

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1866

z dnia 28 listopada 2018 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 ⁽³⁾ niektóre państwa członkowskie i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) przekazały Komisji informacje, które są istotne na potrzeby uaktualnienia tego wykazu. Istotne informacje przekazały również państwa trzecie i organizacje międzynarodowe. Na podstawie tych informacji należy uaktualnić przedmiotowy wykaz.
- (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 i B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (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 (WE) nr 2111/2005 („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego”).
- (5) Komisja powiadomiła Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o wspólnych konsultacjach prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006 ⁽⁴⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Angoli, Białorusi, Beninu, Gambii, Indonezji, Mauretanii, Meksyku, Mołdawii, Nepalu, Rosji, Tajlandii, Wenezueli i Zambii. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Afganistanie, Gabonie, Kazachstanie, Libii i Mozambiku.
- (6) EASA przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego 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⁾.

⁽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 określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15).

⁽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 określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 8).

⁽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).

- (7) Dodatkowo EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach trzecich podlegających zakazowi wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006. EASA przekazała informacje o planach dalszej pomocy technicznej i kontynuacji współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami dotyczącymi bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz informacje 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 państwa członkowskie państwom trzecim w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie, zwłaszcza poprzez prowadzoną przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) bazę danych Sieci Wsparcia i Współpracy w dziedzinie Bezpieczeństwa (*ang.* Safety Collaborative Assistance Network).
- (8) Eurocontrol przedłożył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i funkcji alarmowania dotyczącej operatorów z państw trzecich (TCO) oraz przedstawił bieżące statystyki komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych objętych zakazem.

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (9) 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 prawa oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. Bułgaria i Malta powiadomiły Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o działaniach podjętych przez nie w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane, odpowiednio, w Bułgarii i na Malcie.
- (10) Państwa członkowskie jeszcze raz potwierdziły swoją gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały, iż w wyniku nieprzestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez unijnych przewoźników lotniczych istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Angoli

- (11) Pismem z dnia 30 kwietnia 2018 r. Komisja zwróciła się do właściwego organu Angoli – *Instituto Nacional da Aviação Civil* („INAVIC”) o wykaz dokumentów i działań, które należy wykonać.
- (12) INAVIC przekazał wszystkie wymagane dokumenty w wyznaczonym terminie. EASA przeanalizowała dokumentację przedstawioną przez INAVIC i stwierdziła, że dokumentacja jest klarowna i ma prawidłową strukturę. Ponadto przedłożone przez INAVIC kopie certyfikatów przewoźnika lotniczego („AOC”) i specyfikacji operacyjnych były zgodne z formatem ICAO. INAVIC przedstawił solidny przegląd działań podjętych w następstwie ustaleń dokonanych w trakcie nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do angolskich przewoźników lotniczych w obszarach operacji lotniczych („OPS”) i zdolności do lotu („AIR”).
- (13) Procedury i przepisy INAVIC zostały zaktualizowane po 2015 r., głównie w obszarach AIR, OPS i medycyny lotniczej. Ponadto zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa INAVIC aktywnie przekazywał ICAO aktualizacje swojego planu działań naprawczych („CAP”).
- (14) W celu uzyskania bardziej szczegółowego i popartego dowodami zrozumienia działań w zakresie nadzoru w Angoli Komisja zwróciła się do INAVIC o przedstawienie sprawozdań z przeprowadzonych kontroli lub audytów dotyczących ponownej walidacji AOC, w tym szczegółowego opisu zidentyfikowanych uchybień i zastosowanych działań następczych w odniesieniu do przewoźników lotniczych *Sonair*, *Air Jet* i *Heli-Malongo*.
- (15) Sprawozdania te zostały wysłane do EASA, która stwierdziła, że dane w nich zawarte były istotne i miały wysoką jakość merytoryczną. Sprawozdania te wykazały również, że dani przewoźnicy lotniczy wdrożyli odpowiednie działania naprawcze w oparciu o ustalenia INAVIC.
- (16) INAVIC powiadomił Komisję, że wydał certyfikaty dwóm nowym przewoźnikom lotniczym, tj. *Bestflya Aircraft Management* oraz *SJL*. INAVIC poinformował również Komisję, że siedmiu przewoźników, tj. *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* i *Mavewa*, nie posiada już ważnego AOC.

- (17) Na podstawie obecnie dostępnych informacji Komisja stwierdza, że INAVIC poczynił postępy w zakresie wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji w sprawie zniesienia zakazu dotyczącego przewoźników lotniczych z Angoli należy jednak zweryfikować te postępy w trakcie unijnej wizytacji oceniającej w INAVIC i u wybranych angolskich przewoźników lotniczych.
- (18) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że obecnie wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia nowych przewoźników lotniczych *Bestflya Aircraft Management* i *SJL Przewoźników Air Nave, Air26, Angola Air Services, Diexim, Fly540, Gira Globo* oraz *Mawewa* należy wykreślić z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, ponieważ nie mają już ważnego AOC.

Przewoźnicy lotniczy z Białorusi

- (19) W następstwie stwierdzenia przez EASA uchybień w zakresie bezpieczeństwa w ramach procedury wydawania zezwoleń dla operatorów z państw trzecich Komisja, zgodnie z przepisami art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 473/2006, rozpoczęła w dniu 17 września 2018 r. konsultacje z Departamentem Lotnictwa Białorusi („AD-BLR”).
- (20) W dniu 8 listopada 2018 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA i przedstawicielami AD-BLR. W trakcie tego posiedzenia Komisja podkreśliła znaczenie prawidłowego i regularnego informowania Komisji o działaniach AD-BLR w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. AD-BLR przedstawił zarys działań naprawczych przedsięwziętych w celu likwidacji uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez EASA w ramach procedury wydawania zezwoleń dla operatorów z państw trzecich i działań monitorujących. Chociaż informacje te były wymagane już w momencie rozpoczęcia konsultacji, AD-BLR nie przedstawił wystarczających informacji na temat planowania działań w zakresie nadzoru oraz ich wyników. Mając na względzie trudności, jakie napotykali niektórzy wnioskodawcy posiadający wydane na Białorusi certyfikaty przy przechodzeniu procedury wydawania zezwoleń dla operatorów z państw trzecich, głównie ze względu na uchybienia w dziedzinie bezpieczeństwa, Komisja uwypukliła znaczenie zgodności z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa ze strony AD-BLR w trakcie wypełniania obowiązków w zakresie bezpieczeństwa.
- (21) W związku z występującymi uchybieniami w dziedzinie bezpieczeństwa Komisja zaprosiła AD-BLR na wysłuchanie zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, które odbyło się w dniu 13 listopada 2018 r. Podczas tego wysłuchania AD-BLR przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ogólne informacje na temat sektora lotnictwa na Białorusi, personelu dostępnego na potrzeby działań w zakresie nadzoru oraz sposobu przeprowadzania przez białoruskie władze badań wypadków. AD-BLR przedstawił również informacje o stanie nadzoru nad bezpieczeństwem na Białorusi poprzez odniesienie się do odpowiednich krytycznych elementów ICAO. AD-BLR powtórzył wezwanie do ścisłej współpracy z UE i poinformował o rozpoczęciu wdrażania niektórych regulacji UE, w szczególności tych, które dotyczą obszarów zdolności do lotu i operacji. Mając pewność, że jego działania są prowadzone w pełnej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, AD-BLR zaprosił UE do przeprowadzenia wizytacji oceniającej w celu uzyskania lepszego wglądu w kwestie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem na Białorusi.
- (22) Komisja stoi na stanowisku, że brak udokumentowanych informacji i trudności z wymianą informacji od momentu rozpoczęcia oficjalnych konsultacji utrudniają ocenę sposobu wywiązywania się ze swoich zobowiązań przez AD-BLR. Komisja uznaje zatem, że konieczne jest przeprowadzenie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu przed następnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (23) Komisja uważa ponadto, że wyniki inspekcji na płycie SAFA w odniesieniu do przewoźnika BELAVIA, jedyne regularne przewoźnika pasażerskiego posiadającego certyfikat wydany na Białorusi, nie budzą na obecnym etapie szczególnych obaw co do bezpieczeństwa u tego przewoźnika lotniczego. Odnośnie do przewoźników lotniczych wykonujących operacje ładunkowe środki egzekwowania prawa zostały już przedsięwzięte przez EASA w stosunku do *JSC Aircompany Grodno* i *Transaviaexport Airlines*.
- (24) Pomimo że jest rzeczą oczywistą, iż różnorodne zidentyfikowane uchybienia będą wymagały usunięcia, nie są one jednak na tyle poważne, aby powodowały uwzględnienie przewoźników lotniczych z Białorusi w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (25) Na podstawie obecnie dostępnych informacji i zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Białorusi nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (26) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa przez Białoruś w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Białorusi.

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

Przewoźnicy lotniczy z Beninu

- (28) W maju 2017 r. Komisja usunęła wszystkich przewoźników lotniczych podlegających władzom Beninu z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ⁽¹⁾.
- (29) Pismem z dnia 14 września 2018 r. Komisja zwróciła się do *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin* („ANAC Bénin”) o wykaz dokumentów dotyczących jej struktury, systemu nadzoru, działalności, w tym wykazu posiadaczy AOC oraz zarejestrowanych statków powietrznych, a także zastosowanych środków egzekwowania prawa.
- (30) W dniu 15 października 2018 r. ANAC Bénin przedstawiła wymagane informacje, w tym szczegółowe informacje dotyczące organizacji wewnętrznej ANAC Bénin, kwalifikacji personelu, polityki w zakresie szkoleń, procedury nadzoru, systemu zgłaszania zdarzeń oraz procedury wydawania i walidacji licencji.
- (31) W przedstawionych dokumentach była również mowa o dwóch przewoźnikach lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez ANAC Bénin, tj. *Air Taxi Bénin* i *ASAB*.
- (32) Komisja zachęca ANAC Bénin do regularnego składania sprawozdań dotyczących stałej poprawy wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa oraz podawania wszelkich nowych powiązanych informacji, w szczególności dotyczących wydawania certyfikatów dla nowych przewoźników lotniczych.
- (33) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Beninu nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.

Przewoźnicy lotniczy z Gambii

- (34) Przewoźnicy lotniczy z Gambii nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Pismem z dnia 24 sierpnia 2018 r. Komisja zwróciła się do organu lotnictwa cywilnego Gambii („CAAG”) o przekazanie dokumentacji dotyczącej jego struktury, systemu nadzoru, działań w zakresie nadzoru, w tym wykazu posiadaczy AOC oraz zarejestrowanych statków powietrznych, a także egzekwowania przepisów. CAAG przekazał wymagane informacje w dniu 28 września 2018 r.
- (35) CAAG poinformował Komisję, że wówczas w jego kraju nie było żadnych posiadaczy AOC oraz że rejestr statków powietrznych obejmował 18 statków powietrznych. Szereg z nich zostało odstawionych do hangarów, inne nie nadają się już do eksploatacji.
- (36) W odniesieniu do od przewoźnika lotniczego *Sonnig International Private Jets Gambia – SIPJ(G)* CAAG potwierdził, że od sierpnia 2017 r. nie posiada on ważnego gambijskiego AOC.
- (37) Tym samym pismem CAAG poinformował również, że w dniach 16–26 lipca 2018 r. ICAO przeprowadziła lokalny audyt nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO w ramach prowadzonego przez ICAO globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem. CAAG zobowiązał się do przekazania Komisji sprawozdania z audytu, gdy będzie ono dostępne. Wyniki poprzedniego audytu z 2005 r. wskazują całościowe skuteczne wdrożenie na poziomie 78,46 %.
- (38) Na podstawie powyższych informacji Komisja uznaje, że na obecnym etapie nie ma wskazań, iż CAAG nie jest w stanie wywiązać się ze swoich zobowiązań międzynarodowych dotyczących nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (39) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Gambii nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/830 z dnia 15 maja 2017 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 124 z 17.5.2017, s. 3, motywy dotyczące Beninu 12–19).

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (40) Wszyscy przewoźnicy z Indonezji zostali usunięci z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 w czerwcu 2018 r. ⁽¹⁾ W celu dalszego monitorowania nadzoru nad bezpieczeństwem Komisja i Dyrekcja Generalna ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji („DGCA Indonezja”) kontynuowały konsultacje zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. Komisja monitoruje postępy DGCA Indonezja w zakresie zapewnienia zgodności indonezyjskiego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W związku z powyższym pismem z dnia 26 września 2018 r. DGCA Indonezja przekazała Komisji dodatkowe informacje oraz aktualizację dotyczącą działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w okresie od maja 2018 r. do sierpnia 2018 r. oraz uzgodnionego CAP.
- (41) Powyższe informacje obejmowały wykaz przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji, zarejestrowanych statków powietrznych oraz działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, wykaz środków egzekwowania prawa przedsięwziętych przez DGCA Indonezja, aktualizację stanu CAP wynikającą z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2018 r., a także aktualizacje dotyczące wdrożenia planu działania dotyczącego nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów („PBN”) oraz pomocy technicznej świadczonej na rzecz DGCA Indonezja.
- (42) Odnośnie do wykazu przewoźników lotniczych, statków powietrznych i działań w zakresie nadzoru we wspomnianym okresie DGCA Indonezja wydała jeden nowy AOC część 121 i dwa nowe AOC część 135.
- (43) Odnośnie do środków egzekwowania prawa DGCA Indonezja zawiesiła dwa certyfikaty przewoźnika lotniczego (część 121 i część 135), unieważniła jeden certyfikat walidacji i nałożyła jedną sankcję administracyjną w odniesieniu do posiadacza AOC część 135. Oprócz tego DGCA Indonezja podjęła pierwsze kroki w celu wzmocnienia nadzoru w zakresie części medycznej udzielania licencji w odpowiedzi na kwestie zidentyfikowane w trakcie unijnej wizytacji oceniającej w marcu 2018 r. i zawiesiła dwóch posiadaczy licencji lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie.
- (44) Uwzględniono również zalecenie dotyczące wdrożenia PBN. Do końca roku 2018 Indonezja zamierza priorytetowo wdrożyć procedury PBN w 23 z 25 międzynarodowych portów lotniczych. Wdrożenie PBN w krajowych i peryferyjnych portach lotniczych jest realizowane, ale w różnym tempie.
- (45) DGCA Indonezja powiadomiła również Komisję o stanie działań naprawczych wynikających ze skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO przeprowadzonej w 2017 r. W dniu 25 lipca 2018 r. ICAO dokonała przeglądu CAP w obszarze zdolności do lotu. Wszystkie działania naprawcze zostały w pełni lub częściowo zaakceptowane przez ICAO.
- (46) Po wypadku z ofiarami śmiertelnymi lotu JT610 przewoźnika lotniczego *Lion Air* w dniu 29 października 2018 r. DGCA Indonezja skontaktowała się z Komisją w ciągu 24 godzin i cały czas przekazuje informacje, z uwzględnieniem działań zapobiegawczych podjętych po wypadku w odniesieniu do przewoźników, których flota obejmuje statki powietrzne tego samego typu (jeden statek powietrzny eksploatowany przez przewoźnika lotniczego *Garuda* i 10 statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźnika lotniczego *Lion Air*).
- (47) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Indonezji nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (48) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez Indonezję w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji.
- (49) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Mauretanii

- (50) W grudniu 2012 r. Komisja podjęła decyzję o usunięciu wszystkich przewoźników lotniczych podlegających władzom Mauretanii z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ 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, motywy dotyczące Indonezji 40–64).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 1146/2012 z dnia 3 grudnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 333 z 5.12.2012, s. 7, motywy dotyczące Mauretanii 71–81).

- (51) Pismem z dnia 30 sierpnia 2018 r. Komisja zwróciła się do właściwego organu Mauretanii – *Agence Nationale de l'Aviation Civile* („ANAC Mauritania”) – o przekazanie dokumentacji dotyczącej jego struktury, systemu nadzoru, działalności, w tym wykazu posiadaczy AOC oraz zarejestrowanych statków powietrznych, a także zastosowanych środków egzekwowania prawa.
- (52) W dniu 10 października 2018 r. ANAC Mauritania przedstawił wymagane informacje, w tym informacje dotyczące struktury organizacyjnej i personelu, posiadaczy AOC wraz ze specyfikacjami operacyjnymi, statków powietrznych zarejestrowanych w Mauretanii, a także wyników działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, działań dotyczących egzekwowania prawa oraz wykazu incydentów i wypadków od 2016 r.
- (53) ANAC Mauritania powiadomił Komisję, że wówczas było dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mauretanii, tj. *Mauritania Airlines* z siedzibą w Nawakszut pełniący funkcję narodowego przewoźnika lotniczego i *Class Aviation* świadczący usługi taksówek powietrznych.
- (54) Komisja zachęca ANAC Mauritania do regularnej sprawozdawczości w zakresie ciągłych usprawnień wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (55) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Mauretanii nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.

Przewoźnicy lotniczy z Meksyku

- (56) Przewoźnicy lotniczy z Meksyku nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. W następstwie wypadku z ofiarami śmiertelnymi meksykańskiego przewoźnika lotniczego *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*, do którego doszło w dniu 18 maja 2018 r. na Kubie, Komisja skontaktowała się z *Dirección General de Aeronáutica Civil of Mexico* („DGAC Mexico”), prosząc o przekazanie szczegółowych informacji. Według DGAC Mexico AOC przewoźnika *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* został zawieszony, a zawieszenie uchylono w dniu 29 sierpnia 2018 r. w następstwie inspekcji przeprowadzonych przez DGAC Mexico. Sam wypadek i krótki okres między zawieszeniem AOC a uchynieniem zawieszenia wzbudziły wątpliwości co do sposobu przeprowadzenia nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przez DGAC Mexico. Oprócz wspomnianego wypadku pojawiły się liczne oznaki wskazujące, że poziom bezpieczeństwa lotniczego w Meksyku mógł się obniżyć, ponieważ liczba wypadków i poważnych incydentów wzrosła w trakcie 2018 r.
- (57) W dniu 16 października 2018 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA i przedstawicielami DGAC Mexico. W trakcie tego posiedzenia DGAC Mexico przedstawiła istotne informacje na temat swojej struktury, wydawania licencji, certyfikacji i działań w zakresie nadzoru, a także na temat personelu odpowiedzialnego za nadzór nad bezpieczeństwem, procedur nadzoru i ram prawnych. DGAC Mexico wyjaśniła również powody szybkiego uchynienia zawieszenia AOC dla *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*.
- (58) Komisja odnotowała szybkie tempo rozwoju sektora lotnictwa w Meksyku w 2017 r., w szczególności pod względem liczby zarejestrowanych statków powietrznych, przewoźników lotniczych i tras, a także wyraziła pewne obawy co do możliwości DGAC Mexico w zakresie sprawowania właściwego nadzoru nad bezpieczeństwem. W odpowiedzi DGAC Mexico stwierdziła, że uważa, iż posiada niezbędne zdolności i podkreśliła fakt, że duży przewoźnik (*Mexicana de Aviación*) ogłosił bankructwo, a nowi przewoźnicy lotniczy (np. *Volaris, Aerojet*) używają tych samych modeli statków powietrznych. W związku z tym według DGAC Mexico wzrost liczby zarejestrowanych statków powietrznych nie ma znaczącego wpływu na zdolność DGAC Mexico w zakresie nadzoru.
- (59) Odnośnie do przewoźnika *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* DGAC Mexico wyjaśniła, że *Global Air* odwołał się przeciwko zawieszeniu AOC, a także przeciwko specjalnemu systemowi inspekcji przeprowadzanych przez DGAC Mexico. Na zakończenie postępowania sądowego *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* wniósł o cofnięcie rejestracji swoich statków powietrznych i swoich AOC. Wskutek tego wniosku statki powietrzne *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* nie mają pozwolenia na wykonywanie przewozów w Meksyku.
- (60) W wyniku powyższego posiedzenia oraz na żądanie Komisji DGAC Mexico przedstawiła również informacje dotyczące wypadków i poważnych incydentów, które miały miejsce w ciągu ostatnich 5 lat, a także informacje dotyczące liczby przypadków zawieszenia, cofnięcia oraz innych środków egzekwowania prawa przedsięwziętych w latach 2017 i 2018. DGAC Mexico przekazała również Komisji ustalenia i CAP wynikające z dodatkowych inspekcji przeprowadzonych w odniesieniu do *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* po wypadku na Kubie, a także ustalenia i CAP dotyczące trzech innych meksykańskich przewoźników lotniczych.

- (61) Na podstawie przeprowadzonych konsultacji i przekazanych informacji Komisja uznaje, że na obecnym etapie DGAC Mexico wykonuje nadzór nad bezpieczeństwem w sposób wystarczająco ciągły (np. przedłużanie ważności certyfikatów co dwa lata). Meksykańskie ramy prawne dotyczące lotnictwa wydają się być kompleksowe i zgodne z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Wyniki inspekcji na płycie SAFA przeprowadzonych u przewoźników lotniczych z Meksyku nie budzą na tym etapie szczególnych wątpliwości co do bezpieczeństwa.
- (62) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane w trakcie posiedzenia poświęconego konsultacjom technicznym w dniu 16 października 2018 r. i po nim, Komisja uznaje, że na obecnym etapie DGAC Mexico posiada niezbędne zdolności i gotowość do eliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (63) 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 w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Meksyku.
- (64) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Mołdawii

- (65) Pismem z dnia 27 września 2018 r. Komisja powiadomiła organ lotnictwa cywilnego Mołdawii („CAAM”) o pewnych zastrzeżeniach odnoszących się do bezpieczeństwa związanych z przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez CAAM. Jednocześnie Komisja powiadomiła CAAM o rozpoczęciu konsultacji na podstawie art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (66) W dniu 12 października 2018 r. CAAM powiadomił Komisję o działaniach w dziedzinie nadzoru przeprowadzonych w ostatnich latach w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mołdawii w okresie ostatnich trzech lat oraz o nadzorze sprawowanym w odniesieniu do przewoźnika lotniczego *Air Moldova*.
- (67) Na podstawie obecnie dostępnych informacji, z uwzględnieniem przeprowadzonej przez EASA oceny zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego, inspekcji na płycie przeprowadzonych przez państwa członkowskie w ramach programu SAFA oraz informacji przedstawionych przez CAAM, Komisja uznaje, że CAAM powinna dalej rozwijać swoje zdolności w zakresie inspekcji przewoźników lotniczych, w stosunku do których pełni obowiązki dotyczące certyfikacji i nadzoru.
- (68) W dniu 29 października 2018 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA, CAAM i przedstawicielami *Air Moldova*. Podczas spotkania CAAM przedstawił informacje na temat działań w zakresie nadzoru, w tym planów dotyczących rekrutacji i szkolenia personelu technicznego oraz strategicznego podejścia do poprawy zdolności w zakresie nadzoru. Przewoźnik *Air Moldova* przekazał informacje na temat sposobu postępowania z zastrzeżeniami wskazującymi na rzekomy brak odpowiedniej kultury bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie, które zostały przedstawione w następstwie pewnych ustaleń SAFA.
- (69) W związku z ustalonymi uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa Komisja zaprosiła CAAM i przewoźników lotniczych *Air Moldova* i *Aerotranscargo* na wysłuchanie w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Wysłuchanie to odbyło się w dniu 13 listopada 2018 r. CAAM przedstawił swoją strukturę organizacyjną, z uwzględnieniem szczegółowych informacji dotyczących jego pracowników, a także przekazał informacje dotyczące ram prawnych lotnictwa cywilnego w Mołdawii i ich przyszłego rozwoju, z uwzględnieniem wdrożenia umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Republiką Mołdawii⁽¹⁾. Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez CAAM, w 2018 r. przetransponowano do ustawodawstwa Mołdawii 14 unijnych aktów prawnych, a w 2019 r. planuje się transpozycję dodatkowych 17 aktów.
- (70) W trakcie wysłuchania CAAM zobowiązał się do stałego informowania Komisji o swoich działaniach w zakresie nadzoru przedsięwziętych w celu poprawy stanu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Mołdawii. CAAM potwierdził, że oczekuje unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w Mołdawii i udzieli jej wsparcia.
- (71) W trakcie wysłuchania przewoźnik lotniczy *Air Moldova* przedstawił strukturę i działanie swojego systemu zarządzania jakością oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem. Przekazał on także Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje o procesach wprowadzonych w celu zapewnienia bezpieczeństwa swoich operacji, np. odnośnie do identyfikacji zagrożeń, monitorowania parametrów lotu oraz oceny i ograniczania ryzyka. *Air Moldova* przedstawił wyjaśnienia dotyczące prowadzonego przez siebie dochodzenia dotyczącego incydentu z udziałem jednego ze swoich statków powietrznych w trakcie lądowania w porcie lotniczym Fumicino w Rzymie w 2017 r., a także działań w zakresie bezpieczeństwa podjętych bezpośrednio po tym incydencie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 292 z 20.10.2012, s. 3.

- (72) W trakcie wysłuchania przewoźnik *Aerotrascargo* przedstawił informacje na temat swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, procesu analizy danych lotu i wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa. Przekazał on w szczególności szczegółowe informacje dotyczące skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa i zapewniania bezpieczeństwa.
- (73) Komisja, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, zamierza przeprowadzić unijną wizytację oceniającą na miejscu w Mołdawii w celu weryfikacji, czy certyfikacja i nadzór nad przewoźnikami lotniczymi ze strony CAAM odbywa się zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Przedmiotowa wizyta oceniająca na miejscu będzie się koncentrować na CAAM i wybranych mołdawskich przewoźnikach lotniczych.
- (74) Pomimo że jest rzeczą oczywistą, iż różnorodne zidentyfikowane uchybienia będą wymagały usunięcia, nie są one jednak na tyle poważne, aby powodowały uwzględnienie przewoźników lotniczych z Mołdawii w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (75) W oparciu o obecnie dostępne informacje, 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 w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Mołdawii.
- (76) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa przez Mołdawię w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mołdawii.
- (77) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Nepalu

- (78) Pismem z dnia 26 sierpnia 2018 r. organ lotnictwa cywilnego Nepalu („CAAN”) poinformował Komisję o postępach poczynionych przez CAAN we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Zgodnie z przedstawionymi informacjami CAAN poczynił pewne ograniczone postępy w zakresie wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Przedstawione informacje nie są jednak wystarczające, aby wyciągnąć wnioski co do rzeczywistego stanu bezpieczeństwa w Nepalu.
- (79) Dostępne materiały dowodowe wskazują, że od początku 2018 r. w Nepalu miały miejsce cztery wypadki w lotnictwie cywilnym. Ostatni wypadek miał miejsce w dniu 1 września 2018 r. w międzynarodowym porcie lotniczym Tribhuvan w Katmandu w Nepalu, w którym to wypadku uczestniczył statek powietrzny eksploatowany przez *Yeti Airlines*. Komisja wzywa CAAN do działania na rzecz wdrożenia zaleceń z oficjalnych sprawozdań z badania wypadków oraz do sporządzania analiz przyczyn i podjęcia działań mających na celu ich usunięcie.
- (80) Odnośnie do wniosku CAAN o unijną wizytację oceniającą na miejscu Komisja wraz z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego stoją na stanowisku, że przeprowadzenia takiej wizytacji byłoby przedwczesne, ponieważ wskaźnik wypadków w Nepalu jest nadal wysoki. W związku z tym Nepal powinien przede wszystkim postarać się zmniejszyć liczbę wypadków i przedstawić zadowalające dowody w tym zakresie przez okres co najmniej 2 lat.
- (81) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Nepalu nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.

Przewoźnicy lotniczy z Rosji

- (82) Komisja, EASA i właściwe organy państw członkowskich w minionym okresie 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 trybie priorytetowym inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (83) W dniu 5 października 2018 r. przedstawiciele Komisji, EASA i jednego państwa członkowskiego spotkali się z przedstawicielami rosyjskiej 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 19 września 2017 r. do dnia 18 września 2018 r.), oraz w celu określenia przypadków wymagających wzmocnienia działań FATA w zakresie nadzoru.

- (84) Podczas tego spotkania Komisja przeanalizowała bardziej szczegółowo wyniki inspekcji na płycie SAFA u czterech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji. Nie odnotowano problemów związanych z bezpieczeństwem, ale FATA poinformowała Komisję, że ze względu na ograniczoną liczbę inspekcji przeprowadzonych w odniesieniu do niektórych przewoźników lotniczych, u dwóch spośród tych przewoźników przeprowadzone zostaną w następnym kwartale dodatkowe inspekcje.
- (85) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez FATA w trakcie posiedzenia w dniu 5 października 2018 r., Komisja uznaje, że na obecnym etapie FATA posiada niezbędne zdolności i gotowość do eliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Z tych powodów Komisja stwierdziła, że nie jest konieczne składanie wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przez rosyjskie władze lotnicze ani jakichkolwiek przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji.
- (86) 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.
- (87) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie właściwych międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych z Rosji, ustalając priorytety w zakresie inspekcji na płycie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (88) Jeżeli te inspekcje wykażą występowanie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do nałożenia zakazu wykonywania przewozów na niektórych przewoźników lotniczych z Rosji i uwzględnienia ich w załączniku A lub załączniku B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Tajlandii

- (89) Pismem z dnia 17 września 2018 r. Komisja zwróciła się do organu lotnictwa cywilnego Tajlandii („CAAT”) o sprawozdanie z postępów działań CAAT w zakresie certyfikacji i nadzoru.
- (90) W dniu 24 października 2018 r. CAAT przedstawił sprawozdanie z postępów w zakresie stanu lotnictwa cywilnego w Tajlandii, organizacji CAAT, jego systemu nadzoru i przedsięwziętych środków egzekwowania prawa.
- (91) W przedmiotowym sprawozdaniu z postępów przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące wdrożenia planu zrównoważonego rozwoju, który obejmuje przegląd organizacyjny, określenie wymaganych usprawnień, planowane przeglądy przepisów ustawowych i wykonawczych oraz potrzeby w zakresie zrównoważonego rozwoju gospodarczego i budżetu.
- (92) CAAT nadal prowadzi proces ponownej certyfikacji posiadaczy AOC. Według stanu na wrzesień 2018 r. 22 przewoźników lotniczych uzyskało ponowną certyfikację, natomiast dwóch przewoźników lotniczych znajduje się na etapie demonstracji i inspekcji, a dwóch przechodzi etap oceny dokumentów. Wszyscy przewoźnicy lotniczy upoważnieni do prowadzenia przewozów międzynarodowych otrzymali ponownie certyfikaty.
- (93) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Tajlandii nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (94) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa przez Tajlandię w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii.
- (95) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Wenezueli

- (96) W dniu 6 marca 2017 r. przewoźnik lotniczy *Avior Airlines*, posiadający certyfikat wydany w Wenezueli, złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego. EASA oceniła przedmiotowy wniosek i w dniu 4 października 2017 r. odrzuciła wydanie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego ze względów bezpieczeństwa, ponieważ przewoźnik lotniczy *Avior Airlines* nie spełnił obowiązujących wymogów rozporządzenia (UE) nr 452/2014.

- (97) W dniu 14 listopada 2017 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchały Instituto Nacional de Aeronáutica Civil („INAC”) i przewoźnika *Avior Airlines*, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005. Po tym wysłuchaniu, w listopadzie 2017 r. Komisja zmieniła wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, a przewoźnik lotniczy *Avior Airlines* został włączony do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ⁽¹⁾.
- (98) Komisja kontynuowała konsultacje z INAC zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. W dniu 29 sierpnia 2018 r. Komisja, EASA i INAC odbyli posiedzenie techniczne, w trakcie którego Komisja wyjaśniła swoje obawy dotyczące możliwości wypełnienia przez INAC zobowiązań międzynarodowych w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem swoich przewoźników lotniczych.
- (99) W trakcie posiedzenia technicznego INAC przedstawił ogólny przegląd swojego procesu nadzoru nad lotnictwem, stanu krajowego programu bezpieczeństwa i kilka przykładów podjętych środków egzekwowania prawa wraz z informacjami dotyczącymi lotnictwa w Wenezueli. W ramach działań następczych po tym posiedzeniu INAC przedstawił dodatkową dokumentację techniczną. INAC wyjaśnił również, że po posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które odbyło się w listopadzie 2017 r., zwrócił się do przewoźników lotniczych, którzy nadal mieli nieusunięte uchybienia ustalone w czasie inspekcji na płycie SAFA o podjęcie działań w odpowiedzi na te ustalenia. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez kontrolujące państwa członkowskie niektórzy wenezuelscy przewoźnicy lotniczy rozpoczęli podejmowanie działań w odpowiedzi na dokonane przez nie ustalenia, jednakże robią to czasami w niespójny sposób. Przykładowo zaproponowano różne działania naprawcze w odniesieniu do tych samych lub podobnych uchybień, a szereg działań naprawczych jedynie częściowo eliminowało zasygnalizowane uchybienia.
- (100) EASA, państwa członkowskie i Komisja przeanalizowały przedstawioną dokumentację, oceny zezwoleń dla operatorów z państw trzecich wykonane przez EASA, a także ustalenia SAFA i odpowiedzi na nie. Pod tym względem, chociaż wdrożono pewne elementy systemu nadzoru i wydawały się one odpowiednie w zakresie struktury, liczby personelu nadzoru, udokumentowanych procedur i planowania inspekcji, analiza dostępnych informacji wykazała szereg potencjalnych rozbieżności. Niektóre sprawozdania z kontroli opisują poważne naruszenia, które w normalnej sytuacji nie powinny być mieć miejsca, jeżeli przewoźnicy lotniczy podlegaliby należytemu ciągłemu nadzorowi ze strony INAC. Środki podjęte przez przewoźników lotniczych w odpowiedzi na ustalenia przedstawione w sprawozdaniach z kontroli INAC wydają się wykazywać na brak właściwej analizy przyczyn źródłowych i odpowiednich CAP, co mogłoby zapobiec ponownemu wystąpieniu takich samych lub podobnych niezgodności. Wydaje się, że tego problemu nie zidentyfikowano ani nie uwzględniono go w działaniach następczych po kontrolach INAC.
- (101) W związku z tym, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, Komisja zaprosiła INAC na wysłuchanie w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. W trakcie wysłuchania w dniu 14 listopada 2018 r. INAC przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przegląd wenezuelskich ram prawnych w dziedzinie lotnictwa, strukturę INAC, dane liczbowe dotyczące personelu i branży lotniczej, a także bardziej szczegółowe informacje na temat działań w zakresie nadzoru w latach 2017 i 2018, na temat przeprowadzonych i planowanych inspekcji, środków egzekwowania prawa, stanu wdrożenia krajowego programu bezpieczeństwa oraz na temat podejścia do nadzoru opartego na analizie ryzyka, wraz z innymi istotnymi informacjami technicznymi. INAC ponownie potwierdził swoje zobowiązanie do wypełnienia międzynarodowych zobowiązań dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, a także chęć ustanowienia struktur współpracy z EASA.
- (102) W trakcie wysłuchania państwa członkowskie zadawały pytania mające na celu zrozumienie, czy system nadzoru został skutecznie wdrożony w Wenezueli. Nie wszystkie odpowiedzi udzielane przez przedstawicieli INAC były wystarczająco szczegółowe.
- (103) Komisja odnotowuje, że skuteczne wdrożenie w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO osiągnęło poziom 93,51 %. Audyt w ramach globalnego programu kontroli nad bezpieczeństwem ICAO przeprowadzono w 2009 r., a ostatnia skoordynowana inspekcja potwierdzająca ICAO miała miejsce w 2013 r.
- (104) Komisja odnotowuje również, że ośmiu przewoźników lotniczych z Wenezueli przekazało EASA oficjalne wnioski o wydanie zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego. Do tej pory żaden wenezuelski przewoźnik lotniczy nie otrzymał zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego. Ze względów bezpieczeństwa EASA rozpatrzyła odmownie wniosek *Avior Airlines*; siedem pozostałych wniosków zostało odrzuconych przez EASA ze względów administracyjnych lub wycofanych przez przewoźników lotniczych.
- (105) Komisja przyjmuje do wiadomości, że Wenezuela jest zdeterminowana, aby współpracować z Komisją i w sposób ciągły przekazywać aktualizacje dotyczące stanu swoich obowiązków w zakresie nadzoru. Komisja odnotowuje również gotowość INAC do spotkania się w razie potrzeby z Komisją, EASA i państwami członkowskimi.

⁽¹⁾ 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 w ramach Unii (Dz.U. L 318 z 2.12.2017, s. 1, motywy dotyczące Wenezueli 70–81).

- (106) Pomimo że jest rzeczą oczywistą, iż różnorodne zidentyfikowane uchybienia będą wymagały usunięcia, nie są one jednak na tyle poważne, aby uzasadniały uwzględnienie przewoźników lotniczych z Wenezueli w załączniku A lub w załączniku B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (107) 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 w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Wenezueli.
- (108) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez Wenezuelę w drodze ustalania priorytetów w zakresie inspekcji na płycie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Wenezueli.
- (109) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Zambii

- (110) W czerwcu 2016 r. Komisja podjęła decyzję o usunięciu wszystkich przewoźników lotniczych podlegających władzom Zambii z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ⁽¹⁾.
- (111) Pismem z dnia 3 maja 2018 r. Komisja zwróciła się do organu lotnictwa cywilnego Zambii („ZCAA”) o przekazanie dokumentacji dotyczącej jego struktury, systemu nadzoru oraz działalności, w tym wykazu posiadaczy AOC oraz zarejestrowanych statków powietrznych, a także środków egzekwowania prawa.
- (112) W dniu 1 czerwca 2018 r. ZCAA przedstawił wymagane informacje, w tym informacje dotyczące struktury organizacyjnej i personelu, posiadaczy AOC wraz ze specyfikacjami operacyjnymi, statków powietrznych zarejestrowanych w Zambii, a także wyników działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, działań dotyczących egzekwowania prawa oraz wykazu incydentów i wypadków od 2016 r. Oprócz tego ZCAA przedstawił informacje na temat postępów poczynionych w następstwie zaleceń wydanych w sprawozdaniu ze skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO przeprowadzonej w marcu 2016 r.
- (113) Komisja zachęca ZCAA do regularnej sprawozdawczości w zakresie ciągłych usprawnień wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (114) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Zambii.
- (115) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (116) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006,

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*.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/963 z dnia 16 czerwca 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 160 z 17.6.2016, s. 50, motywy dotyczące Zambii 108–121).

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

Sporządzono w Brukseli dnia 28 listopada 2018 r.

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

ZAŁĄCZNIK I

Załącznik A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 otrzymuje brzmienie:

„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 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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Republika Angoli
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Republika Angoli
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nieznany	Republika Angoli
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nieznany	Republika Angoli
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Nieznany	Republika Angoli
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republika Angoli

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego («AOC») (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego («AOC») lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:			Republika Konga
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
EMERAUDE	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Konga
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	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego («AOC») (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego («AOC») lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
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 Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republika Gabońska

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
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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR BISHKEK (wcześniej EASTOK AVIA)	15	EAA	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
HELI SKY	47	HAC	Republika Kirgiska
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP INTERNATIONAL (wcześniej S GROUP AVIATION)	45	IND	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	43	BIS	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska
TEZ JET	46	TEZ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:			Libia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia

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
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			Republika Nepalu
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nieznany	Republika Nepalu
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nieznany	Republika Nepalu
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republika Nepalu
FISHTAIL AIR	017/2001	Nieznany	Republika Nepalu
GOMA AIR	064/2010	Nieznany	Republika Nepalu
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Republika Nepalu
MAKALU AIR	057 A/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nieznany	Republika Nepalu
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nieznany	Republika Nepalu
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
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

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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Republika Sudanu
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republika Sudanu
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 do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 otrzymuje brzmienie:

„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 przewoźnika	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniami	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; 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 ⁽¹⁾	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

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

⁽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.