

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/2105**z dnia 9 grudnia 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⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006⁽²⁾ ustanowiono wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („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 lub 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 (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⁽³⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Armenii, Białorusi, Republiki Dominikańskiej, Gabonu, Gwinei Równikowej, Indonezji, Mołdawii i Rosji. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Angoli, Kongu Brazzaville, Iraku, Republice Kirgiskiej, Malezji, Nepalu, Turkmenistanie i Wenezueli.
- (6) EASA powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o ocenach technicznych przeprowadzonych w związku z początkową oceną i ciągłym monitorowaniem zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego („TCO”) wydanych na podstawie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 8).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).

- (7) 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⁾.
- (8) 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 odpowiedzi na takie wnioski na zasadzie dwustronnej. W tym względzie Komisja po raz kolejny podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji, zwłaszcza w oparciu o narzędzie, jakim jest partnerstwo na rzecz pomocy we wdrażaniu norm bezpieczeństwa lotniczego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), na temat pomocy technicznej dla państw trzecich udzielanej przez Unię i państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie.
- (9) Eurocontrol przedłożył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i TCO oraz przedstawił bieżące statystyki komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych objętych zakazem.

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (10) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w odniesieniu do statków powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych oraz z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA, a także szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwowania 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.
- (11) 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 Armenii

- (12) Przewoźnicy lotniczy z Armenii nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (13) W ramach procesu wydawania zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego w lipcu 2019 r. EASA przeprowadziła wizytację na miejscu w armeńskim Komitecie Lotnictwa Cywilnego („CAC”) oraz u dwóch przewoźników lotniczych, mianowicie *Taron Avia LLC* i *Atlantis European Airways*.
- (14) W następstwie tej wizytacji EASA stwierdziła, że przy aktualizacji specyfikacji operacyjnych przewoźników lotniczych CAC nie zawsze systematycznie stosował ugruntowany proces certyfikacji. Ponadto CAC nie mógł zagwarantować, że systematycznie dokonuje oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów ciągłej zdatości do lotu i organizacji prowadzących obsługę techniczną przewoźników lotniczych, których certyfikował. Ponadto CAC nie miał zdolności do zidentyfikowania istotnych niezgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa u przewoźników powietrznych.
- (15) W nawiązaniu do ustaleń dokonanych przez EASA podczas procedury wydawania zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego Komisja, pismem z dnia 11 października 2019 r., powiadomiła CAC o szeregu zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa związanych z przewoźnikami lotniczymi zarejestrowanymi w Armenii oraz zaprosiła CAC i przewoźnika lotniczego *Taron Avia LLC* na wysłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

⁽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).

- (16) W dniu 7 listopada 2019 r. odbyło się w Brukseli posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między przedstawicielami Komisji, EASA i CAC. Podczas spotkania CAC przedstawił informacje na temat swoich działań w zakresie nadzoru, w tym planów dotyczących reorganizacji tej urzędu, rekrutacji i szkolenia personelu technicznego oraz poprawy swoich zdolności w zakresie nadzoru. CAC poinformował Komisję, że w następstwie ustaleń EASA odnośnie do TCO dotyczących *Taron Avia LLC* z lipca 2019 r. CAC podjął w dniu 7 listopada 2019 r. decyzję o unieważnieniu certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) tego przewoźnika lotniczego. Ze względu na zaprzestanie wskutek tego działalności przez *Taron Avia LLC*, nie było już konieczne zaproszenie tego przewoźnika lotniczego do udziału w wysłuchaniu przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (17) Na podstawie obecnie dostępnych informacji, z uwzględnieniem wyników oceny operatorów z państwa trzeciego przeprowadzonej przez EASA, inspekcji na płycie przeprowadzonych przez państwa członkowskie w ramach programu SAFA oraz informacji przedstawionych przez CAC, Komisja uznaje, że CAC powinien dalej rozwijać swoje zdolności w zakresie inspekcji przewoźników lotniczych, w stosunku do których pełni obowiązki w zakresie certyfikacji i nadzoru.
- (18) W trakcie wysłuchania przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które odbyło się w dniu 20 listopada 2019 r., CAC przedstawił w zarysie swoją organizację i strukturę, w tym szczegółowe informacje dotyczące personelu przydzielonego do departamentu ds. zdatości do lotu i operacji lotniczych. CAC przedstawił szczegółowe informacje na temat działań podjętych w odniesieniu do szeregu przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Armenii, szkoleń dla inspektorów oraz przyszłych zmian, w tym planów dotyczących rekrutacji nowych inspektorów. Komisja podkreśliła swoje oczekiwania co do tego, że – analogicznie do wszystkich organów lotnictwa cywilnego – CAC powinien wydawać AOC i przyjmować statki powietrzne do swojego rejestru tylko wtedy, gdy ma pełną zdolność do ich nadzorowania.
- (19) CAC zasygnalizował ponadto planowaną konwergencję z unijnymi ramami regulacyjnymi w wyniku zawarcia i wdrożenia umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Armenią.
- (20) W trakcie wysłuchania CAC zobowiązał się do informowania Komisji na bieżąco o swoich działaniach w zakresie nadzoru i działaniach podejmowanych w celu dalszej poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Armenii, w szczególności o dalszym rozwoju i wdrażaniu krajowego programu bezpieczeństwa w Armenii.
- (21) Komisja, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, zamierza przeprowadzić unijną wizytację oceniającą na miejscu w Armenii w celu weryfikacji, czy certyfikacja i nadzór nad przewoźnikami lotniczymi ze strony CAC odbywa się zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Przedmiotowa wizytacja oceniająca na miejscu będzie się koncentrować na CAC i wybranych armeńskich przewoźnikach lotniczych.
- (22) Mimo że różnorodne zidentyfikowane uchybienia będą wymagały usunięcia, to nie są one na tyle poważne, aby powodowały uwzględnienie wszystkich przewoźników lotniczych z Armenii w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (23) 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 Armenii nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (24) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (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) Przewoźnicy lotniczy z Białorusi nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (27) W dniu 17 września 2018 r., w następstwie stwierdzenia przez EASA uchybień w zakresie bezpieczeństwa w ramach procedury wydawania zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 Komisja rozpoczęła konsultacje z Wydziałem Lotnictwa Białorusi („AD-BLR”).

- (28) Po wysłuchaniu w dniu 3 kwietnia 2019 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznał postępy poczynione przez AD-BLR we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa, ale jednocześnie stwierdził, że AD-BLR powinien zaangażować się w dalszą poprawę swoich zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (29) W dniu 5 listopada 2019 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA i przedstawicielami AD-BLR. Celem tego posiedzenia było dokonanie przeglądu planu działań naprawczych wdrożonego przez AD-BLR, a także przeglądu powiązanych działań podjętych przez AD-BLR w celu zapewnienia rzeczywistej zgodności jego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W ramach posiedzenia wykazano, że AD-BLR musi przekazać Komisji dalsze wyjaśnienia dotyczące niektórych podjętych działań. Komisja otrzymała te dodatkowe informacje w dniu 14 listopada 2019 r.
- (30) Komisja zwróciła się również do AD-BLR o dokonanie przeglądu planu działań naprawczych poprzez dalsze dopracowanie analizy źródłowych przyczyn uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2019 r., w celu omówienia tego planu w pierwszym kwartale 2020 r. na kolejnym posiedzeniu poświęconym konsultacjom technicznym w Brukseli.
- (31) W dniu 20 listopada 2019 r. Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje przedstawione przez AD-BLR, mianowicie informacje o postępach poczynionych we wdrażaniu specjalnego inspektoratu ds. sektora lotnictwa, utworzeniu departamentu jakości, statusie programu ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych certyfikowanych przez AD-BLR, a także o środkach przedsięwziętych w celu usprawnienia programu nadzoru. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że sytuacja lotnictwa cywilnego na Białorusi pozostaje pod ścisłą kontrolą.
- (32) 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.
- (33) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Białorusi państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Białorusi odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (34) 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 Republiki Dominikańskiej

- (35) Przewoźnicy lotniczy z Republiki Dominikańskiej nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (36) W dniu 15 kwietnia 2019 r., w następstwie stwierdzenia przez EASA uchybień w zakresie bezpieczeństwa w ramach procedury wydawania zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego oraz w oparciu o analizę inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 Komisja rozpoczęła konsultacje z Instituto Dominicano de Aviación Civil („IDAC”).
- (37) W dniu 10 października 2019 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA, przedstawicielem państwa członkowskiego i przedstawicielami IDAC. Na wspomnianym posiedzeniu IDAC przedstawił Komisji ogólne informacje na temat sektora lotnictwa w Republice Dominikańskiej, personelu będącego do dyspozycji odnośnie do działań w zakresie nadzoru oraz sposobu prowadzenia takich działań. Omówiono trudności napotkane przez niektórych przewoźników lotniczych w trakcie procesu wydawania zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego, głównie z powodu uchybień w zakresie bezpieczeństwa, jak również ustalenia poczynione w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA. IDAC powiadomił Komisję, że podejmowane są działania naprawcze w celu wyeliminowania źródłowych przyczyn uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez EASA. IDAC poinformował w szczególności o bieżących działaniach w zakresie szkolenia personelu.
- (38) Podczas tego posiedzenia powiadomił również o zaawansowaniu wdrożenia krajowego programu bezpieczeństwa w Republice Dominikańskiej. Mając pewność, że jego działania są prowadzone w pełnej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, IDAC zwrócił się do Unii z zaproszeniem do przeprowadzenia wizytacji oceniającej na miejscu. Komisja uznaje, że przeprowadzenie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu przed następnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego jest w istocie konieczne.

- (39) Choć na podstawie analizy informacji zgromadzonych w dokumentach i podczas posiedzenia poświęconego konsultacjom technicznym Komisja i EASA stwierdziły różne uchybienia, nie mają one jednak charakteru, który uzasadniałby uwzględnienie przewoźników lotniczych z Republiki Dominikańskiej w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (40) 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 Republiki Dominikańskiej nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (41) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Dominikańskiej państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Dominikańskiej odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (42) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby 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 Gwinei Równikowej

- (43) W 2006 r. wszyscy przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (44) W październiku 2017 r. w Gwinei Równikowej przeprowadzono unijną wizytację oceniającą na miejscu, podczas której dokonano oceny działalności urzędu lotnictwa – *Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial* („AAGE”). Odbłyły się również wizyty u dwóch prowadzących działalność przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej, a mianowicie *CEIBA Intercontinental* i *Cronos Airlines*. W wyniku unijnej wizytacji oceniającej na miejscu stwierdzono konieczność dalszej poprawy w celu zapewnienia aktualności systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w stosunku do najnowszych zmian w międzynarodowych normach bezpieczeństwa. W tym celu AAGE opracował plan działań naprawczych.
- (45) W grudniu 2018 r. AAGE zawiadomił Komisję, że jest zainteresowany wznowieniem dialogu w sprawie zmiany załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wszystkich przewoźników posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej. W dniu 12 lutego 2019 r. Komisja wysłała do AAGE pismo, w którym zwróciła się o przedstawienie szczegółowego sprawozdania z realizacji planu działań naprawczych oraz wszelkich innych istotnych informacji wskazujących na postępy AAGE w usuwaniu uchybień w zakresie bezpieczeństwa. W okresie od dnia 11 lipca do dnia 20 sierpnia 2019 r. AAGE przekazał informacje, które były niepełne, a zatem w dniu 10 września 2019 r. Komisja poinformowała AAGE, że przekazane informacje są niekompletne. W dniu 17 września 2019 r. i w dniu 28 października 2019 r. AAGE przekazał więcej informacji dotyczących *CEIBA Intercontinental* i *Cronos Airlines*, jak również informacje na temat organizacji, personelu i działalności nadzorczej AAGE.
- (46) W dniu 6 listopada 2019 r. EASA stwierdziła, że przekazano wszystkie wymagane dokumenty i że przedmiotowe informacje wskazują na poprawę działań w zakresie nadzoru w ramach systemu nadzoru nad bezpieczeństwem AAGE, z uwzględnieniem wzmocnienia działań nadzorczych odnośnie do dwóch komercyjnych przewoźników lotniczych *CEIBA Intercontinental* i *Cronos Airlines*. EASA stwierdziła jednak również, że nadal istnieją obawy co do zdolności AAGE do usunięcia uchybień w trwały sposób.
- (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 Gwinei Równikowej nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (48) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Gabonu

- (49) W 2008 r. ⁽⁶⁾ wszyscy przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane w Gabonie zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, z wyjątkiem *Gabon Airlines* i *Afrijet*, które zostały uwzględnione w załączniku B do tego rozporządzenia.
- (50) Konsultacje między Komisją a właściwymi organami Gabonu, Agence Nationale de l'Aviation Civile („ANAC Gabon”), w dalszym ciągu miały na celu monitorowanie postępów ANAC Gabon w zapewnianiu zgodności jej systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotniczego.
- (51) W wyniku kontroli przeprowadzonej przez ICAO w styczniu 2019 r. stwierdzono, że poziom skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez ANAC Gabon wynosi 72,6 %, co oznacza wzrost w stosunku do poziomu 26,1 % osiągniętego w 2016 r.
- (52) W dniach 14–18 października 2019 r. w Gabonie w siedzibie ANAC Gabon oraz w siedzibach dwóch przewoźników lotniczych posiadających obecnie certyfikaty, mianowicie *Afrijet Business Service* i *Solenta Aviation Gabon*, przeprowadzono unijną wizytację oceniającą na miejscu.
- (53) Podczas wizyty ANAC Gabon wykazała, że w ostatnich latach poczyniła znaczne postępy, a mianowicie że jest w stanie utrzymać i egzekwować solidny system regulacyjny. Wydaje się, że krajowe przepisy są regularnie uaktualniane w miarę przyjmowania nowych zmian do norm i zalecanych praktyk ICAO. ANAC Gabon przedstawiła dowody na to, że ustanowiła rzetelne procedury rekrutacji i szkolenia personelu. Personel jest odpowiednio wykwalifikowany i zmotywowany, chociaż jego doświadczenie nadal stanowi wyzwanie. ANAC Gabon powinna zapewnić wdrożenie skutecznego zarządzania kompetencjami wymaganymi dla jego działalności. ANAC Gabon przedstawiła dowody potwierdzające, że certyfikacja przewoźników lotniczych prowadzona była zgodnie z procedurami ICAO oraz że wszelkie czynności były dobrze udokumentowane. Dowody wskazywały również na to, że ANAC Gabon ma zdolność do nadzorowania działalności lotniczej w Gabonie oraz usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (54) W wyniku wizytacji u dwóch przewoźników lotniczych posiadających obecnie certyfikaty wydane w Gabonie stwierdzono, że utrzymują oni kontrolę nad ciągłą zdadnością do lotu i wykonują operacje zgodnie z przepisami obowiązującymi w Gabonie. Jednak kontrola wyrywkowa innych działań wykazała pewne nieznaczące uchybienia, z których żadne nie miało bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo lotnicze.
- (55) W dniu 20 listopada 2019 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchali przedstawicieli ANAC Gabon i przewoźników lotniczych *Afrijet Business Service* i *Solenta Aviation Gabon*.
- (56) Podczas tego wysłuchania przedstawiciele ANAC Gabon przedstawili Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego system wprowadzony w celu zapewnienia nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Gabonie. Wyjaśnili oni, że postępy w skutecznym wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa, jak wykazano w ramach kontroli ICAO z 2019 r., były wynikiem szeregu działań podjętych od 2012 r. Podkreślając swoje zaangażowanie w ciągłą poprawę sytuacji, ANAC Gabon poinformowała Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o wdrożeniu planu działań naprawczych opracowanego w odpowiedzi na wyniki unijnej wizytacji oceniającej na miejscu przeprowadzonej w październiku 2019 r. Obejmują one cele strategiczne określone na przyszłość, np. ustanowienie krajowego programu bezpieczeństwa, certyfikację systemu jakości oraz dalszą poprawę skutecznego wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Wszystkie te zmiany są pozytywne. Oczekiwany wzrost działalności w zakresie lotnictwa cywilnego w Gabonie będzie jednak wymagał przyjęcia przez ANAC Gabon konkretnych środków ograniczających ryzyko, w szczególności pod względem liczby pracowników organizacji i poziomu wymaganej wiedzy fachowej.
- (57) Podczas wysłuchania przewoźnik lotniczy *Afrijet Business Service* przedstawił przegląd swojej organizacji i struktury, aktualnych planów rozwoju floty i tras oraz kluczowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika lotniczego, w tym identyfikację zagrożeń i proces ograniczania ryzyka.
- (58) Przewoźnik lotniczy *Solenta Aviation Gabon* przedstawił w zarysie swoją organizację i strukturę, aktualną flotę i plany rozwoju tras oraz główne elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika lotniczego, w tym identyfikację zagrożeń i proces ograniczania ryzyka. Podkreślił swoje zaangażowanie na rzecz ciągłej poprawy swoich wyników w zakresie bezpieczeństwa, co zostało uwypuklone wyjaśnieniami dotyczącymi złożoności operacji tego przewoźnika lotniczego i zarządzania załogą, z uwzględnieniem procesów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji. Przedmiotowy przewoźnik lotniczy dodał, że operacje te są przedmiotem ścisłej kontroli ze strony ANAC Gabon.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 36).

- (59) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gabonie z załączników A i B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (60) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gabonie państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gabonie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (61) 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 Indonezji

- (62) Wszyscy przewoźnicy z Indonezji zostali usunięci w czerwcu 2018 r. z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, zmienionego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/871⁽⁷⁾. W celu dalszego monitorowania systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Indonezji Komisja i Dyrekcja Generalna ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji („DGCA Indonezja”) kontynuowały konsultacje zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. W związku z powyższym pismem z dnia 27 września 2019 r. DGCA Indonezja przekazała Komisji informacje oraz aktualizację dotyczącą działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w okresie od marca 2019 r. do września 2019 r. Oprócz aktualizacji informacji na temat planu działań naprawczych będącego wynikiem unijnej wizytacji oceniającej na miejscu z marca 2018 r., informacje przekazane przez DGCA Indonezja obejmowały również aktualizację wykazu posiadaczy AOC, zarejestrowanych statków powietrznych, wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń lotniczych oraz środki egzekucyjne zastosowane przez DGCA Indonezja.
- (63) DGCA Indonezja powiadomiła również Komisję o statusie działań naprawczych wynikających ze skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO (ICVM) przeprowadzonej w 2017 r., który wykazuje stałą poprawę, w szczególności w obszarze zdolności do lotu.
- (64) Po zbadaniu otrzymanych informacji i dokumentów Komisja uważa, że większość przedstawionych wyjaśnień dotyczących planu działań naprawczych, poważnych incydentów i środków egzekucyjnych jest odpowiednia. W związku z tym niektóre ustalenia dotyczące planu działań naprawczych zostały zamknięte, a zaproponowane nowe terminy zamknięcia zostały przyjęte.
- (65) W dniu 29 października 2019 r. zostało wydane sprawozdanie końcowe dotyczące wypadku w czasie lotu JT610 przewoźnika *Lion Air*. W ramach stałego monitorowania działań w Indonezji Komisja zwróci się do DGCA Indonezja o dalsze przekazywanie odnośnych informacji, w szczególności w odniesieniu do działań następczych dotyczących zaleceń w zakresie bezpieczeństwa zawartych w sprawozdaniu.
- (66) 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.
- (67) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (68) 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.

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

Przewoźnicy lotniczy z Mołdawii

- (69) W kwietniu 2019 r. ⁽⁸⁾ wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Mołdawii, z wyjątkiem trzech przewoźników lotniczych – *Air Moldova*, *Fly One* i *Aerotrascargo*, zostali objęci pełnym zakazem wykonywania przewozów, głównie ze względu na niezdolność Urzędu Lotnictwa Cywilnego Mołdawii („CAAM”) do wdrożenia i egzekwowania mających zastosowanie międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (70) Niski poziom wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa został zidentyfikowany podczas unijnej wizyty oceniającej na miejscu przeprowadzonej w lutym 2019 r., w trakcie której zgłoszono szereg uwag dotyczących przepisów, procedur i praktyk CAAM.
- (71) W dniu 24 października 2019 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym z udziałem przedstawicieli Komisji, EASA, jednego państwa członkowskiego i CAAM. W trakcie posiedzenia CAAM przekazał informacje na temat działań podjętych w celu opracowania krajowych ram prawnych zgodnych z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i ukierunkowanych na poprawę systemu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa w Mołdawii, z uwzględnieniem działań podjętych w odniesieniu do wdrożenia w ramach tego organu wzmocnionej funkcji zarządzania jakością.
- (72) CAAM przedstawił również informacje na temat nowej instrukcji zarządzania tego organu, listy kontrolnej dotyczącej analizy luk w krajowym programie bezpieczeństwa, wraz z krajową polityką bezpieczeństwa, a także stanu wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w odniesieniu do mołdawskich przewoźników lotniczych. Ponadto CAAM powiadomił Komisję, że w wyniku audytów i inspekcji przeprowadzonych wobec przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Mołdawii zawieszono cztery AOC, z których dwa zostały przywrócone, a dwa ostatecznie cofnięto, tj. CA Ę.M „TANDEM AERO” SRL i CA „OSCAR JET” SRL.
- (73) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźników lotniczych CA Ę.M „TANDEM AERO” SRL i CA „OSCAR JET” SRL z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (74) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mołdawii państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mołdawii odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (75) 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 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 drodze priorytetowych inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (77) W dniu 25 października 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 inspekcji na płycie przeprowadzonych w okresie od dnia 19 marca 2019 r. do dnia 4 października 2019 r., oraz w celu określenia przypadków wymagających poprawy działań FATA w zakresie nadzoru.
- (78) Przegląd inspekcji na płycie w ramach programu SAFA u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji nie wykazał żadnych znaczących lub powtarzających się uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Podczas spotkania FATA powiadomiła Komisję o środkach przedsięwziętych w celu zapewnienia spełnienia przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji wymagań dotyczących biegłości językowej w języku angielskim określonych przez ICAO.
- (79) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez FATA w trakcie posiedzenia, 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.

⁽⁸⁾ 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 w ramach Unii (Dz.U. L 106 z 17.4.2019, s. 1).

- (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 odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych z Rosji, w drodze priorytetowych 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 określonych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i włączyć ich do załącznika A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (83) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (84) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego powołanego rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005,

PRZYMUJE 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 9 grudnia 2019 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącą,
Adina VĂLEAN
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 operatora
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 TAAG Angola Airlines i Heli Malongo, 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
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 operatora
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 operatora
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
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
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Mołdawii, z wyjątkiem przewoźników Air Moldova, Fly One i Aerotranscarga, w tym:			Republika Mołdawii
Î.M »VALAN ICC« SRL	MD009	VLN	Republika Mołdawii
CA »AIM AIR« SRL	MD015	AAM	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
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
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
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
ELIDINER 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 operatora	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestru
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
IRAN AIR	FS100	IRA	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⁾ 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.