urząd Lotnictwa Cywilnego („IAA”) wydał w dniu 15 marca 2022 r. notatkę lotniczą A.114, w której ogłosił wygaśnięcie ważności wszystkich certyfikatów zdatności do lotu statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA, ze skutkiem od daty tego zawiadomienia, gdyż ustalono, że nie można dłużej zapewnić ciągłej zdatności do lotu tych statków powietrznych.

⁽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 wykonawcze Komisji (UE) 2021/2070 z dnia 25 listopada 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 (Dz.U. L 421 z 26.11.2021, s. 31).

- (6) Pomimo tych decyzji BCAA i IAA, działających w charakterze właściwych organów państw rejestracji, szereg statków powietrznych, których to dotyczy, jest nadal eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA, zarówno wewnątrz Rosji, jak i w połączeniach do niektórych innych państw trzecich. W biuletynie elektronicznym 2022/12 z dnia 11 marca 2022 r. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przypominała, że takie działania stanowią bezpośrednie naruszenie art. 29 i 31 konwencji chicagowskiej. Zgodnie z tym biuletynem elektronicznym FATA, jako organ odpowiedzialny za zapewnienie przestrzegania przez rosyjskich certyfikowanych przewoźników lotniczych odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, nie powinna była zezwolić na wykonywanie tych przewozów. Ponadto przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez FATA obsługujący loty statkami powietrznymi, o których mowa w motywach 4 i 5, świadomie naruszali odpowiednie międzynarodowe normy bezpieczeństwa, w szczególności załącznik 6, część I, rozdział 5, normy 5.2.3 ICAO: „Samolot jest eksploatowany zgodnie z warunkami określonymi w jego świadectwie zdatości do lotu oraz w ramach zatwierdzonych ograniczeń eksploatacyjnych zawartych w instrukcji użytkownika w locie”, przy założeniu, że takie świadectwo zdatości do lotu zostało wydane przez państwo rejestracji.
- (7) Duża liczba tych statków powietrznych została ponadto wpisana do rejestru statków powietrznych w Rosji bez zgody właścicieli i bez późniejszej współpracy w zakresie bezpieczeństwa z BCAA lub IAA. Jak stwierdzono również w biuletynie elektronicznym ICAO, o którym mowa w motywie 6, takie działania naruszają art. 17 i 18 konwencji chicagowskiej.
- (8) W dniu 18 marca 2022 r. ICAO opublikowała oficjalne pismo AN 3/1.1-22/41, w którym przypomina wszystkim umawiającym się państwom konwencji chicagowskiej o ich obowiązkach w zakresie nadzoru wynikających z tej konwencji i załączników do niej w odniesieniu do odpowiedniego sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (9) W dniu 18 marca 2022 r. Rosja poinformowała Bermudy o zawieszeniu umowy na podstawie art. 83bis, o którym mowa w motywie 4, ze skutkiem natychmiastowym. W rezultacie, zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, wszelkie obowiązki w zakresie nadzoru regulacyjnego przekazane wcześniej Rosji na mocy tej umowy powróciły do Bermudów jako państwa rejestracji.
- (10) Z naruszeniem obowiązujących międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego FATA zachowała przekazane obowiązki w zakresie nadzoru regulacyjnego, o których mowa w motywach 4 i 5, i przejęła – bez koordynacji z Bermudami i Irlandią jako państwami rejestracji – funkcje i obowiązki regulacyjne określone w załączniku 8 do konwencji chicagowskiej. Nie ma weryfikowalnych dowodów, że w tak krótkim czasie FATA rozwinęła niezbędne zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, aby odpowiednio wypełniać dodatkowe obowiązki w zakresie nadzoru nad bardzo dużą liczbą statków powietrznych.
- (11) W dniu 21 marca 2022 r., zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 ⁽⁴⁾, Komisja poinformowała FATA o poważnych obawach dotyczących sytuacji w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Rosji oraz o istotnych faktach i ustaleniach, które mogą stanowić podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów w Unii na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA.
- (12) Komisja umożliwiła FATA przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie w dniu 5 kwietnia 2022 r. ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE. FATA poproszono o wskazanie do dnia 1 kwietnia 2022 r., czy zamierza skorzystać ze swojego prawa do obrony i czy chce stawić się przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (13) W dniu 21 marca 2022 r. Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o trwających wspólnych konsultacjach z FATA w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006.
- (14) W dniu 31 marca 2022 r. FATA poinformowała w piśmie skierowanym do Komisji, że odrzuca zarzuty dotyczące skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA oraz uważa, iż w pełni wywiązuje się z obowiązków nałożonych na umawiające się państwa ICAO. FATA nie przedstawiła jednak żadnych dowodów ani informacji na poparcie swoich oświadczeń ani nie wykazała, w jaki sposób wywiązuje się ze swoich obowiązków w zakresie funkcji i obowiązków regulacyjnych określonych w załączniku 8 do konwencji chicagowskiej, w szczególności w odniesieniu do przewoźników lotniczych obsługujących statki powietrzne, o których mowa w motywach 4 i 5.

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

- (15) W dniu 1 kwietnia 2022 r. Komisja zauważyła, że FATA nie wskazała, zgodnie z wezwaniem zawartym w piśmie Komisji przekazanym FATA w dniu 21 marca 2022 r., że zamierza skorzystać ze swojego prawa do obrony przewidzianego w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005.
- (16) W dniu 5 kwietnia 2022 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE spotkał się w celu omówienia sytuacji przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA w zakresie bezpieczeństwa, a także zdolności FATA do przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE odnotował naruszenia konwencji chicagowskiej, o których mowa w motywach 6 i 7, a także naruszenie mających zastosowanie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, o których mowa w motywie 10. Odnotował on również brak gotowości do współpracy z Komisją i państwami członkowskimi UE w kwestii zdolności FATA i certyfikowanych przez nią przewoźników lotniczych do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu i bezpieczeństwa operacyjnego floty przewoźników lotniczych, w tym statków powietrznych, o których mowa w motywach 4 i 5.
- (17) Następnie rozważono również wpływ środków ograniczających wynikających z rozporządzenia Rady (UE) 2022/328 ⁽⁵⁾ zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 833/2014, a w szczególności krótkoterminowe skutki operacyjne ograniczonego dostępu do aktualizacji baz danych nawigacyjnych oraz baz danych systemów ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi, co poważnie narusza zdolność do bezpiecznej nawigacji statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA.
- (18) Odnotowano, że w wyniku obowiązujących środków ograniczających wsparcie inżynierskie i techniczne dla przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA jest ograniczone. Brak tego wsparcia inżynierskiego i technicznego w połączeniu ze zwiększonym nadzorem wynikającym z dodania znacznej liczby nowych statków powietrznych do rosyjskiego rejestru zwiększy ponadto obciążenie pracą FATA i zapotrzebowanie na wiedzę fachową, którym trudno jej będzie natychmiast sprostać, biorąc pod uwagę, z jednej strony, warunki określone w art. 83bis umowy, zgodnie z którą działalność ta była dotychczas prowadzona w Rosji, a z drugiej strony konsekwencje obowiązujących środków ograniczających.
- (19) W związku z wyżej wymienionymi naruszeniami i brakiem gotowości do współpracy z Komisją i państwami członkowskimi UE poprzez zajęcie się konkretnymi kwestiami i obawami wyrażonymi przez Komisję w piśmie z dnia 21 marca 2022 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE stwierdziły, zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, w tym w szczególności z trzecim kryterium, że nie ma dowodów, że FATA jest w stanie wywiązać się ze swoich obowiązków wynikających z konwencji chicagowskiej i norm zawartych w załącznikach do tej konwencji w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez FATA i obsługujących statki powietrzne, o których mowa w motywach 4 i 5.
- (20) Ponadto, zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, a w szczególności z pierwszym kryterium, przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez FATA, którzy eksploatowali przynajmniej jeden statek powietrzny wymieniony w motywach 4 i 5, dopuścili się poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, zezwalając na wykonywanie operacji lotniczych z naruszeniem odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa mających zastosowanie do zarobkowego transportu lotniczego.
- (21) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii określony w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 należy zmienić, włączając wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji obsługujących statki powietrzne, o których mowa w motywach 4 i 5.
- (22) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane przez FATA, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽⁶⁾ w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2022/328 z dnia 25 lutego 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz.U. L 49 z 25.2.2022, s. 1).

⁽⁶⁾ 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).

- (23) Sytuacja w zakresie możliwości FATA i jej zdolności do wypełniania zadań i obowiązków w zakresie nadzoru nad przemysłem lotniczym, a także nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Rosji, w tym w szczególności przewoźnikami lotniczymi obsługującymi statki powietrzne, o których mowa w motywach 4 i 5, będzie ściśle monitorowana i będzie podlegać dalszej kontroli ze strony Komisji, wspomaganej przez Agencję, w celu dokonania przeglądu na kolejnych posiedzeniach Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (24) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (25) 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 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.
- (26) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE ustanowionego na mocy art. 15 rozporządzenia (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 8 kwietnia 2022 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

⁽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.

ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		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, w tym:			Demokratyczna Republika Konga
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	nieznany	Demokratyczna Republika Konga

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
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 nr 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kirgistanie, w tym:			Kirgistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan
PRZEDSIĘBIORSTWO LOTNICZE 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
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
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	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 Nepalu, w tym:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	nieznany	Nepal
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
Następujący przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Rosji			Rosja
LINIE LOTNICZE AURORA	486	SHU	Rosja
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU” CO. LTD	458	TUP	Rosja

IZHAVIA	479	IZA	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA „AIR COMPANY »YAKUTIA«”	464	SYL	Rosja
JOINT STOCK COMPANY „RUSJET”	498	RSJ	Rosja
JOINT STOCK COMPANY „UVT AERO”	567	UVT	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA LINIE LOTNICZE SIBERIA	31	SBI	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA LINIE LOTNICZE SMARTAVIA	466	AUL	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA „IRAERO AIRLINES”	480	IAE	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA „URAL AIRLINES”	18	SVR	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA PRZEDSIĘBIORSTWO LOTNICZE ALROSA	230	DRU	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA LINIE LOTNICZE NORDSTAR	452	TYA	Rosja
PRZEDSIĘBIORSTWO LOTNICZE JS „RUSLINE”	225	RLU	Rosja
LINIE LOTNICZE JAMALE JSC	142	LLM	Rosja
LLC „NORD WIND”	516	NWS	Rosja
LLC „AIRCOMPANY »IKAR«”	36	KAR	Rosja
LINIE LOTNICZE POBEDA LLC	562	PBD	Rosja
PUBLICZNA SPÓŁKA AKCYJNA „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES”	1	AFL	Rosja
LINIE LOTNICZE ROSSIYA, SPÓŁKA AKCYJNA	2	SMD	Rosja
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA UTAIR AVIATION	6	UTA	Rosja
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

<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	Sudan
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	Sudan
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Sudan
<i>ELIDINER AVIATION</i>	8	DND	Sudan
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	GNF	Sudan
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Sudan
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Sudan
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Sudan
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Sudan
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Sudan
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Sudan
<i>TARCO AIR</i>	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
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Wszystkie statki powietrzne 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 statki powietrzne 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 dzierżawę statków powietrznych z załogą od przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.