

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/618

z dnia 15 kwietnia 2019 r.

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii**

(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.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005<sup>(3)</sup> niektóre państwa członkowskie i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) przekazały Komisji informacje, które są istotne na potrzeby 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 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<sup>(4)</sup> z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Angoli, Białorusi, Republiki Dominikańskiej, Gabonu, Indonezji, Mołdawii, Nepalu, Rosji i Wenezueli. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Gwinei Równikowej, Iranie, Kazachstanie, Libii, Tajlandii, Turkmenistanie i Zambii.

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

<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).

- (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 <sup>(5)</sup>.
- (7) Dodatkowo EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach trzecich, na które zakaz wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ma wpływ. EASA przekazała informacje o planach dalszej pomocy technicznej i współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz informacje o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie poproszono o koordynowanie z Komisją i EASA odpowiadania na takie wnioski na zasadzie dwustronnej. 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 w oparciu o prowadzoną przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) bazę danych Sieci Wspierania 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 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 powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o działaniach podjętych przez nią w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Bułgarii.
- (10) Państwa członkowskie jeszcze raz potwierdziły swoją gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały, iż nieprzestrzeganie przez unijnych przewoźników lotniczych odpowiednich norm bezpieczeństwa powoduje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

### **Przewoźnicy lotniczy z Angoli**

- (11) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Angoli, z wyjątkiem TAAG Angola Airlines (TAAG), wymienieni w załączniku B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 619/2009 <sup>(6)</sup>, są obecnie wymienieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1131/2008 <sup>(7)</sup>, i podlegają całkowitemu zakazowi.
- (12) W dniach 10–14 grudnia 2018 r. eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich przeprowadzili w Angoli unijną wizytację oceniającą w siedzibie właściwego organu Angoli Instituto Nacional da Aviação Civil („INAVIC”) oraz u trzech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Angoli, a mianowicie TAAG, *SonAir* i *Heli Malongo*.
- (13) INAVIC kieruje się podejściem do bezpieczeństwa lotniczego, w którym brakuje nowoczesnych technik zarządzania bezpieczeństwem lotniczym. Od czasu ostatniej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w czerwcu 2009 r. Angola poczyniła jednak wyraźne postępy. Angola zaktualizowała swoje ramy prawne w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i opracowała nowe przepisy techniczne o nazwie „Normativas Técnicas Aeronáuticas” („NTA”). NTA obejmują prawie wszystkie załączniki ICAO, z wyjątkiem załącznika 19. INAVIC pracuje nad dalszym przeglądem NTA. INAVIC opracował i wewnętrznie zatwierdził szereg procedur uwzględniających obowiązki w zakresie nadzoru lotniczego. Nadal jednak istnieją pewne niedociągnięcia w zakresie procedur wewnętrznych, kontroli dokumentów, spójnego rejestrowania spraw i szkolenia inspektorów. Pomimo tych niedociągnięć obecny system zarządzania INAVIC wyraźnie wskazuje na wolę poprawy zdolności i skuteczności INAVIC w jego codziennej pracy. INAVIC powinien wdrożyć funkcję zarządzania jakością.

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

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 619/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 182 z 15.7.2009, s. 4).

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 306 z 15.11.2008, s. 47).

- (14) W wyniku unijnej wizytacji oceniającej na miejscu zgłoszono 15 uwag dotyczących działań w zakresie nadzoru prowadzonych przez INAVIC. Stwierdzono również, że o ile INAVIC rozwinął pewien potencjał w zakresie nadzorowania działalności lotniczej w Angoli, niezbędne są dalsze usprawnienia, aby INAVIC mógł usuwać stwierdzone uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (15) TAAG pełni funkcję narodowego przewoźnika lotniczego w Angoli. TAAG dysponuje prawidłowo funkcjonującym i solidnym systemem zarządzania bezpieczeństwem, który generuje dane użyteczne dla przewoźnika lotniczego. Kadra kierownicza wyższego szczebla tego przedsiębiorstwa dobrze rozumie te systemy i wykorzystuje je do identyfikowania zagrożeń i podejmowania odpowiednich środków w celu ograniczenia najwyższego ryzyka do dopuszczalnego poziomu. System zarządzania jakością jest solidny i funkcjonalny.
- (16) TAAG opracował wymagane instrukcje, takie jak (ale nie wyłącznie) instrukcja kontroli obsługi technicznej, instrukcja procedur obsługi technicznej, instrukcja dotycząca standardu wykonywania badań operacji o wydłużonym zasięgu wykonywanych samolotami dwusilnikowymi oraz instrukcja dotycząca zredukowanych minimów separacji pionowej zawierająca zasady polityki i szczegółowe informacje na temat procedur towarzyszących zatwierdzonych przez INAVIC. Personel poświadczający jest odpowiednio przeszkolony w zakresie eksploatowanych typów statków powietrznych. W ogólnym rozrachunku TAAG dysponuje profesjonalnymi załogami i personelem oraz funkcjonującymi systemami zarządzania różnymi operacjami. Kierownictwo otrzymuje informacje i analizy dotyczące bezpieczeństwa i jakości, działa w oparciu o nie, rozpowszechnia te informacje i podejmuje działania za pomocą publikacji wewnętrznych, w formie elektronicznej lub w inny sposób. Najnowsze opublikowane wyniki kontroli bezpieczeństwa operacyjnego IATA (IOSA) pokazują wskaźnik zgodności na poziomie 99,3 %.
- (17) *SonAir* dysponuje operacyjnym systemem zarządzania bezpieczeństwem oraz systemem zarządzania jakością, jednak w wyniku unijnej wizytacji oceniającej na miejscu stwierdzono poważne niedociągnięcia wymagające pilnych ulepszeń. *SonAir* nie prowadzi wszystkich działań zgodnie z wymogami zawartymi w instrukcji zarządzania bezpieczeństwem, szkolenie w zakresie bezpieczeństwa nie jest w pełni wdrożone, zarządzanie zmianami jest jedynie pobieżne, a w ubiegłym roku nie przeprowadzono żadnych kontroli bezpieczeństwa. W odniesieniu do systemu zarządzania jakością przewoźnik lotniczy nie był w stanie wykazać, że przeprowadzono wszystkie kontrole przewidziane w rocznym programie kontroli. Ponadto w wyniku unijnej wizytacji oceniającej na miejscu stwierdzono, że administracyjny system kontroli ustaleń nie funkcjonował prawidłowo. W obszarze operacji lotniczych *SonAir* uwzględni wszystkie wymogi podczas opracowywania harmonogramów załóg. Jednak ponieważ stwierdzono niespójności w niektórych rejestrach szkoleń objętych próbą, *SonAir* powinien podjąć odpowiednie działania w celu zapewnienia, że procedury są definiowane i konsekwentnie stosowane.
- (18) *Heli Malongo* korzysta z całkowicie z informatyzowanych i zintegrowanych systemów monitorowania zgodności, zarządzania bezpieczeństwem i monitorowania parametrów lotu. Interakcja między tymi systemami jest sprawna. Obecnie zatwierdzone instrukcje operacyjne odzwierciedlają prowadzone działania i są zgodne z przepisami obowiązującymi w Angoli. *Heli Malongo* opracował i wdrożył funkcjonalny i solidny system zapewniania jakości obsługi technicznej. Instrukcja kontroli obsługi technicznej oraz instrukcja procedur obsługi technicznej opracowane przez *Heli Malongo* zostały zatwierdzone przez INAVIC i opierają się na zaleceniach producenta statków powietrznych. Obiekty są odpowiednie i dobrze zorganizowane, wyposażone w specjalne kontrolowane miejsca składowania i narzędzia, w tym narzędzia skalibrowane. Inżynierowie obsługi technicznej są odpowiednio przeszkoleni w zakresie eksploatowanych typów statków powietrznych i mają dostęp do wymaganych instrukcji ciągłej zdadności do lotu.
- (19) W dniu 3 kwietnia 2019 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchali INAVIC i przewoźników lotniczych TAAG i *Heli Malongo*. INAVIC przedstawił działania podjęte w wyniku unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, w tym zmiany wprowadzone do angolskich ram prawnych. W marcu 2019 r. zatwierdzono nową ustawę o lotnictwie cywilnym i zgodnie z tą ustawą INAVIC zostanie uznany za podmiot niezależny administracyjnie i finansowo. INAVIC poinformował Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o swoim zobowiązaniu do poprawy skutecznego wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa do poziomu przekraczającego 60 % i na ten cel INAVIC otrzyma zewnętrzną pomoc techniczną. Ponadto do końca 2019 r. INAVIC zamierza opracować i wdrożyć funkcję zapewnienia jakości oraz zintegrowaną metodę, aby zapewnić jednolitość i powszechny dostęp elektroniczny do całej swojej dokumentacji technicznej.
- (20) INAVIC poczynił postępy w zakresie wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Komisja z zadowoleniem przyjmuje podjęte wysiłki i zachęca władze Angoli i INAVIC do ich kontynuacji. Dostępne obecnie dowody, zwłaszcza zebrane podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, nie pozwalają jednak stwierdzić, że poczynione postępy są wystarczająco duże, aby usunąć wszystkich przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Angoli i nadzorowanych przez INAVIC z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Nie ulega wątpliwości, że INAVIC musi jeszcze poprawić wyniki zarówno w odniesieniu do systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, jak i szkoleń oraz normalizacji metod pracy swoich inspektorów.
- (21) Podczas przesłuchania TAAG i *Heli Malongo* przedstawili swoje plany działań naprawczych dotyczące uwag i zaleceń przekazanych w wyniku unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Część działań opisanych w planach działań naprawczych została już wdrożona. Podczas przesłuchania obaj przewoźnicy lotniczy twierdzili, że posiadają solidne i funkcjonujące systemy zarządzania różnymi operacjami.

- (22) Komisja stwierdza, że zarówno TAAG, jak i *Heli Malongo* są w stanie zapewnić bezpieczne prowadzenie swoich odpowiednich operacji. Komisja uważa, że istnieją wystarczające dowody na to, że obaj przewoźnicy prowadzą działalność zgodnie z obowiązującymi angolskimi przepisami i międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o TAAG, EASA potwierdziła, że w odniesieniu do operatora z państwa trzeciego i SAFA przewoźnik ten nie budzi obecnie obaw, co do bezpieczeństwa.
- (23) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja stwierdza, że *Heli Malongo* należy usunąć z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, a TAAG należy usunąć z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Należy zatem zmienić wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii określony w załączniku A i w załączniku B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (24) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez Angolę w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Angoli.
- (25) 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 Białorusi**

- (26) 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 (WE) nr 473/2006, rozpoczęła w dniu 17 września 2018 r. konsultacje z Departamentem Lotnictwa Białorusi („AD-BLR”).
- (27) W dniach 11–15 marca 2019 r. eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich przeprowadzili na Białorusi unijną wizytację oceniającą na miejscu w biurach AD-BLR oraz w biurach kilku przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Białorusi, a mianowicie *Belavia Belarusian Airlines* („*Belavia*”), *Rubystar Airways* i *Transaviaexport Airlines*.
- (28) Podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu AD-BLR przedstawił dowody dotyczące istotnych zmian w jego funkcjonowaniu, w tym przyjęcia nowych zarządzeń, nowych wewnętrznych instrukcji i list kontrolnych, utworzenia wyspecjalizowanego inspektoratu w ramach Ministerstwa Transportu odpowiedzialnego za sektor lotnictwa i rekrutacji nowych inspektorów. Działania te rozpoczęto w czerwcu 2018 r. wraz ze zmianą kodeksu lotniczego, a wysiłki zintensyfikowano po rozpoczęciu konsultacji między Komisją a AD-BLR w dniu 17 września 2018 r. W 2018 r. AD-BLR rozpoczął również ponowną certyfikację wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Białorusi. W czasie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu AD-BLR zakończył już ponowną certyfikację dwóch przewoźników lotniczych. Były to istotne wysiłki na rzecz poprawy zgodności z międzynarodowymi wymogami bezpieczeństwa.
- (29) Podczas gdy w 2018 r. wymiana informacji była trudna, w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu przepływ informacji był znacznie lepszy. Wyniki unijnej wizytacji oceniającej na miejscu wskazują jednak na potrzebę opracowania i wdrożenia kompleksowego planu działania obejmującego proces kontroli i ściśle monitorowanie, aby zapewnić prawidłowe określenie i ograniczenie zagrożenia dla bezpieczeństwa. Podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu AD-BLR przedstawił dowody dotyczące swojego rocznego programu nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Białorusi. W czasie wizyty, choć AD-BLR był zaangażowany w rekrutację niezbędnych wykwalifikowanych pracowników, nie dysponował jeszcze odpowiednim personelem do prowadzenia wszystkich wymaganych działań w zakresie nadzoru. Zauważono również, że skuteczność tych działań w zakresie nadzoru można by jeszcze poprawić, jeżeli w większym stopniu opierałyby się one na wynikach rzetelnej oceny ryzyka w zakresie bezpieczeństwa.
- (30) Ocena trzech wyżej wymienionych przewoźników lotniczych miała na celu sprawdzenie zdolności AD-BLR do zagwarantowania, że operacje prowadzone przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Białorusi są wykonywane zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W wyniku unijnej wizytacji oceniającej na miejscu stwierdzono, że należy dokonać ulepszeń, w szczególności w odniesieniu do działań w zakresie nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Białorusi. Nie stwierdzono jednak bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa, które wymagałoby dodatkowych działań oprócz tych, które zostały już podjęte przez EASA w ramach procedury wydawania zezwoleń dla operatorów z państw trzecich.
- (31) W dniu 3 kwietnia 2018 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchali AD-BLR. Jednoosobowa delegacja AD-BLR poinformowała o szeregu środków służących dalszej poprawie bezpieczeństwa lotniczego na Białorusi, w szczególności w zakresie rekrutacji i szkolenia personelu, przeglądu przepisów i procedur w dziedzinie lotnictwa oraz wdrażania nowych technologii cyfrowych w celu wspierania działań w zakresie nadzoru. Mimo że część dostarczonych informacji była użyteczna dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, AD-BLR nie zawsze udzielał precyzyjnych odpowiedzi na pytania postawione przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

- (32) Na podstawie dostępnych informacji, w tym na podstawie wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2019 r. oraz planu działań naprawczych przekazanego w dniu 29 marca 2019 r., Komisja uważa, że od czerwca 2018 r. AD-BLR poczynił postępy we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Niemniej jednak AD-BLR nadal powinien zapewniać odpowiednie zasoby na potrzeby swoich działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. Komisja uważa również, że należy unikać jakichkolwiek współzależności między względami politycznymi a względami bezpieczeństwa.
- (33) Chociaż istnieją dowody wskazujące na to, że środki podejmowane przez AD-BLR już teraz przyczyniają się do poprawy jego zdolności do nadzorowania działalności lotniczej na Białorusi, jego zdolność do zagwarantowania, by przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane na Białorusi prowadzili działalność zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, powinna jeszcze zostać poprawiona. Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Białorusi.
- (34) 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.
- (35) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby 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 Republiki Dominikańskiej**

- (36) Przewoźnicy lotniczy z Republiki Dominikańskiej nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. W dniu 20 marca 2019 r. EASA poinformowała Komisję o uchybieniach w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych w ramach procedury wydawania zezwoleń dla operatorów z państw trzecich. Pięciu przewoźników lotniczych certyfikowanych przez Instituto Dominicano de Aviación Civil („IDAC”) złożyło wniosek o wydanie zezwoleń dla operatorów z państw trzecich, jednakże tylko dwóch przewoźników *Helidosa Aviation Group S.A.* i *Servicios Aéreos Profesionales S.A.*, uzyskało wspomniane zezwolenie. W dniu 15 marca 2019 r. EASA zawiesiła zezwolenie dla *Servicios Aéreos Profesionales S.A.* ze względów bezpieczeństwa. Przewoźnicy lotniczy *Dominican Wings S.A.* i *Sky High Aviation Services S.R.L.* wycofali swoje wnioski podczas wstępnej oceny przeprowadzonej przez EASA. Przewoźnik lotniczy *Air Century S.A.* wycofał swój pierwszy wniosek w 2017 r., kiedy nie udało się mu wykazać zgodności z obowiązującymi normami bezpieczeństwa i ponownie złożył wniosek w 2018 r.
- (37) Wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA wskazują, że współczynnik SAFA przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez IDAC przekracza średnią światową. Ponowne występowanie niektórych ustaleń SAFA wskazuje na domniemany brak odpowiedniej kultury bezpieczeństwa. Całkowita liczba kontroli SAFA jest jednak ograniczona. Komisja podjęła decyzję o rozpoczęciu konsultacji z IDAC zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (38) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Republiki Dominikańskiej.
- (39) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Dominikańskiej.
- (40) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby 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 Gabonu**

- (41) Konsultacje między Komisją a właściwymi organami Gabonu, Agence Nationale de l'Aviation Civile („ANAC”) w dalszym ciągu miały na celu monitorowanie postępów ANAC w zapewnianiu zgodności jej systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W tym kontekście ANAC poinformowała Komisję o środkach podjętych w celu poprawy wdrażania elementów krytycznych, a także o wstępnych wynikach skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO („ICVM”) przeprowadzonej w dniach 29 stycznia – 6 lutego 2019 r.

- (42) Na podstawie dostarczonych informacji Komisja nie może w pełni określić zdolności ANAC do zapewnienia, by operacje prowadzone przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gabonie były prowadzone zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W związku z tym wymagane będzie przedstawienie dodatkowych informacji oraz zorganizowanie spotkania technicznego w celu omówienia sytuacji w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w Gabonie.
- (43) W dniu 2 kwietnia 2019 r. właściwe organy Gabonu przedstawiły Komisji dowody, że przewoźnicy lotniczy *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* i *Nouvelle Air Affaires Gabon* już nie posiadają ważnego certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”). W związku z tym należy usunąć wspomnianych przewoźników z wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (44) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uważa, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźników *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* i *Sky Gabon* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz przewoźnika lotniczego *Nouvelle Air Affaires Gabon* z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

### Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (45) Wszyscy przewoźnicy z Indonezji zostali usunięci w czerwcu 2018 r. z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/871<sup>(8)</sup>. W celu dalszego monitorowania systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Indonezji Komisja i Dyrekcja Generalna ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji („DGCA Indonesia”) kontynuowały konsultacje zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. W związku z powyższym pismem z dnia 28 lutego 2019 r. DGCA Indonesia przekazała Komisji dodatkowe informacje oraz aktualizację dotyczącą działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w okresie od września 2018 r. do lutego 2019 r. Informacje te obejmowały wykaz przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji, zarejestrowanych statków powietrznych, działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, środków egzekwowania prawa podjętych przez indonezyjską DGCA oraz zaktualizowany status swoich planów działań naprawczych („CAP”) w wyniku unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2018 r. Indonezyjska DGCA przedstawiła również aktualne informacje na temat wdrożenia planu działania dotyczącego nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów („PBN”) oraz pomocy technicznej świadczonej na rzecz DGCA Indonesia.
- (46) W piśmie przesłanym drogą elektroniczną z dnia 16 stycznia DGCA Indonesia poinformowała o procesie reorganizacji DGCA Indonesia mającym na celu dostosowanie jej procesów do norm i zalecanych praktyk ICAO. DGCA Indonesia poinformowała również Komisję o poważnych incydentach z udziałem indonezyjskich przewoźników lotniczych.
- (47) Odnośnie do wykazu przewoźników lotniczych, statków powietrznych i działań w zakresie nadzoru DGCA Indonesia wydała jeden nowy AOC część 121 i jeden nowy AOC część 135. Jeżeli chodzi o podjęte środki egzekwowania prawa, DGCA Indonesia zawiesiła jeden AOC część 121, cofnęła jeden certyfikat walidacji, zawiesiła jedną licencję pilota i nałożyła trzy sankcje administracyjne na posiadaczy AOC część 135. DGCA Indonesia wzmocniła nadzór w zakresie części medycznej udzielania licencji w odpowiedzi na niedociągnięcia zidentyfikowane w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2018 r. i zawiesiła licencje siedmiu lekarzy orzeczników prowadzących badania lotniczo-lekarskie.
- (48) W następstwie zalecenia dotyczącego wdrożenia PBN, do końca 2019 r. Indonezja zamierza wdrożyć procedury PBN w 19 z 27 międzynarodowych portów lotniczych. PBN w krajowych i peryferyjnych portach lotniczych jest wdrażane, ale w różnym tempie.
- (49) DGCA Indonesia powiadomiła również służby Komisji o przebiegu 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.
- (50) Komisja zbadała te informacje i w piśmie z dnia 6 marca 2019 r. zwróciła się o dodatkowe informacje, a mianowicie na temat liczby procedur wewnętrznych DGCA Indonesia, które nie zostały jeszcze sfinalizowane, terminów wyznaczonych dla jednego z przewoźników lotniczych, które nie zostały dotrzymane oraz na temat niedawnego połączenia *Garuda Indonesia* i *Sriwijaya*. W dniu 20 marca 2019 r. DGCA Indonesia przekazała wymagane informacje. Po przeprowadzeniu dalszej analizy Komisja uważa, że większość wyjaśnień dotyczących CAP, poważnych incydentów i środków egzekwowania prawa jest odpowiednia. W związku z tym większość ustaleń dotyczących CAP została zamknięta i zaproponowane nowe terminy zamknięcia zostały przyjęte.

<sup>(8)</sup> 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 lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 152 z 15.6.2018, s. 5).

- (51) W następstwie śmiertelnego wypadku podczas lotu JT610 przewoźnika *Lion Air* w dniu 29 października 2018 r. DGCA Indonesia nadal dostarcza informacje dotyczące podjętych działań. W następstwie wypadku podczas lotu ET302 przewoźnika *Ethiopian Airlines* w dniu 10 marca 2019 r. DGCA Indonesia poinformowała Komisję o swojej decyzji o zatrzymaniu floty statków powietrznych Boeing 737 eksploatowanej przez *Lion Air* i *Garuda Indonesia*, jako środka ostrożności.
- (52) 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 Indonezji.
- (53) 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.
- (54) 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**

- (55) We wrześniu 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.
- (56) W dniach 11–15 lutego 2019 r. eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich przeprowadzili w Mołdawii unijną wizytację oceniającą na miejscu w biurach CAAM oraz w biurach kilku przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mołdawii, a mianowicie *Air Moldova*, *Fly Pro* i *Terra Avia*.
- (57) Zgodnie ze sprawozdaniem ekspertów CAAM kieruje się podejściem do bezpieczeństwa lotniczego, w którym brakuje nowoczesnych technik zarządzania bezpieczeństwem lotniczym. Należy uaktualnić ramy prawne, ponieważ nie wszystkie zmiany załączników ICAO zostały włączone do mołdawskich przepisów. Obecnie CAAM pracuje nad wdrożeniem przepisów Unii zgodnie z umową w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego podpisaną między Unią i jej państwami członkowskimi a Republiką Mołdawii w 2012 r.
- (58) CAAM nie wdraża solidnych mechanizmów i procedur w celu przełożenia istniejących ram prawnych i technicznych na rutynowe działania organizacji. W związku z tym CAAM powinien poprawić swoją funkcję zarządzania jakością. Dział CAAM ds. operacji lotniczych ustanowił wewnętrzne procesy i procedury, jednak nie są one przestrzegane. Podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu wskazano obszary wymagające poprawy, w szczególności potrzebę ścisłego przestrzegania procedury certyfikacji, potrzebę zapewnienia lepszej identyfikowalności przeglądu i zatwierdzania instrukcji, a także potrzebę wzmocnienia obowiązków w zakresie nadzoru w ramach działu ds. operacji lotniczych. W obszarze działalności związanej z wydawaniem licencji CAAM nie ustanowił żadnego systemu nadzoru nad przekazywaniem wiedzy teoretycznej i egzaminami praktycznymi. Ponadto należy poprawić prowadzenie rejestrów, w szczególności w celu zapewnienia identyfikowalności działań w zakresie nadzoru.
- (59) Programy szkoleniowe opracowane przez dział CAAM ds. zdatności do lotu nie są zgodne z ustalonymi procedurami towarzyszącymi i nie wystarczają do utrzymania wymaganego poziomu wiedzy, umiejętności, kompetencji i kwalifikacji personelu zajmującego się zdatnością do lotu. Należy wzmocnić kontrole lub inspekcje przeprowadzane przez dział ds. zdatności do lotu CAAM, ponieważ unijna wizytacja oceniająca na miejscu ujawniła problemy mołdawskich przewoźników lotniczych, które powinny zostać zidentyfikowane w ramach kontroli nadzoru przeprowadzanych przez CAAM.
- (60) *Air Moldova*, największy przewoźnik lotniczy z Mołdawii, dysponuje prawidłowo funkcjonującym i solidnym systemem zarządzania bezpieczeństwem, który generuje dane użyteczne dla przewoźnika lotniczego. System zarządzania jakością jest solidny i funkcjonalny i wymaga jedynie nieznacznej poprawy. Kadra kierownicza wyższego szczebla tego przedsiębiorstwa dobrze rozumie te systemy i wykorzystuje je do identyfikowania zagrożeń i podejmowania odpowiednich działań w celu ograniczenia najwyższego ryzyka. Operacje przewoźników lotniczych wspierają wykwalifikowani technicy i stacje obsługi liniowej o zdolności obsługi technicznej. Organizacja pokazała solidny i ustrukturyzowany system kontroli różnych aspektów ciągłej zdatności do lotu. *Air Moldova* opracował wymagane instrukcje zawierające strategie polityczne i szczegółowe procedury, które zostały zatwierdzone przez CAAM. Personel poświadczający jest odpowiednio przeszkolony w zakresie eksploatowanych typów statków powietrznych. Podczas unijnej wizyty oceniającej na miejscu nie stwierdzono istotnych niedociągnięć.

- (61) *Fly Pro* jest towarowym przewoźnikiem lotniczym wyposażonym w system zarządzania bezpieczeństwem i system zarządzania jakością. Podczas unijnej wizyty oceniającej na miejscu w odniesieniu do tych systemów stwierdzono pewne niedociągnięcia wymagające poprawy. Instrukcja zarządzania bezpieczeństwem *Fly Pro* powinna zostać zaktualizowana zgodnie z mołdawskim ustawodawstwem i międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W odniesieniu do systemu zarządzania jakością przewoźnik lotniczy nie był w stanie wykazać, że przeprowadzono wszystkie kontrole zawarte w rocznym programie kontroli. Ponadto system administracyjny kontroli ustaleń nie funkcjonował prawidłowo. *Fly Pro* opracował instrukcję operacyjną, ale aktualna wersja tej instrukcji nie odzwierciedla zatwierdzonych operacji i zatwierdzeń. Program obsługi technicznej nie jest aktualny, ponieważ w odniesieniu do wszystkich nowych kontroli wprowadzonych na podstawie ostatniego sprawozdania rady kontroli obsługi technicznej organizacji odpowiedzialnej za typ projektu, zastosowano niewłaściwy harmonogram. Ocena *Fly Pro* wykazała problemy pod względem funkcjonowania związane z kontrolą operacyjną, szkoleniami i zarządzaniem prowadzeniem rejestrów, ponieważ system zarządzania jakością nie jest w stanie zidentyfikować niedociągnięć.
- (62) *Terra Avia* jest prywatnym przewoźnikiem lotniczym z Mołdawii, który ma swoją bazę operacyjną w międzynarodowym porcie lotniczym Sharjah (Zjednoczone Emiraty Arabskie). Instrukcja zarządzania bezpieczeństwem *Terra Avia* powinna zostać zaktualizowana zgodnie z mołdawskim ustawodawstwem i międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Ponadto *Terra Avia* nie prowadzi wszystkich działań zgodnie z wymogami określonymi w instrukcji zarządzania bezpieczeństwem (zarządzanie ryzykiem jest przeprowadzane w sposób powierzchowny, promocja bezpieczeństwa nie jest w pełni wdrażana i nie przeprowadza się żadnych kontroli bezpieczeństwa). *Terra Avia* nie wprowadził skutecznej kontroli operacyjnej w odniesieniu do rozpoczęcia, kontynuacji, przerwania lub zakończenia lotu. Ponadto program obsługi technicznej przedstawiony przez tego przewoźnika lotniczego nie jest zaktualizowany. Co więcej, mimo że poziom wykorzystania statków powietrznych eksploatowanych przez *Terra Avia* jest znacząco niższy od określonego na potrzeby ważności sprawozdania rady kontroli obsługi technicznej i danych dotyczących planów konserwacji, ten przewoźnik lotniczy nie przewidział opracowania ani wdrożenia programu obsługi technicznej niskiej użyteczności. *Terra Avia* nie był w stanie wykazać, w jaki sposób wywiązuje się ze swoich obowiązków w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu. Ponadto ten przewoźnik lotniczy nie był w stanie wykazać zgodności z programem obsługi technicznej. Podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu stwierdzono, że informacje dotyczące części o ograniczonym czasie użytkowania są niekompletne. Na koniec w odniesieniu do programu szkoleń i sprawdzianów dla załogi lotniczej *Terra Avia* nie był w stanie wykazać, że wszystkie wymagane elementy były objęte kursem z wprowadzonych zmian i szkoleniem okresowym. *Terra Avia* opracował system kontroli czasu lotu, służby i odpoczynku załóg lotniczych i personelu pokładowego, ale system nie obejmował żadnego systemu powiadamiania służącego do informowania o wszelkich naruszeniach.
- (63) W następstwie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2019 r. CAAM przeprowadził analizę bezpieczeństwa i opracował CAP, odnosząc się do uwag zgłoszonych w trakcie wizytacji. Komisja uważa, że analiza jest wyczerpująca i określa konkretne terminy realizacji działań. Należy jednak podjąć znaczne wysiłki w celu uwzględnienia wszystkich zadań ujętych w analizie bezpieczeństwa. Ponadto, w oczekiwaniu na skuteczne wdrożenie tej analizy bezpieczeństwa, zagrożenia dla bezpieczeństwa stwierdzone podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2019 r. wciąż nie zostały ograniczone.
- (64) W dniu 2 kwietnia 2019 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchali CAAM i przewoźników lotniczych *Air Moldova*, *Fly One* i *Aerotrascargo*. CAAM przedstawił swoją obecną strukturę organizacyjną, w tym szczegółowe informacje na temat liczby pracowników przypisanych do działu ds. zdatności do lotu i działu ds. operacji lotniczych. CAAM przedstawił szczegółowe informacje dotyczące działań podjętych od ostatniego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2018 r., w tym informacje na temat szkolenia inspektorów operacyjnych, procesu rekrutacji nowych inspektorów oraz działań podjętych w odniesieniu do pewnej liczby przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Mołdawii. Ponadto CAAM przedstawił informacje na temat statusu i planowania harmonizacji mołdawskiego ustawodawstwa z ramami regulacyjnymi Unii oraz przeglądu wewnętrznych procedur i instrukcji. CAAM przedstawił podsumowanie działań naprawczych podjętych w odniesieniu do uwag poczynionych przez ekspertów podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2019 r. Ponadto CAAM poinformował Komisję, że AOC przewoźników *Fly Pro* i *Terra Avia* zostały zawieszony.
- (65) CAAM poinformował również, że na początku 2019 r. został poddany restrukturyzacji i obecnie jest instytucją publiczną finansowaną z budżetu państwa. Komisja uważa, że należy unikać jakichkolwiek współzależności między względami politycznymi a względami bezpieczeństwa. W tym kontekście CAAM będzie musiał wykazać swoją pełną niezależność w procesie decyzyjnym pomimo tych nowych ram instytucjonalnych.
- (66) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i informacji przedstawionych podczas przesłuchania, Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uważają, że CAAM posiada jedynie bardzo ograniczone możliwości nadzorowania działalności lotniczej w Mołdawii i w związku z tym konieczne są dalsze znaczne usprawnienia w celu wyeliminowania stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.



- (67) *Air Moldova* przedstawił swój CAP w odniesieniu do uwag i zaleceń z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Plan ten zawiera działania naprawcze i zapobiegawcze oparte na solidnej analizie przyczyn źródłowych. W tym kontekście EASA potwierdziła, że w odniesieniu do operatora z państwa trzeciego i SAFA przewoźnik ten nie budzi w chwili obecnej obaw co do bezpieczeństwa.
- (68) *Fly One* przedstawił w zarysie przedsiębiorstwo, w tym jego obecną flotę oraz dostępne zasoby i infrastrukturę. Opisał on swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem i zarządzania jakością jako solidne i dobrze rozwinięte. Ten przewoźnik lotniczy korzysta z zestawu narzędzi oprogramowania w celu zintegrowania danych dotyczących bezpieczeństwa, jakości i zarządzania ryzykiem oraz skutecznej kontroli swoich operacji. W tym kontekście EASA potwierdziła, że w odniesieniu do operatora z państwa trzeciego i SAFA przewoźnik ten nie budzi w chwili obecnej obaw co do bezpieczeństwa.
- (69) *Aerotrascargo* przedstawił strukturę i funkcjonowanie swojego systemu zarządzania jakością i systemu zarządzania bezpieczeństwem. Poinformował również o swoim zaangażowaniu na rzecz poprawy wyników i kultury bezpieczeństwa. W tym kontekście EASA potwierdziła, że w odniesieniu do operatora z państwa trzeciego i SAFA przewoźnik ten nie budzi w chwili obecnej obaw co do bezpieczeństwa.
- (70) Na podstawie informacji obecnie dostępnych i zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Mołdawii na obecnym etapie istnieją podstawy do włączenia ich wszystkich z wyjątkiem *Air Moldova*, *Fly One* i *Aerotrascargo* do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (71) 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.
- (72) 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**

- (73) Pismem z dnia 29 października 2018 r. Komisja zwróciła się do organu lotnictwa cywilnego Nepalu („CAAN”) o wykaz dokumentów i działań, które należy wykonać.
- (74) Pismem z dnia 9 grudnia 2018 r. CAAN przedstawił całą wymaganą dokumentację. Komisja stwierdziła, że dostarczona dokumentacja była dobrze przygotowana, a jej treść była zadowalająca. CAAN podjął znaczne wysiłki w celu poprawy systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Nepalu. Komisja uważa jednak, że konieczne są dalsze znaczące usprawnienia w celu wyeliminowania istniejących uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto Komisja zauważa, że wskaźnik wypadków i incydentów podlegających zgłoszeniu jest w Nepalu nadal szczególnie wysoki. Ostatni wypadek miał miejsce w dniu 27 lutego 2019 r., kiedy to helikopter Eurocopter AS350, obsługiwany przez *Air Dynasty*, rozbił się we wschodniej części górskiego regionu Taplejung w Nepalu. Zanim można będzie rozważyć jakiegokolwiek wycofywanie obecnego zakazu dotyczącego wszystkich przewoźników zarejestrowanych w Nepalu musi nastąpić znacząca poprawa wskaźnika wypadków w Nepalu.
- (75) 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 Nepalu.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Rosji**

- (76) Komisja, EASA i właściwe organy państw członkowskich w dalszym ciągu ściśle monitorowały skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w trybie priorytetowym inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (77) W dniu 22 marca 2019 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 kontroli na płycie przeprowadzonych w okresie od dnia 19 września 2018 r. do dnia 22 marca 2019 r., oraz w celu określenia przypadków wymagających poprawy działań FATA w zakresie nadzoru.

- (78) Podczas tego spotkania Komisja dokonała bardziej szczegółowego przeglądu wyników inspekcji na płycie SAFA jednego przewoźnika lotniczego posiadającego certyfikat wydany w Rosji i przyjęła do wiadomości decyzję podjętą przez FATA w sprawie ograniczenia jego AOC do lotów krajowych. W związku z dużą liczbą wniosków o wydanie zezwoleń operatorom z państw trzecich, które nie doprowadziły do wydania zezwoleń operatorom z państw trzecich przez EASA (19 przypadków z 62 wniosków), Komisja zwróciła się do FATA o dokonanie przeglądu wyników w zakresie bezpieczeństwa zainteresowanych przewoźników lotniczych przed kolejnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (79) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez FATA w trakcie posiedzenia w dniu 22 marca 2019 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.
- (80) 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.
- (81) 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.
- (82) Jeżeli te inspekcje wykażą występowanie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może nałożyć zakaz wykonywania przewozów na niektórych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i włączyć ich do załącznika A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

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

- (83) W dniu 6 marca 2017 r. przewoźnik lotniczy *Avior Airlines*, posiadający certyfikat wydany w Wenezueli, złożył do EASA wniosek o zezwolenie dla operatora z państwa trzeciego. EASA oceniła ten wniosek zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 452/2014. W dniu 4 października 2017 r. EASA odrzuciła wniosek *Avior Airlines* o zezwolenie dla operatora z państwa trzeciego, uzasadniając to względami bezpieczeństwa.
- (84) W dniu 14 listopada 2017 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchali Instituto Nacional de Aeronáutica Civil („INAC”) i *Avior Airlines* zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005. Po tym przesłuchaniu, 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 <sup>(9)</sup>.
- (85) W następstwie spotkania technicznego, które odbyło się w dniu 29 sierpnia 2018 r. i zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, w dniu 14 listopada 2018 r. INAC uczestniczył w przesłuchaniu w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. 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 rozbieżności. Rozbieżności te nie miały jednak charakteru, który uzasadniałby włączenie wszystkich przewoźników lotniczych z Wenezueli do załącznika A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (86) Wenezuela stale dostarcza aktualne informacje na temat stanu realizacji swoich obowiązków w zakresie nadzoru. W dniu 17 stycznia 2019 r. Komisja zwróciła się do INAC o udzielenie informacji na temat wenezuelskich przewoźników lotniczych *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* i *Conviasa*. Wniosek ten obejmował wszystkie sprawozdania z inspekcji w obszarach operacji, zdadności do lotu, licencjonowania personelu oraz lotnictwa medycznego, przeprowadzonych w 2017 i 2018 r. przez INAC w odniesieniu do tych przewoźników lotniczych, a także wszystkie sprawozdania z inspekcji organizacji prowadzących obsługę techniczną, które pracują dla któregośkolwiek z tych trzech wenezuelskich przewoźników lotniczych. Podobny wniosek złożono w odniesieniu do ośrodków szkoleniowych. Ponadto Komisja zażądała wszystkich sprawozdań z inspekcji na płycie przeprowadzonych w stosunku do przewoźników lotniczych z Wenezueli, obejmujących działania naprawcze i działania następcze podjęte przez INAC. INAC przedstawił w odpowiednim czasie wszystkie wymagane informacje, które Komisja będzie nadal analizować, i w razie potrzeby zwróci się o przekazanie dalszych informacji.
- (87) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez INAC w dniu 1 kwietnia 2019 r. *Avior Airlines* uzyskał certyfikat IOSA. EASA poinformowała, że *Avior Airlines* zamierza złożyć nowy wniosek o wydanie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego.

<sup>(9)</sup> 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 (Dz.U. L 318 z 2.12.2017, s. 1).

- (88) 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.
- (89) 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.
- (90) 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.
- (91) W art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego – a w stosownych przypadkach przyspieszonego – podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz minimalizacji skutków dla działalności zarobkowej niezbędne jest, aby decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii były publikowane i wchodziły w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (92) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (93) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego powołanego rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 474/2006 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 15 kwietnia 2019 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 <sup>(1)</sup>**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego («AOC») (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego («AOC») lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	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>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli z wyjątkiem TAAG Angola Airlines i Heli Malongo, w tym:</b>			<b>Republika Angoli</b>
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
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republika Angoli

<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.

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
<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)
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)
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:</b>			<b>Dżibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:</b>			<b>Gwinea Równikowa</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
<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

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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźnika Afrijet Business Service ujętego w załączniku B, w tym:</b>			<b>Republika Gabońska</b>
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	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 Republice Kirgiskiej, w tym:</b>			<b>Republika Kirgiska</b>
AIR BISHKEK (wcześniej EASTOK AVIA)	15	EAA	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
HELI SKY	47	HAC	Republika Kirgiska
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP INTERNATIONAL (wcześniej S GROUP AVIATION)	45	IND	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	43	BIS	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska
TEZ JET	46	TEZ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii</b>			<b>Liberia</b>
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia

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
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 Mołdawii, z wyjątkiem przewoźników Air Moldova, Fly One i Aerotranscargo, w tym:</b>			<b>Republika Mołdawii</b>
CA ÎM »TANDEM AERO« SRL	MD005	TDM	Republika Mołdawii
ÎM »VALAN ICC« SRL	MD009	VLN	Republika Mołdawii
CA »AIM AIR« SRL	MD015	AAM	Republika Mołdawii
CA »OSCAR JET« SRL	MD017	OSJ	Republika Mołdawii
CA »AIR STORK« SRL	MD018	MSB	Republika Mołdawii
Î M »MEGAVIATION« SRL	MD019	ARM	Republika Mołdawii
CA »PECOTOX-AIR« SRL	MD020	PXA	Republika Mołdawii
CA »TERRA AVIA« SRL	MD022	TVR	Republika Mołdawii
CA »FLY PRO« SRL	MD023	PVV	Republika Mołdawii
<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	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



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
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	Wyroby tytoniowe bezdymne	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
BADR AIRLINES	35	BDR	Republika Sudanu
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudanu
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	17	Nieznany	Republika Sudanu
HELEJETIC AIR	57	HJT	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
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Republika Sudanu
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Republika Sudanu
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Republika Sudanu
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Republika Sudanu
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Republika Sudanu
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Republika Sudanu”

## ZAŁĄCZNIK II

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

„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 ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
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
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>2)</sup>

<sup>(1)</sup> W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii Afrijet Business Service 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.