

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2017/2215

z dnia 30 listopada 2017 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<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 Gwinei Równikowej, Nepalu, Nigerii,

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

<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).

Saint Vincent i Grenadyn, Tajlandii, Ukrainy i Wenezueli. Komisja przekazała również Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Afganistanie, Boliwii, Indiach, Indonezji, Iraku, Kazachstanie, Libii, Mołdawii, Mozambiku i Zambii oraz na temat konsultacji technicznych z Rosją.

- (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 certyfikaty wydane przez państwa trzecie, w stosunku do których ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa lub w stosunku do których 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 skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa wykazywanej przez przewoźników lotniczych, którym wydano certyfikaty w tych państwach trzecich.
- (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 informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach trzecich podlegających środkom lub monitorowaniu 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 po raz kolejny 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 przedłożył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i przedstawił bieżące statystyki 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 odniesieniu do statków powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych oraz z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA, a także szczegółowych inspekcji i kontroli 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.
- (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 unijnych przewoźników lotniczych istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

### **Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej**

- (12) W dniu 7 czerwca 2017 r. odbyło się posiedzenie z udziałem przedstawicieli Komisji, EASA oraz Autoridad Aeronautica de Guinea Ecuatorial, urzędu lotnictwa Gwinei Równikowej („AAGE”). Celem posiedzenia była kontynuacja konsultacji po ostatnim spotkaniu w 2013 r. AAGE poinformował Komisję i EASA o działaniach podjętych w celu poprawy zgodności z wymogami ICAO w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, podkreślił także czynione na polu polityki wysiłki w celu wdrożenia reform.
- (13) Podczas posiedzenia w dniu 7 czerwca 2017 r., AAGE uznał fakt, że w przeszłości przyznawanie certyfikatów przewoźnikom lotniczym z Gwinei Równikowej nie odbywało się zgodnie z wymogami ICAO. Z tego powodu AAGE cofnął certyfikaty kilku przewoźnikom lotniczym posiadającym certyfikaty wydane w tym państwie i przeszedł do nowego pięcioletniego procesu certyfikacji pozostałych przewoźników lotniczych. AAGE przedstawił również informacje na temat planów w zakresie zatrudnienia i rekrutacji, rejestru statków powietrznych, programu ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych oraz programu nadzoru nad bezpieczeństwem.

<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).

- (14) Jak zauważono w ramach kontroli przeprowadzonej przez ICAO w lutym 2017 r., AAGE osiągnął stopień skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego na poziomie 62,5 %, co stanowi wzrost w stosunku do poziomu 10 % w przeszłości.
- (15) W dniach 16–20 października 2017 r. w Gwinei Równikowej przeprowadzono unijną wizytację służącą ocenie na miejscu. W wizytacji tej uczestniczyli eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich. Podczas wizytacji oceniono działania AAGE, weryfikując je w trakcie wizytacji u dwóch aktywnych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej. Stwierdzono, że struktura organizacyjna AAGE, który został niedawno ustanowiony jako niezależny i autonomiczny urząd lotnictwa cywilnego i rozpoczął działania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w 2012 r., jest odpowiednia do poziomu działalności lotniczej w Gwinei Równikowej. Stwierdzono również, że działalność AAGE obejmuje wszystkie obszary lotnictwa cywilnego i posiada własny budżet i własne zasoby. Odnotowano jednak, że AAGE potrzebuje odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, w szczególności w obszarze operacji lotniczych, w tym w odniesieniu do zarobkowego transportu lotniczego, by móc sprawować należyty i skuteczny nadzór nad bezpieczeństwem wobec przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej.
- (16) Wizytacja wykazała, że w Gwinei Równikowej ustanowiono kompleksowy system regulacyjny. AAGE pracuje nad aktualizacją przepisów, aby zachować zgodność z najnowszymi zmianami w międzynarodowych normach bezpieczeństwa lotniczego. Urząd ten polega jednak w dużej mierze na certyfikatach, koncesjach i zezwoleniach wydanych przez inne organy i organizacje i nie przeprowadza sam ich weryfikacji, a tego rodzaju weryfikacja we własnym zakresie jest zasadniczą częścią funkcji sprawowania przez AAGE nadzoru nad bezpieczeństwem. W związku z tym proces takiej weryfikacji powinien zostać włączony do procedur AAGE i należyte wdrożony.
- (17) Podczas wizytacji AAGE poinformował, że obecnie działa tylko dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej, a mianowicie *CEIBA Intercontinental* i *Cronos Airlines*. Certyfikaty przewoźnika lotniczego wydane przewoźnikom lotniczym *Punto Azul* i *Tango Airways* zostały cofnięte.
- (18) W trakcie wizyty u *CEIBA Intercontinental*, będącej częścią unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu, stwierdzono, że przewoźnik ten nadal prowadzi działalność na podstawie starego certyfikatu przewoźnika lotniczego i przeszedł dopiero do drugiego etapu obecnej pięcioetapowej procedury certyfikacji przewoźników lotniczych. Przewoźnik *Ceiba Intercontinental* wprowadza obecnie u siebie wiele zmian, co skutkuje brakiem aktualizacji i zatwierdzeń podstawowych podręczników operacji lotniczych i obsługi technicznej, a także innej dokumentacji. Ponadto wspomniane podręczniki i dokumentacja nie są jeszcze dostosowane do operacji i statków powietrznych tego przewoźnika lotniczego. Przewoźnik opracowuje obecnie system zarządzania bezpieczeństwem i nie wprowadził w nim jeszcze miarodajnej analizy ryzyka. Opracował on już i ustanowił politykę bezpieczeństwa, ale nie podał jej wyraźnie do powszechnej wiadomości w obrębie swojej organizacji. Jego system jakości również wymaga dopracowania.
- (19) Wizytacja u przewoźnika lotniczego *Cronos Airlines* wykazała, że jest on zaznajomiony z obowiązującymi w Gwinei Równikowej przepisami i czyni wysiłki w celu wdrożenia stosownych norm lotniczych. Przeszedł on pomyślnie obecną pięcioetapową procedurę certyfikacji przewoźników lotniczych. Jego certyfikat przewoźnika lotniczego został przedłużony w styczniu 2017 r. Zauważono jednak, że kilka podręczników nie zostało dostosowanych do faktycznych operacji oraz że system jakości nie jest u tego przewoźnika w pełni rozwinięty. Ponadto stwierdzono, że *Cronos Airlines* nie ukończył jeszcze prac nad systemem zarządzania bezpieczeństwem i znajduje się obecnie na drugim z czterech etapów wdrażania takiego systemu. Polityka bezpieczeństwa została opracowana i ustanowiona, a także podana wyraźnie do powszechnej wiadomości w obrębie organizacji. Przewoźnik dobrowolnie zgłosił swoje statki powietrzne do programu monitorowania danych lotu.
- (20) AAGE, *CEIBA Intercontinental* i *Cronos Airlines* złożyły w dniu 14 listopada 2017 r. wyjaśnienia przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Na posiedzeniu wyjaśniającym przedstawiciel rządu Gwinei Równikowej podkreślił zdecydowane zaangażowanie swojego rządu w dalszą poprawę bezpieczeństwa transportu lotniczego w Gwinei Równikowej w celu zapewnienia dobrych połączeń krajowych i regionalnych. Na posiedzeniu tym AAGE przedstawił informacje dotyczące działań naprawczych, które zostały podjęte w celu wyeliminowania mankamentów będących źródłem uwag zgłoszonych w trakcie unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu. AAGE szacuje, że realizacja tych działań naprawczych zajmie około roku.
- (21) Informacje przekazane na posiedzeniu wyjaśniającym przez *CEIBA Intercontinental* na temat planu działań naprawczych w odniesieniu do uwag zgłoszonych w trakcie unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu nie wskazywały na to, by przewoźnik ten przeprowadził analizę przyczyn źródłowych, i wynikało z nich, że wdrożono wyłącznie doraźne działania naprawcze, bez długoterminowych środków zapobiegawczych.

- (22) Jeśli chodzi o *Cronos Airlines*, na posiedzeniu wyjaśniającym przewoźnik ten przedstawił informacje dotyczące działań naprawczych w celu uwzględnienia uwag zgłoszonych w trakcie unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu, wskazujące na to, że przeprowadził on analizę przyczyn źródłowych oraz podjął doraźne działania naprawcze, jak również działania w celu zapobieżenia ponownemu wystąpieniu wykrytych uchybień.
- (23) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu i informacji przedstawionych podczas posiedzenia wyjaśniającego w dniu 14 listopada 2017 r., uznaje się, że AAGE wprawdzie znacznie usprawnił system nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Gwinei Równikowej, ale system ten wciąż jeszcze wykazuje poważne braki. Ocenia się, że AAGE nie jest jeszcze w stanie wywiązywać się w pełni ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej. Świadczy o tym fakt, że wydaje się certyfikaty przewoźnikom lotniczym i sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem bez wymaganego udziału odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, oraz że pewne kwestie będące źródłem uwag zgłoszonych podczas unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu nie zostały zidentyfikowane przez sam AAGE podczas wykonywania przez niego czynności w zakresie certyfikacji i nadzoru. Nie ma zatem obecnie wystarczających przesłanek do uzasadnienia decyzji o zniesieniu lub zmianie zakazu wykonywania przewozów nałożonego na wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że certyfikaty przewoźników lotniczych *Punto Azul* i *Tango Airways* zostały cofnięte, powinni oni zostać wykreśleni z wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów.
- (24) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźników lotniczych *Punto Azul* i *Tango Airways* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Nepalu**

- (25) W dniu 5 marca 2017 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego Nepalu („CAAN”) skierował do Komisji pismo zawierające informacje o bieżącym statusie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Nepalu. Po przeprowadzeniu w 2015 r. procesu ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników lotniczych w Nepalu CAAN powtórzył ten proces w 2016 r. przy wsparciu ze strony ICAO, aby dokonać ponownej walidacji certyfikatów przewoźników lotniczych.
- (26) W dniu 13 marca 2017 r. Ministerstwo Spraw Zagranicznych Nepalu przedłożyło delegacji UE w Katmandu (Nepal) dodatkowe dokumenty przedstawiające dotychczasowe postępy i zawierające wyciąg ze sprawozdania z inspekcji Zespołu Połączonego Działania (ang. Combined Action Team) ICAO w Nepalu. Zespół Połączonego Działania ICAO zgłosił kilka uwag w kwestiach operacji i zdatności do lotu. Stanowiły one powtórzenie uwag zgłoszonych podczas wcześniejszych wizyt, w tym unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu w lutym 2014 r. oraz unijnej misji w celu udzielenia pomocy technicznej, którą zrealizowano w październiku 2015 r. Po zapoznaniu się z tymi dokumentami Komisja zwróciła się w dniu 4 lipca 2017 r. do CAAN o dostarczenie dodatkowych informacji.
- (27) W dniach 4–11 lipca 2017 r. ICAO przeprowadziło w Nepalu skoordynowaną inspekcję potwierdzającą ICAO. Na podstawie wyników tej inspekcji ICAO zakomunikowało dnia 27 lipca 2017 r., że właściwe organy Nepalu usunęły źródła istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa w odniesieniu do certyfikacji przewoźników lotniczych.
- (28) W dniu 3 sierpnia 2017 r. CAAN dostarczył Komisji informacje, o które wnioskowała. Przedstawił on między innymi informacje o posiadaczach certyfikatów przewoźnika lotniczego, wynikach działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, statkach powietrznych zarejestrowanych w Nepalu, wypadkach i poważnych incydentach, działaniach w zakresie egzekwowania przepisów, organizacji, uregulowaniach oraz działaniach w zakresie pomocy technicznej w Nepalu. CAAN nie przedstawił jednak żadnych informacji o działaniach następujących w związku z zaleceniami zawartymi w opublikowanych sprawozdaniach z badania wypadków.
- (29) W dniu 7 listopada 2017 r. CAAN przedłożył końcowe sprawozdanie ze skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO, przeprowadzonej w dniach 4–11 lipca 2017 r., w którym odnotowano zwiększenie stopnia skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego do poziomu 66 %. W sprawozdaniu tym stwierdzono jednak również, że konieczna jest dalsza poprawa w kwestiach wykwalifikowanego personelu technicznego i usuwania źródeł zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa. Dziedzina licencjonowania personelu w odniesieniu do załogi lotniczej nie została objęta przeglądem przez ICAO, ale była jedną z dziedzin, w której zgłoszono zastrzeżenia po unijnej wizytacji w lutym 2014 r. służącej ocenie na miejscu.

- (30) Z obecnie dostępnych informacji wynika, że CAAN poczynił wprawdzie pewne postępy we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego, jednak system nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Nepalu jest wciąż niewystarczający, o czym świadczy także brak podjęcia skutecznych działań w następstwie wypadków – w tym wypadków śmiertelnych, które miały miejsce w ostatnich latach – w celu zapobieżenia im w przyszłości.
- (31) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Nepalu.

### **Przewoźnicy lotniczy z Nigerii**

- (32) Komisja, przy wsparciu ze strony EASA, nadal ściśle monitoruje skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nigerii. W pismach z dnia 15 maja i 20 czerwca 2017 r. Komisja podkreśliła potrzebę ścisłego śledzenia przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Nigerii („NCAA”) wszelkich wniosków składanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nigerii o wydanie im przez EASA zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego („o.p.t.”).
- (33) Pismem z dnia 30 maja 2017 r. NCAA poinformował Komisję o swoim zamiarze przeprowadzenia szeroko zakrojonego audytu operacji przewoźnika lotniczego *Med-View Airline*, zarejestrowanego w Nigerii, jak również o działaniach podjętych przez NCAA wobec innych nigeryjskich przewoźników lotniczych.
- (34) W piśmie z dnia 10 października 2017 r. Komisja podkreśliła, że działania te są niewystarczające, biorąc pod uwagę stosowne wymagania i spodziewany wzrost działalności lotniczej w Nigerii. Poinformowała ona NCAA, że zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 rozpoczęto konsultacje.
- (35) W dniu 30 października 2017 r. przedstawiciele Komisji i EASA spotkali się z wysokimi rangą przedstawicielami NCAA na posiedzeniu poświęconym konsultacjom technicznym. Celem tego posiedzenia było uzyskanie od NCAA wyjaśnień na temat środków naprawczych i zapobiegawczych zastosowanych przez NCAA wobec *Med-View Airline* i innych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nigerii. Swoją prezentację na tym posiedzeniu NCAA poparło danymi dowodowymi świadczącymi o pewnej poprawie w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych podlegających władzom nigeryjskim na podstawie stosownych uregulowań międzynarodowych.
- (36) Na posiedzeniu NCAA poinformował Komisję i EASA o działaniach podjętych w celu poprawy zgodności z wymogami ICAO w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Urząd przedstawił również informacje dotyczące audytu przeprowadzonego u *Med-View Airline* i innych przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Nigerii, mianowicie *Arik Air*, *Air Peace* i *Kabo Air*, a także informacje o liczbie personelu NCAA, szkoleniu i kwalifikacji jego inspektorów oraz o swoim programie nadzoru nad bezpieczeństwem. NCAA ustanowił i wdraża program nadzoru w zakresie operacji lotniczych i zdatości do lotu, aby zapewnić ciągłą zgodność z uregulowaniami. Nigeria jest w trakcie wdrażania swojego państwowego programu bezpieczeństwa i planuje osiągnąć pełną jego implementację do końca 2018 r.
- (37) Z dostępnych obecnie informacji, w tym informacji przedstawionych przez NCAA na posiedzeniu w dniu 30 października 2017 r., można wnioskować, że Nigeria jest w trakcie usprawniania swojego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Wynika z nich wyraźnie, że takie usprawnienia mają nadal kluczowe znaczenie. Dotyczy to w szczególności poziomu wiedzy NCAA o planowanych działaniach przewoźników lotniczych podlegających jego nadzorowi, jak również faktycznego skutecznego wdrożenia przez ten urząd programu nadzoru nad bezpieczeństwem, w tym zarządzania w odniesieniu do niezgodności. W dniu 1 listopada 2017 r. Komisja zwróciła się o przekazanie dodatkowych informacji w tym zakresie. Komisja zaapelowała ponadto do NCAA o przekonanie nigeryjskich operatorów lotniczych, aby wstrzymali się ze składaniem wniosków do EASA o zezwolenia dla o.p.t., do czasu aż urząd ten będzie miał całkowitą pewność, że operatorzy ci spełniają stosowne międzynarodowe normy bezpieczeństwa lotniczego.
- (38) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Nigerii.
- (39) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### Przewoźnicy lotniczy z Rosji

- (40) Komisja, EASA i właściwe organy państw członkowskich nadal ściśle monitorują skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez ustalanie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (41) W dniu 20 października 2017 r. przedstawiciele Komisji i EASA spotkali się z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”). Celem spotkania było dokonanie przeglądu wyników dotyczących skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa uzyskanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji, na podstawie sprawozdań z inspekcji na płycie za okres od dnia 6 października 2016 r. do dnia 5 października 2017 r., oraz wskazanie przypadków, w których prowadzone przez FATA działania w zakresie nadzoru powinny zostać wzmocnione.
- (42) Podczas tego spotkania Komisja dokonała bardziej szczegółowego przeglądu wyników inspekcji na płycie SAFA u czterech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji. Nie zgłoszono zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa, ale FATA poinformowała Komisję o swojej działalności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do tych przewoźników lotniczych.
- (43) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez FATA na posiedzeniu poświęconym konsultacjom technicznym w dniu 20 października 2017 r., uznaje się, że FATA nie brakuje woli ani zdolności do działania w celu wyeliminowania wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji. Z tych powodów Komisja stwierdziła, że nie jest konieczne składanie wyjaśnień przez rosyjskie władze lotnicze ani którychkolwiek przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (44) 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 w celu objęcia tym wykazem przewoźników lotniczych z Rosji.
- (45) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego przez przewoźników lotniczych z Rosji, ustalając priorytety w zakresie inspekcji na płycie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (46) Jeżeli te inspekcje wykażą istnienie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań wobec przewoźników lotniczych z Rosji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### Przewoźnicy lotniczy z Saint Vincent i Grenadyn

- (47) W dniu 2 lutego 2017 r. przewoźnik lotniczy *Mustique Airways*, posiadający certyfikat wydany w Saint Vincent i Grenadynach, złożył do EASA ponowny wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t. Poprzedni wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t. złożony przez tego przewoźnika został przez EASA odrzucony ze względów bezpieczeństwa. EASA oceniła nowy wniosek zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014<sup>(1)</sup>.
- (48) EASA uznała plany działań naprawczych służących usunięciu niezgodności stwierdzonych przez nią w odniesieniu do wniosku *Mustique Airways* o wydanie zezwolenia dla o.p.t. za akceptowalne i postanowiła kontynuować ocenę wniosku aż do zamknięcia wszystkich kwestii dotyczących niezgodności. W dniu 11 września 2017 r. EASA poinformowała Komisję o tym, że zamknęła ostatnią z wymienionych kwestii dotyczących niezgodności i w związku z tym mogłaby wydać przedmiotowe zezwolenie, jeśli przewoźnik lotniczy zostałby wykreślony z wykazu bezpieczeństwa lotniczego.
- (49) W świetle tych informacji Komisja zwróciła się do *Mustique Airways* o przybycie na posiedzenie wyjaśniające i przedstawienie podjętych działań naprawczych oraz informacji na temat środków wprowadzonych w celu niedopuszczenia do ponownego wystąpienia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez EASA podczas oceny na potrzeby wydania zezwolenia dla o.p.t. W dniu 14 listopada 2017 r. przewoźnik *Mustique Airways* przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego rzeczony działania naprawcze. Obejmują one istotne zmiany w organizacji i wdrażaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem, wsparte nowym narzędziem internetowym i nową polityką bezpieczeństwa, służące wyeliminowaniu przez *Mustique Airways* przyczyn źródłowych stwierdzonych uchybień i zapobiegnięciu ich ponownemu wystąpieniu.

<sup>(1)</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).

- (50) Na posiedzeniu wyjaśniającym *Mustique Airways* przedstawił także informacje na temat kilku środków wprowadzonych przez niego w celu wdrożenia kultury bezpieczeństwa lotniczego w obrębie jego organizacji. Środki te obejmują regularne spotkania dotyczące kwestii bezpieczeństwa, odbywane zarówno na szczeblu kadry kierowniczej, jak i personelu, organizowane w celu zwiększenia poziomu wiedzy na temat bezpieczeństwa wśród personelu *Mustique Airways* oraz poprawy poziomu zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem.
- (51) Na podstawie wszystkich dostępnych obecnie informacji, w tym oceny przeprowadzonej przez EASA oraz informacji przedstawionych na posiedzeniu wyjaśniającym, należy stwierdzić, że *Mustique Airways* rozwiązał kwestie będące źródłem wykrytych uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz że *Mustique Airways* jest zdolny do rozwiązywania kwestii uchybień w zakresie bezpieczeństwa mogących wystąpić w przyszłości.
- (52) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźnika lotniczego *Mustique Airways* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (53) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze ustalania priorytetów w zakresie inspekcji na płycie przeprowadzanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Saint Vincent i Grenadynach.
- (54) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Tajlandii**

- (55) W dniach 20–27 września 2017 r. ICAO przeprowadziła w Tajlandii skoordynowaną inspekcję potwierdzającą ICAO w celu dokonania przeglądu kwestii podniesionych w protokole, będących podstawą istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa w odniesieniu do Tajlandii. Działania naprawcze podjęte przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Tajlandii („CAAT”) uznano za wystarczające do wyeliminowania uchybień będących źródłem istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa, a stopień skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego wzrósł do poziomu około 41 %. Toczą się jednak dodatkowe prace nad dalszym zwiększeniem poziomu skutecznego wdrożenia, a CAAT spodziewa się przeprowadzenia przez ICAO w 2018 r. skoordynowanej inspekcji potwierdzającej obejmującej wszystkie obszary systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego.
- (56) CAAT zaproszono na posiedzenie wyjaśniające w dniu 13 listopada 2017 r., aby mógł on przedstawić Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaktualizowane informacje na temat działań naprawczych podejmowanych w celu poprawy sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Tajlandii.
- (57) Na posiedzeniu tym CAAT przedstawił informacje na temat wielkości i działalności sektora lotnictwa cywilnego w Tajlandii oraz wyników skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO, podając również, że usunięto uchybienia będące podstawą istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa. Ponadto CAAT poinformował o postępach w realizacji planu na rzecz trwałej poprawy, obejmującego prace nad planem strategicznym na najbliższą przyszłość, aktualizację przepisów ustawowych i wykonawczych, organizację i personel organu, finansowanie działalności organu oraz systemy informatyczne, które CAAT będzie wykorzystywał do wsparcia swoich działań. Urząd ten przedstawił również informacje na temat swoich działań nadzorczych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii. Komisja zachęciła CAAT do dalszej realizacji prac w celu zapewnienia trwałej poprawy bezpieczeństwa lotniczego w Tajlandii.
- (58) Z dostępnych informacji wynika, że system nadzoru nad bezpieczeństwem w Tajlandii uległ poprawie. CAAT przedstawił w szczególności dowody na to, że w ostatnim roku poczyniono postępy. Dostępne w chwili obecnej informacje dotyczące przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii nie stanowią podstaw do decyzji o nałożeniu zakazu ani określonych ograniczeń operacyjnych na tych przewoźników.
- (59) W celu ścisłego monitorowania sytuacji nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Tajlandii, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (60) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajlandii.
- (61) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze ustalania priorytetów w zakresie inspekcji na płycie przeprowadzanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii.

- (62) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Ukrainy**

- (63) W dniu 19 kwietnia 2017 r. przewoźnik lotniczy *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”*, posiadający certyfikat wydany na Ukrainie, ponownie złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t. Po tym jak pierwszy wniosek tego przewoźnika o wydanie zezwolenia dla o.p.t. został odrzucony przez EASA ze względów bezpieczeństwa, Agencja oceniła nowy wniosek zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 452/2014.
- (64) W związku z tą oceną EASA przeprowadziła w dniach 28–29 czerwca 2017 r. kontrolę na miejscu w obiektach siedziby *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”*. Kontrola ta umożliwiła zamknięcie wszystkich kwestii dotyczących niezgodności stwierdzonych podczas oceny pierwszego wniosku, wykryto jednak pięć nowych niezgodności, w szczególności związanych ze zdatnością do lotu. Następnie *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* przedłożył EASA plan działań naprawczych w odpowiedzi na stwierdzone niezgodności. Na podstawie tego planu działań naprawczych wszystkie kwestie dotyczące stwierdzonych niezgodności zostały zamknięte w dniu 4 października 2017 r. w sposób w pełni satysfakcjonujący dla EASA. EASA poinformowała o tym Komisję dodając, że w związku z tym mogłaby wydać przedmiotowe zezwolenie, jeśli przewoźnik lotniczy zostałby wykreślony z wykazu bezpieczeństwa lotniczego.
- (65) Na tej podstawie *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* został zaproszony na posiedzenie wyjaśniające z udziałem Komisji i Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które odbyło się w dniu 13 listopada 2017 r. Na posiedzeniu tym przewoźnik przedstawił szczegółowe informacje na temat realizacji planu działań naprawczych opracowanego w odpowiedzi na niezgodności stwierdzone przez EASA podczas kontroli na miejscu w czerwcu 2017 r. Wyjaśnił on także, że wprowadził istotne zmiany w swojej organizacji i procedurach, aby zwiększyć swoją zdolność do zachowania zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotniczego. W celu zapewnienia trwałości tych środków oraz umożliwienia skutecznego kontrolowania swoich działań *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* zrestrukturyzował również swój wewnętrzny system jakości.
- (66) Na podstawie wszystkich dostępnych obecnie informacji, w tym oceny przeprowadzonej przez EASA oraz informacji przedstawionych na posiedzeniu wyjaśniającym, należy stwierdzić, że *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* rozwiązał kwestie będące źródłem wykrytych uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz że *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* jest zdolny do rozwiązywania kwestii uchybień w zakresie bezpieczeństwa mogących wystąpić w przyszłości.
- (67) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźnika lotniczego *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (68) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze ustalania priorytetów w zakresie inspekcji na płycie przeprowadzanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Ukrainie.
- (69) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Wenezueli**

- (70) W dniu 6 marca 2017 r. przewoźnik lotniczy *Avior Airlines*, posiadający certyfikat wydany w Wenezueli, złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t. EASA oceniła ten wniosek zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 452/2014.
- (71) Przeprowadzając ocenę bezpieczeństwa o.p.t. w odniesieniu do *Avior Airlines*, EASA wysunęła zastrzeżenia dotyczące niezdolności *Avior Airlines* do wykazania spełnienia stosownych wymagań. EASA uznała więc, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania *Avior Airlines* zezwolenia dla o.p.t. i że ten przewoźnik lotniczy nie spełnił stosownych wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 452/2014. W związku z tym w dniu 4 października 2017 r. EASA odrzuciła wniosek *Avior Airlines* o zezwolenie dla o.p.t., uzasadniając to względami bezpieczeństwa.



- (72) W dniu 10 października 2017 r. Komisja zwróciła się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Wenezueli („INAC”) o informacje na temat środków wprowadzonych przez ten urząd w następstwie odrzucenia przez EASA wniosku o zezwolenie dla o.p.t. złożonego przez *Avior Airlines*. Pismo to stanowiło rozpoczęcie konsultacji z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Wenezueli, zgodnie z kryteriami określonymi w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. Ponieważ źródła zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa wynikających z przeprowadzonej przez EASA oceny bezpieczeństwa o.p.t. w odniesieniu do *Avior Airlines* nie zostały usunięte, zarówno Urzędowi Lotnictwa Cywilnego Wenezueli („INAC”), jak i *Avior Airlines* umożliwiono złożenie wyjaśnień przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (73) W dniu 13 listopada 2017 r. INAC przedstawił Komisji informacje na temat działań w zakresie nadzoru prowadzonych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Wenezueli w ostatnich latach, jak również opis czynności nadzorczych przeprowadzonych w odniesieniu do przewoźnika lotniczego *Avior Airlines*.
- (74) Na posiedzeniu wyjaśniającym w dniu 14 listopada 2017 r. INAC przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat swojej struktury, swoich funkcji, kompetencji i zasobów, liczby incydentów i wypadków lotniczych, skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego, statusu w prowadzonym przez FAA programie oceny bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego, a także liczby i rodzaju organizacji podlegających jego nadzorowi. Objął on również swój proces nadzoru i zaprezentował wyniki działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem przeprowadzonych w odniesieniu do *Avior Airlines* w ostatnich latach. INAC podał, że zwiększył liczbę inspekcji u *Avior Airlines* ze względu na fakt, że przewoźnik ten powiększył swoją flotę. Doprowadziło to do wykrycia u *Avior Airlines* znacznej liczby uchybień w zakresie bezpieczeństwa, w szczególności w obszarze szkolenia personelu, zarządzania zmianami i systemu kontroli dokumentów.
- (75) INAC oświadczył, że nie wiedział o niezgodnościach stwierdzonych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Wenezueli w trakcie inspekcji na płycie dokonywanych przez państwa członkowskie, i wyraził chęć współpracy z EASA w celu zapewnienia ze swojej strony odpowiednich działań następczych w związku z tymi niezgodnościami.
- (76) Z przedstawionych informacji wynika, że INAC powinien dalej rozwijać swoje możliwości w zakresie inspekcji w odniesieniu do podlegających mu przewoźników lotniczych.
- (77) Na posiedzeniu wyjaśniającym *Avior Airlines* poinformował Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o środkach naprawczych wprowadzonych w celu wyeliminowania źródeł istotnych zastrzeżeń zgłoszonych przez EASA w ramach dokonywanej przez nią oceny bezpieczeństwa o.p.t., dotyczących takich obszarów jak zdatność do lotu i kontrola obsługi technicznej, wdrożenie i monitorowanie dyrektyw zdatności do lotu oraz system zarządzania bezpieczeństwem i jakością. *Avior Airlines* wykazał jednak wyraźny brak świadomości i zrozumienia wagi zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa zgłoszonych przez EASA i ustalonych w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzonych przez państwa członkowskie. Ponadto środki wprowadzone przez *Avior Airlines* wskazują na brak należytej analizy przyczyn źródłowych i odpowiednich planów działań naprawczych w celu zapobiegnięcia ponownemu wystąpieniu tych samych lub podobnych niezgodności, które stanowiły podstawę zgłoszonych zastrzeżeń.
- (78) Z dostępnych obecnie informacji, obejmujących wyniki oceny bezpieczeństwa o.p.t. dokonanej przez EASA, wyniki inspekcji na płycie przeprowadzonych przez państwa członkowskie oraz informacje przedstawione przez INAC i *Avior Airlines*, wynika, że istnieją dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa ze strony *Avior Airlines*. Z informacji tych wynika również, że przewoźnik *Avior Airlines* nie jest w stanie usunąć tych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, o czym świadczy między innymi nieodpowiedni i niewystarczający plan działań naprawczych przedstawiony w odpowiedzi na niezgodności stwierdzone przez EASA oraz brak odpowiedniej reakcji na niezgodności wykryte podczas inspekcji na płycie przeprowadzonych przez państwa członkowskie.
- (79) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźnika lotniczego *Avior Airlines* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (80) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze ustalania priorytetów w zakresie inspekcji na płycie przeprowadzanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Wenezueli.
- (81) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (82) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

(83) 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 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 30 listopada 2017 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”) lub nazwa handlowa, w przypadku różnic	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Wenezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamska Republika Iranu
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:</b>			<b>Islamska Republika Afganistanu</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	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

<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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika
DIEXIM	007	Nieznany	Republika Angoli
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
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 Republice Konga, w tym:</b>			<b>Republika Konga</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
EMERAUDE	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Konga
<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)

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 przewoźnika
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)
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

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 przewoźnika
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	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 DIRGANTARA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
AMA	135-054	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	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
HEVILIFT AVIATION	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INDO STAR AVIATION	135-057	Nieznany	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 AVIATION	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
MARTA BUANA ABADI	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

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 przewoźnika
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
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Nieznany	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
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Nieznany	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
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 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



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 przewoźnika
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>
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
<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

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 przewoźnika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nieznany	Republika Nepalu
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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:</b>			<b>Republika Sudanu</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republika Sudanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika
BADR AIRLINES	35	BDR	Republika Sudanu
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudanu
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	17	Nieznany	Republika Sudanu
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republika Sudanu
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republika Sudanu
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republika Sudanu
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR	51	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIR	56	TRQ	Republika Sudanu”

## ZAŁĄCZNIK II

## „ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH UNII <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”)	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniem	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B737-700, statków powietrznych typu Boeing B777-200, statków powietrznych typu Boeing B777-300 oraz statków powietrznych typu Boeing B777-300ER	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; statków powietrznych należących do floty Boeing B777-300, zgodnie z zapisem w AOC; oraz statków powietrznych należących do floty Boeing B777-300ER, 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 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	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.