

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/1014**z dnia 25 czerwca 2015 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty****(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, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”) przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia unijnego wykazu. Istotne informacje przekazały także niektóre państwa trzecie. Na podstawie tych informacji oraz weryfikacji przeprowadzonej przez Komisję należy zaktualizować unijny wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, o istotnych faktach i względach stanowiących podstawę decyzji o nałożeniu na nich zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie unijnym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentami przekazanymi przez państwa członkowskie, Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego i wspomniane państwa trzecie, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/1991⁽³⁾.
- (5) Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uaktualnione dane na temat wspólnych konsultacji prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i jego rozporządzenia wykonawczego (WE) nr 473/2006⁽⁴⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Angoli, Botswany, Demokratycznej Republiki Konga, Gabonu, Ghany, Indii, Indonezji, Iranu, Kazachstanu, Libanu, Libii, Madagaskaru, Islamskiej Republiki Mauretańskiej, Mozambiku, Filipin, Sudanu, Tajlandii, Jemenu i Zambii. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał również od Komisji informacje na temat Afganistanu, Beninu, Republiki Gwinei, Republiki Kirgiskiej, Nepalu, Korei Północnej, Wysp Świętego Tomasza i Książęcej oraz Tajwanu, a także aktualne informacje na temat konsultacji technicznych prowadzonych z Federacją Rosyjską.
- (6) EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyniki analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) w ramach prowadzonego przez ICAO globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem („USOAP”). W tym kontekście przypomniano o znaczeniu przeprowadzania przez państwa członkowskie w trybie priorytetowym

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

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

inspekcji na płycie u przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez państwa, w stosunku do których ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa lub w stosunku do których EASA stwierdziła istnienie znacznych uchybień w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Oczekuje się, że przeprowadzanie inspekcji na płycie w trybie priorytetowym będzie, obok konsultacji podjętych przez Komisję na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, źródłem dalszych informacji dotyczących poziomu bezpieczeństwa przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.

- (7) EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzanych w ramach oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (program SAFA) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) EASA przedstawiła także Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego aktualne informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach, wobec których zastosowano środki lub wdrożono monitorowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. EASA powiadomiła o swoich planach w tym zakresie i przedstawiła informacje na temat wniosków o dalszą pomoc techniczną i kontynuowanie współpracy w celu zwiększenia potencjału administracyjno-technicznego organów lotnictwa cywilnego, co ma pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności ze stosownymi normami międzynarodowymi. Państwa członkowskie zostały poproszone o udzielenie odpowiedzi na te wnioski na zasadzie dwustronnej w porozumieniu z Komisją i EASA. W tym względzie Komisja podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji o pomocy technicznej udzielanej przez Unię i przez jej państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie, zwłaszcza poprzez prowadzoną przez ICAO bazę danych Sieci Wsparcia i Współpracy w dziedzinie Bezpieczeństwa („SCAN”).
- (9) Eurocontrol przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego aktualne informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i bieżących statystyk komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników objętych zakazem.

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (10) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych lub z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA, a także szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwujące oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. Estonia poinformowała, że Estoński Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadził kontrolę u przewoźnika AS Avies, i że przewoźnik ten realizuje obecnie działania w odpowiedzi na ustalenia z kontroli.
- (11) Państwa członkowskie jeszcze raz potwierdziły swoją gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały, iż w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa przez przewoźników unijnych istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Angoli

- (12) Rozporządzenie (WE) nr 474/2006, zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1197/2011 ⁽²⁾, zezwala przewoźnikowi TAAG Angola Airlines posiadającemu certyfikat wydany w Angoli na wykonywanie przewozów w Unii czterema statkami powietrznymi typu Boeing 737-700 o znakach rejestracyjnych D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH i D2-TBJ, trzema statkami powietrznymi typu Boeing 777-200 o znakach rejestracyjnych D2-TED, D2-TEE i D2-TEF oraz dwoma statkami powietrznymi typu Boeing 777-300 o znakach rejestracyjnych D2-TEG i D2-TEH.
- (13) Przewoźnik TAAG Angola Airlines przekazał w dniu 21 listopada 2014 r., za pośrednictwem właściwych organów Angoli („INAVIC”), wniosek o dodanie nowego statku powietrznego typu Boeing 777-300 do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Na zaproszenie Komisji w dniu 25 lutego 2015 r. INAVIC i TAAG Angola

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1197/2011 z dnia 21 listopada 2011 r. (Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s. 14). Zob. w szczególności pkt 26–30 motywów tego rozporządzenia.

Airlines wzięli udział w spotkaniu poświęconym konsultacjom technicznym w Brukseli, podczas którego dokładnie omówiono wszystkie aspekty obecnej sytuacji w dziedzinie bezpieczeństwa, w tym kwestię włączenia nowego statku powietrznego do floty TAAG Angola Airlines.

- (14) INAVIC skupia swoje wysiłki przede wszystkim na dostosowywaniu ram prawnych do wymogów międzynarodowych, poprawie stanu infrastruktury (zasięgu łączności radiowej na podlegającym mu terytorium) i wzmocnieniu wymogów mających zastosowanie przy przyznawaniu koncesji i licencji personelowi i organizacjom, a także na nadzorze nad obecnie działającymi przewoźnikami. W tym ostatnim obszarze wymagane międzynarodowe normy bezpieczeństwa nie zostały jak dotąd całkowicie spełnione, ponieważ proces wydawania certyfikatów przewoźnikom nie jest jeszcze wystarczająco solidny, a zatem nie ma możliwości złagodzenia obecnego zakazu dotyczącego wszystkich przewoźników posiadających certyfikaty wydane przez INAVIC poza TAAG Angola Airlines. Komisja stwierdziła, że nastąpiła poprawa koordynacji i komunikacji pomiędzy INAVIC i TAAG Angola Airlines, ponieważ regularnie odbywają się spotkania mające na celu omówienie wszystkich aspektów działalności tego przewoźnika.
- (15) Przewoźnik TAAG Angola Airlines poinformował o odnowieniu i poszerzeniu swojej floty, polegającym na wycofaniu statków powietrznych B737-200 i B747-300 Combi oraz zakupie nowych statków powietrznych B777-200, B777-300ER i B737-700, czemu towarzyszy duży nacisk na jakość operacji lotniczych, obsługi technicznej i konserwacji oraz rozwój. Dzięki pomocy zewnętrznych konsultantów znacznie podniósł się poziom szkolenia pilotów. Poziom bezpieczeństwa uległ także dalszej poprawie dzięki wprowadzeniu nieprzewidywanego sankcji, anonimowego mechanizmu zgłaszania zdarzeń. Te informacje, wraz z kompleksową analizą informacji z monitorowania danych lotu (FDM), są obecnie systematycznie wykorzystywane do wykrywania zagrożeń i zapobiegania ponownemu wystąpieniu incydentów i anomalii, jakie zdarzały się w przeszłości, a także w programie szkolenia pilotów.
- (16) W ramach procesu przyznawania zezwoleń przewoźnikowi z państwa trzeciego⁽¹⁾ TAAG Angola Airlines od listopada 2014 prowadzi stały dialog z EASA i dostarcza rzeczowych i dokładnych danych na temat swojej floty statków powietrznych i działalności.
- (17) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wpisanie dodatkowego statku powietrznego typu Boeing 777-300 o znaku rejestracyjnym D2-TEI, należącego do przewoźnika TAAG Angola Airlines, do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, co umożliwi wykonywanie nim przewozów w Unii.
- (18) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez TAAG Angola Airlines, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie statków powietrznych tego przewoźnika na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Botswany

- (19) Odpowiadając na wniosek Komisji, Urząd Lotnictwa Cywilnego Botswany w piśmie z dnia 30 stycznia 2015 r. przedstawił informacje o postępach w usuwaniu uchybień leżących u podstaw istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa oraz innych ustaleń dokonanych przez ICAO. Urząd Lotnictwa Cywilnego Botswany wykazał, że dokonane zostały dalsze postępy we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Urząd został zachęcony do podjęcia starań o zweryfikowanie przez ICAO usunięcia uchybień, których dotyczyły istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa.
- (20) Dostępne informacje na temat bezpieczeństwa nie uzasadniają decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń wykonywania przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Botswanie. Komisja uważa jednak, że sytuacja powinna być nadal dokładnie monitorowana.
- (21) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Botswany.

⁽¹⁾ 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.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (22) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga figurują w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 od marca 2006 r. ⁽¹⁾.
- (23) Pismem z dnia 27 maja 2015 r. właściwy organ Demokratycznej Republiki Konga, *Autorité de l'Aviation Civile („AAC”)*, poinformował Komisję o cofnięciu certyfikatów przewoźnika lotniczego należących do przewoźników: *Air Baraka, Biega Airways, Cetrac Aviation Service SPRL, Congo Express, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, Katanga Express, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Sion Airlines* oraz *Tracep Congo*, w związku z czym przewoźnicy ci powinni zostać wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (24) W dniu 4 czerwca 2015 r. ACC przedstawił Komisji dalsze informacje o cofnięciu certyfikatów przewoźnika lotniczego należących do przewoźników *African Air Service Commuter, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Business Aviation, CHC Stellavia, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Safe Air, Stellar Airways, Waltair Aviation* oraz *Wimbi Dira Airways*, w związku z czym przewoźnicy ci powinni zostać wykreśleni z z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (25) ACC poinformował także Komisję o wydaniu koncesji przewoźnika lotniczego przewoźnikom *Dakota SPRL, Malu Aviation, Serve Air* oraz *Congo Airways*, ale nie wykazał, że proces certyfikacji tych przewoźników i nadzór nad nimi jest całkowicie zgodny ze stosownymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Przewoźnicy ci powinni zatem zostać wpisani do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (26) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie przewoźników *African Air Service Commuter, Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Business Aviation, Cetrac Aviation Service SPRL, CHC Stellavia, Congo Express, Eagles Services, Ephrata Airlines, Filair, Fly Congo, Galaxy Kavatsi, GIS'AIR, Goma Express, GTRA, International Trans Air Business, Jet Congo Airlines, Katanga Express, Katanga Wings, Lignes Aériennes Congolaises, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus Aviation, Safe Air, Sion Airlines, Stellar Airways, Tracep Congo, Waltair Aviation* oraz *Wimbi Dira Airways* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz wpisanie przewoźników *Dakota, Malu Aviation, Serve Air* oraz *Congo Airways* do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Gabonu

- (27) Przewoźnicy lotniczy *Air Services SA* i *SCD Aviation* są wpisani do załącznika A od lipca 2008 r. Od lipca 2008 r. przewoźnikowi lotniczemu *Gabon Airlines* zezwolono na wykonywanie przewozów w UE wyłącznie przy użyciu statku powietrznego typu Boeing 767-200 o znaku rejestracyjnym TR-LHP i na warunkach określonych w motywie 15 rozporządzenia (WE) nr 715/2008. ⁽²⁾
- (28) W dniu 5 czerwca 2015 r. właściwy organ Gabonu przedstawił Komisji dowody cofnięcia certyfikatów przewoźnika lotniczego należących do przewoźników *Air Services SA, SCD Aviation* oraz *Gabon Airlines*, w związku z czym przewoźnicy ci powinni zostać wykreśleni z unijnego wykazu przewoźników podlegających zakazowi lub ograniczeniom wykonywania przewozów.
- (29) Właściwy organ Gabonu poinformował Komisję o wydaniu nowego certyfikatu przewoźnika lotniczego przewoźnikowi *Tropical Air Gabon* w dniu 6 maja 2015 r., ale nie wykazał, że proces certyfikacji tego przewoźnika i nadzór nad nim jest całkowicie zgodny ze stosownymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Przewoźnik ten powinien zatem zostać wpisany do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 197 z 25.7.2008, s. 36).

- (30) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie przewoźników lotniczych *Air Services SA* i *SCD Aviation* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, wykreślenie przewoźnika *Gabon Airlines* z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz wpisanie przewoźnika *Tropical Air Gabon* do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Ghany

- (31) We wrześniu 2010 r. przewoźnik *Meridian Airways LTD* został wpisany do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ⁽¹⁾. We wrześniu 2010 r. przewoźnik *Airlift International (GH) LTD* został wpisany do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, wskutek czego do wykonywania przewozów w Unii dopuszczono tylko jeden konkretny statek powietrzny typu DC-8-63F. Obie decyzje były podyktowane poważnymi niedociągnięciami w dziedzinie bezpieczeństwa, wykrytymi podczas inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA. W listopadzie 2010 r. uznano, że *Airlift International (GH) LTD* może wykonywać przewozy w Unii drugim statkiem powietrznym DC-8-63F ⁽²⁾.
- (32) W dniu 5 lutego 2014 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego Ghany („GCAA”) przesłał Komisji certyfikaty wyrejstrowania niektórych statków powietrznych DC-8-63F zarejestrowanych w Ghanie. GCAA zgłosił także, że wydał dyrektywę techniczną zakazującą używania statków powietrznych DC-8 przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez Ghane, ze skutkiem od dnia 31 grudnia 2013 r. Dowody te należy traktować jako potwierdzenie, że Ghana nie dopuszcza już eksploatacji statków powietrznych DC-8 w ramach swojego rejestru statków powietrznych.
- (33) W dniu 16 lutego 2015 r. GCAA przedstawił Komisji pisemne dowody cofnięcia certyfikatów przewoźnika lotniczego wydanych przewoźnikom *Meridian Airways LTD* oraz *Airlift International (GH) LTD*. W dniu 17 marca 2015 r. odbyło się spotkanie techniczne z udziałem wysokich rangą przedstawicieli GCAA, Komisji i EASA, w trakcie którego GCAA przedstawił szczegółowe informacje na temat swojej obecnej struktury organizacyjnej, sprawowanego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Ghanie i procesu wydawania certyfikatów przewoźnikom lotniczym. Dowody świadczące o cofnięciu certyfikatów dwóch przewoźników lotniczych oraz fakty dotyczące sposobu sprawowania nadzoru lotniczego przez GCAA, przedstawione w trakcie spotkania technicznego, zostały uznane za wystarczającą podstawę do stwierdzenia, że przewoźnicy *Meridian Airways LTD* i *Airlift International (GH) LTD* zaprzestali prowadzenia działalności.
- (34) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie *Meridian Airways LTD* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz *Airlift International (GH) LTD* z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (35) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Indii

- (36) W piśmie z dnia 24 grudnia 2014 r. Dyrekcja Generalna ds. Lotnictwa Cywilnego Indii („DGCA”) przedstawiła Komisji aktualne informacje na temat działań naprawczych podjętych w związku z wydaną w styczniu 2014 r. z decyzją Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych („FAA”) dotyczącą obniżenia statusu zgodności Indii z kategorią 1 na kategorię 2 w następstwie przeprowadzonej przez FAA oceny bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego („IASA”). W piśmie stwierdzono także, że FAA przeprowadziła ponowną ocenę indyjskiej DGCA w grudniu 2014 r. W dniu 8 kwietnia 2015 r. FAA ogłosiła, że podniosła status zgodności Indii z kategorii 2 na kategorię 1.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 791/2010 z dnia 6 września 2010 r. (Dz.U. L 237 z 8.9.2010, s. 10). Zob. w szczególności pkt 9–23 motywów tego rozporządzenia.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1071/2010 z dnia 22 listopada 2010 r. (Dz.U. L 306 z 23.11.2010, s. 44). Zob. w szczególności pkt 29–31 motywów tego rozporządzenia.

- (37) W piśmie z dnia 10 kwietnia 2015 r. skierowanym do DGCA Indii Komisja poinformowała, że chociaż z zadowoleniem przyjmuje pozytywną decyzję FAA o podniesieniu statusu zgodności Indii w ramach kontroli IASA, to pragnie podkreślić, że DGCA musi nadal współpracować z Komisją, regularnie dostarczając informacje o wypełnianiu swoich międzynarodowych zobowiązań dotyczących bezpieczeństwa i nadzoru.
- (38) W dniu 7 maja 2015 r. odbyły się techniczne konsultacje pomiędzy ekspertami reprezentującymi Komisję, EASA i jedno państwo członkowskie oraz wysokimi rangą przedstawicielami DGCA Indii. W ramach spotkania DGCA miała możliwość przedstawić szczegółowo podjęte przez siebie działania, w wyniku których FAA podniosła status zgodności Indii z kategorii 2 na kategorię 1. DGCA przedstawiła szczegóły wdrożonego przez siebie planu działań naprawczych oraz szczegółowe informacje na temat środków, jakie podjęła w celu trwałej poprawy swoich zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. Komisja przyjęła do wiadomości informacje przedstawione przez DGCA Indii. Uznano, że nie jest konieczne nałożenie zakazu ani ograniczeń wykonywania przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indiach, ale dalsze konsultacje techniczne będą korzystne, ponieważ umożliwią bieżące omawianie kwestii dotyczących bezpieczeństwa z indyjską DGCA.
- (39) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Indii.
- (40) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych u przewoźników lotniczych z Indii na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (41) Trwają nadal regularne konsultacje pomiędzy Komisją i Dyrekcją Generalną ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji („DGCA”), których celem jest monitorowanie postępów indonezyjskiej DGCA w zapewnianiu zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W następstwie kontroli ICAO przeprowadzonej w maju 2014 r. DGCA sfinalizowała swój plan działań naprawczych i obecnie jest w trakcie realizowania przewidzianych w nim działań.
- (42) W dniu 28 grudnia 2014 r. miał miejsce wypadek w trakcie lotu QZ8501 wykonywanego przez przewoźnika *Indonesia AirAsia* nad Morzem Jawajskim. Statek powietrzny uległ zniszczeniu, a wszyscy pasażerowie i członkowie załogi zginęli. Indonezyjski Narodowy Komitet Bezpieczeństwa Transportu („NTSC”) prowadzi śledztwo w sprawie wypadku, a jego ostateczne sprawozdanie ma zostać opublikowane przed końcem 2015 r.
- (43) W styczniu 2015 r. przedstawiciele Komisji odwiedzili Indonezję w celu omówienia wyników kontroli ICAO przeprowadzonej w maju 2014 r. i upewnienia się, czy poziom nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników, którzy nie figurują już w unijnym wykazie, uzasadnia decyzję o niewpisywaniu ich ponownie do wykazu. Przedstawiciele Komisji spotkali się z ministrem transportu Indonezji oraz przedstawicielami indonezyjskiej DGCA, Indonezyjskiego Narodowego Komitetu Bezpieczeństwa Transportu oraz wspomnianych przewoźników. Przewoźnicy przedstawili rzetelny zarys swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz poziomu wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (44) W piśmie z dnia 31 marca 2015 r. DGCA przedstawiła kompleksowe informacje na temat trwających obecnie działań naprawczych podjętych w celu usunięcia problemów wskazanych przez ICAO. Ponadto DGCA przedstawiła informacje na temat nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do wspomnianych przewoźników. Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych informacji Komisja zwróciła się o dalsze wyjaśnienia dotyczące nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji oraz o aktualny wykaz posiadaczy certyfikatów przewoźnika lotniczego w Indonezji.
- (45) Pismem z dnia 13 maja 2015 r. przekazano dodatkowe wyjaśnienia. Przekazane zostały informacje na temat programu nadzoru i kontroli nad przewoźnikami lotniczymi, którzy obecnie są wyłączeni z zakazu wykonywania przewozów, tj.: *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* oraz *Indonesia Air Asia*. Na podstawie dostarczonych informacji uznano, że DGCA sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem względem tych przewoźników i brak jest istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, które uzasadniałyby decyzję o nałożeniu na nich zakazu wykonywania przewozów.

- (46) W tym samym piśmie DGCA Indonezji poinformowała Komisję o cofnięciu certyfikatów przewoźnika lotniczego przewoźnikom *Mandala Airlines* (certyfikat nr 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (certyfikat nr 121-002), *Sky Aviation* (certyfikat nr 121-028 i 135-044) oraz *Republik Express* (certyfikat nr 121-040). W związku z tym przewoźnik lotniczy *Mandala Airlines* powinien zostać wykreślony z wykazu przewoźników lotniczych z Indonezji wyłączonych z zakazu wykonywania przewozów, a przewoźnicy *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* oraz *Republik Express* powinni zostać wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (47) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie przewoźnika *Mandala Airlines* z wykazu przewoźników wyłączonych z zakazu oraz wykreślenie przewoźników lotniczych *Merpati Nusantara Airlines*, *Sky Aviation* i *Republik Express* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Iranu

- (48) W dniu 30 marca 2010 r. przewoźnik lotniczy *Iran Air*, posiadający certyfikat wydany przez Organizację Lotnictwa Cywilnego Islamskiej Republiki Iranu, został wpisany do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006⁽¹⁾. W następstwie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w dniu 5 lipca 2010 r. dodatkowo określono ograniczenia wykonywania przewozów z użyciem floty *Iran Air*⁽²⁾.
- (49) Przewoźnik *Iran Air* przedstawił Komisji informacje na temat obecnie posiadanej floty, wsparte odpowiednimi dokumentami. Przewoźnik zwrócił się o wyłączenie z zakresu ograniczeń statków powietrznych typu A320, dzięki czemu byłoby możliwe wykonywanie nimi przewozów do Unii. Do chwili obecnej nie było jednak możliwe zweryfikowanie dostarczonych dowodów w drodze spotkania technicznego lub unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Dlatego na tym etapie nie jest możliwe podjęcie decyzji w sprawie zezwolenia przewoźnikowi *Iran Air* na wykonywanie przewozów statkami powietrznymi typu A320.
- (50) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Iranu.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (51) Komisja w dalszym ciągu monitoruje wdrażanie przez Kazachstan planów działań naprawczych przyjętych w następstwie skoordynowanej inspekcji potwierdzającej („ICVM”), przeprowadzonej przez ICAO w Kazachstanie w 2014 r. W ramach ICVM stwierdzono usunięcie powodu jednego istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa, które odnosiło się do zdatności do lotu, oraz ogólny postęp we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Jednocześnie jednak ICAO stwierdziła poważne niedociągnięcia w dziedzinie operacji lotniczych i wręcz rozszerzyła zakres swoich istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa w tym obszarze.
- (52) W dniu 27 kwietnia 2015 r. odbyły się konsultacje techniczne z Komitetem ds. Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu („CAC”), w trakcie których CAC miał możliwość przedstawić Komisji aktualne informacje na temat swoich działań w zakresie nadzoru oraz priorytetów w krótkim i średnim terminie. Zgodnie z informacjami dostarczonymi przez CAC niektóre działania naprawcze zostały rozpoczęte. Inne działania naprawcze są na różnych etapach realizacji. Główne priorytety na 2015 r. według CAC obejmują wprowadzenie pięcioetapowego procesu wydawania certyfikatów przewoźnika lotniczego, stworzenie procedur dla specjalnych zatwierdzeń, rekrutację dodatkowego personelu technicznego, stworzenie i wdrożenie programu nadzoru nad bezpieczeństwem i planu inspekcji, wprowadzenie nowych list kontrolnych do celów inspekcji i kontroli; przeszkolenie inspektorów i nadanie im uprawnień do wykonywania funkcji nadzorczych i kontrolnych.
- (53) W trakcie konsultacji technicznych przewoźnik *Air Astana* poinformował, że CAC przeprowadził jego ponowną certyfikację w kwietniu 2015 r. Ponadto przewoźnik regularnie dostarczał aktualne informacje na temat swoich operacji lotniczych, szkoleń i obsługi technicznej.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r. (Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 25). Zob. w szczególności pkt 41–49 motywów tego rozporządzenia.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 590/2010 z dnia 5 lipca 2010 r. (Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 9). Zob. w szczególności pkt 60–71 motywów tego rozporządzenia.

- (54) Podczas konsultacji technicznych w kwietniu 2015 r. przewoźnik SCAT Air Company także poinformował Komisję, że przeszedł już kontrolę bezpieczeństwa operacji przeprowadzaną przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego, i że prawdopodobnie otrzyma certyfikat zaświadcający o jej przejściu przed końcem 2015 r., o ile uda mu się z powodzeniem zakończyć usuwanie wszystkich pozostałych jeszcze uchybień.
- (55) Na podstawie informacji dostępnych Komisji oraz dyskusji, które odbyły się w trakcie konsultacji technicznych, uznano, że przed Kazachstanem nadal stoją pewne wyzwania, jeśli chodzi o wdrożenie międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Komisja mocno zachęca CAC do wzmoczenia wysiłków w celu wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa, co jest warunkiem pozytywnego rozpatrzenia przez Komisję dalszego złagodzenia ograniczeń, które obecnie mają zastosowanie do przewoźników lotniczych podlegających nadzorowi CAC.
- (56) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Kazachstanu.
- (57) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do statków powietrznych przewoźnika Air Astana na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Libanu

- (58) Trwają konsultacje z Dyrekcją Generalną ds. Lotnictwa Cywilnego Libanu („DGCA”), których celem jest potwierdzenie, czy Liban wdraża plan działań naprawczych opracowany w odpowiedzi na ustalenia i istotne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa sformułowane przez ICAO na podstawie skoordynowanej inspekcji potwierdzającej, która odbyła się w grudniu 2012 r.
- (59) W dniu 9 kwietnia 2015 r. doradca ministra transportu Libanu poinformował Komisję i EASA w trakcie spotkania w Brukseli o powołaniu Zarządu Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Odniósł się także do propozycji dotyczących rozdzielenia funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem od funkcji świadczenia usług, które są obecnie połączone organizacyjnie w ramach libańskiej DGCA. Przedstawiono dalsze informacje na temat kroków przedsięwziętych przez DGCA wspólnie z ICAO. W marcu 2015 r. odbyła się wizyta zespołu ds. bezpieczeństwa biura regionalnego ICAO, której celem było zweryfikowanie postępów działań podjętych w celu usunięcia powodów zgłoszonego istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa.
- (60) Komisja, działając za pośrednictwem EASA, zapewniła libańskiej DGCA pomoc techniczną we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa w okresie od września 2014 r. do marca 2015 r., która to pomoc stanowiła kontynuację projektu Śródziemnomorskiej Komórki ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Działania te ułatwiły DGCA Libanu wdrożenie działań naprawczych, poprawę procedur wewnętrznych, instrukcji i podręczników oraz przygotowania do wprowadzenia ulepszonej struktury organizacyjnej.
- (61) Dostępne informacje na temat bezpieczeństwa nie uzasadniają decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń wykonywania przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libanie. Komisja uważa jednak, że sytuacja powinna być nadal dokładnie monitorowana. Nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Libanu zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (62) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie przewoźników lotniczych z Libanu.
- (63) Jeśli 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 kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (64) Komisja jest nadal zaniepokojona sytuacją w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego w Libii. Uznawany przez Unię rząd Libii wyznaczył nowy właściwy organ, Libijski Urząd Lotnictwa Cywilnego („LCAA”). LCAA przekazał niektóre zadania związane z bezpieczeństwem, takie jak wysyłanie wiadomości NOTAM, odpowiednim organom innych państw. Jednak były właściwy organ, Libijski Urząd Lotnictwa Cywilnego („LYCAA”), działa nadal i w dalszym ciągu wysyła wiadomości NOTAM niezależnie od wiadomości wysyłanych w imieniu LCAA. Może to mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze, ponieważ wiadomości NOTAM wysyłane przez te dwie instytucje mogą zawierać sprzeczne informacje w przypadku, gdy dotyczą tej samej przestrzeni powietrznej lub tych samych lądowisk.
- (65) Komisja nawiązała kontakt z LCAA, ale nie uzyskała użytecznych i dających się zweryfikować informacji na temat obecnej sytuacji w zakresie nadzoru nad lotnictwem cywilnym ani stanu bezpieczeństwa lotniczego w Libii.
- (66) W związku z obecną niejasną i niestabilną sytuacją w Libii oraz ograniczoną zdolnością LCAA do odpowiedniego nadzorowania libijskich przewoźników lotniczych i kontrolowania bezpośrednich zagrożeń dla bezpieczeństwa, uznaje się, że Libia nie może spełnić swoich zobowiązań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.
- (67) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Libii.

Przewoźnicy lotniczy z Madagaskaru

- (68) Konsultacje z właściwym organem Madagaskaru, Aviation Civile de Madagascar („ACM”), nadal aktywnie się toczą, a ich celem jest monitorowanie postępów poczynionych przez ten organ w zapewnianiu zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Madagaskarze, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (69) Komisja wspomagana przez EASA odbyła w dniu 28 kwietnia 2015 r. konsultacje z ACM i przedstawicielami przewoźnika lotniczego *Air Madagascar*. W trakcie tego spotkania ACM i przewoźnik lotniczy przedstawili informacje o postępach w realizacji swojego planu działań naprawczych i prewencyjnych, przyjętego w odpowiedzi na obawy dotyczące bezpieczeństwa, zgłoszone podczas unijnej wizytacji oceniającej na Madagaskarze w lutym 2014 r.
- (70) W szczególności ACM przedstawił postępy w szkoleniu inspektorów przeprowadzanym w ramach programu pomocy technicznej ICAO (SAFE) i stwierdził, że w jego ocenie obecni wykwalifikowani inspektorzy mieli za sobą w momencie spotkania około 65 % niezbędnych szkoleń, których przeprowadzenie jest wymagane, by ACM mógł zacząć realizować swoje obowiązki dotyczące nadzoru na akceptowalnym poziomie. Program nadzoru w 2014 r. był realizowany z pomocą stron trzecich, jednak ACM jest przekonany, że program nadzoru w 2015 r. wykaże, iż jest on zdolny do wywiązywania się ze swoich obowiązków dotyczących nadzoru. ACM poinformował także, że podjął niedawno decyzję o zawieszeniu certyfikatów przewoźnika lotniczego wydanych przewoźnikom *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* i *Insolite Travel Fl* oraz zatwierdzeniu organizacji szkoleniowej *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie*. ACM podkreślił także, że trwa obecnie prowadzona przez ICAO zdalna ocena elementów krytycznych 1–5 systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, która powinna zostać zakończona w lipcu 2015 r.
- (71) Oprócz informacji o swoim planie działań zapobiegawczych i naprawczych, przewoźnik *Air Madagascar* dostarczył najnowsze dane na temat rozwoju swojej floty, a w szczególności poinformował, że rozważa nabycie trzeciego statku powietrznego typu ATR 72-600 i planuje wymianę dwóch statków powietrznych typu Boeing 737-300 i zastąpienie ich statkami powietrznymi typu Boeing 737-700 w czwartym kwartale 2015 r.
- (72) Komisja przyjęła do wiadomości informacje przedstawione przez ACM i przewoźnika *Air Madagascar*. Komisja z zadowoleniem przyjmuje postępy dokonane przez ACM i przewoźnika *Air Madagascar* we wprowadzaniu nowych procesów i ulepszaniu istniejących. Komisja pragnie jednak mocno podkreślić, że oba te podmioty muszą

uzyskać zdolność do skutecznego wdrażania tych procesów. Komisja zaleca działanie stopniowe, w celu uniknięcia sytuacji, w której procesy zostają wdrożone jedynie częściowo, tak jak to zaobserwowano w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na Madagaskarze w lutym 2014 r.

- (73) W dniu 8 maja 2015 r. ACM poinformował Komisję o wniosku złożonym przez przewoźnika *Air Madagascar* dotyczącym dopisania statku powietrznego typu Airbus A340-300 o znaku rejestracyjnym 5R-EAA do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 obok innych, znajdujących się tam już statków powietrznych tego przewoźnika.
- (74) W dniu 29 maja 2015 r. Minister Turystyki, Transportu i Meteorologii Madagaskaru wyraził życzenie, by sytuacja dwóch statków powietrznych typu A340-300 została poddana ponownej ocenie podczas posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w czerwcu 2015 r. Gdyby proces ponownej oceny prowadzący do ewentualnego wykreślenia przewoźnika *Air Madagascar* z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 nie mógł zostać zakończony przed zaplanowanym na czerwiec 2015 r. posiedzeniem, minister poparłby wniosek złożony przez przewoźnika *Air Madagascar*, dotyczący wpisania statku powietrznego typu Airbus A340-300 o znaku rejestracyjnym 5R-EAA do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (75) Ze względu na poważny charakter ustaleń poczynionych w ramach unijnej wizytacji oceniającej na Madagaskarze w lutym 2014 r. Komisja uważa, że warunki umożliwiające taki wpis nie różnią się zasadniczo od warunków, jakie musiałyby zostać spełnione, aby przewoźnik *Air Madagascar* mógł zostać wykreślony z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Ocena informacji dostarczonych przez ACM i przewoźnika *Air Madagascar* po spotkaniu w dniu 28 kwietnia 2014 r. jako uzasadnienie wpisania statku powietrznego typu Airbus A340-300 o znaku rejestracyjnym 5R-EAA do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 nie wskazuje, że te warunki zostały spełnione.
- (76) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Madagaskaru.

Przewoźnicy lotniczy z Islamskiej Republiki Mauretańskiej

- (77) W dniu 24 lutego 2015 r. w Brukseli odbyło się spotkanie techniczne z udziałem Komisji, EASA, kilku państw członkowskich oraz przedstawicieli organu lotnictwa cywilnego Mauretanii, Agence Nationale de l'Aviation Civile, oraz przewoźnika lotniczego *Mauritania Airlines International* („MAI”). Agence Nationale de l'Aviation Civile przedstawiła sytuację bezpieczeństwa w Mauretanii oraz krajowy program bezpieczeństwa, podkreślając swój dobry rezultat uzyskany w ramach kontroli ICAO, a w szczególności wysoki poziom skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa. MAI wyjaśnił, jakie działania zamierza podjąć w odpowiedzi na niedawne ustalenia dokonane w ramach programu SAFA, i zapowiedział, że przejdzie proces rejestracji do kontroli bezpieczeństwa operacji Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego. MAI potwierdził, że ze względów ekonomicznych zaprzestął wykonywania przewozów do niektórych miejsc w Unii i że zamierza rozwijać sieć regionalną we współpracy z przewoźnikiem lotniczym z Unii. W związku z tym MAI postanowił zmienić skład swojej floty, aby wykonywać przewozy mniejszymi statkami powietrznymi z większą częstotliwością rejsów.
- (78) Najnowsza analiza SAFA dostarczona przez EASA wskazuje na poprawę, tzn. w ramach kontroli SAFA przeprowadzonych w Unii stwierdzono mniej uchybień, choć jednocześnie kilka państw członkowskich podkreśla, że włączanie do floty MAI nowego typu statku powietrznego, Embraer ERJ145, nie zostało jeszcze zrealizowane w sposób w pełni zadowalający. W dniach od 10 do 14 marca 2015 r. w Nawakszut miała miejsce wstępna kontrola bezpieczeństwa operacji przeprowadzona przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego. Agence Nationale de l'Aviation Civile oraz MAI przedstawili Komisji wstępne wyniki tej kontroli. Na tej podstawie można wywnioskować, że międzynarodowe normy bezpieczeństwa zostały wdrożone w akceptowalnym stopniu i że nie ma elementów, które wskazywałyby na istnienie szczególnie alarmujących niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa.
- (79) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie przewoźników lotniczych z Islamskiej Republiki Mauretanii.

- (80) Jeśli 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 kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Mozambiku

- (81) W listopadzie i grudniu 2014 r. ICAO przeprowadziła skoordynowaną inspekcję potwierdzającą w celu sprawdzenia postępów w realizacji planu działań naprawczych przez właściwy organ lotniczy Mozambiku, Instituto de Aviação Civil de Moçambique („IACM”). Zakres inspekcji ICAO obejmował prawodawstwo w dziedzinie lotnictwa cywilnego obowiązujące w Mozambiku, wewnętrzną organizację IACM, lądowiska i naziemne pomoce nawigacyjne oraz służby żeglugi powietrznej Mozambiku. Sprawozdanie ze skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO zostało umieszczone na stronie internetowej ICAO w dniu 5 maja 2015 r.
- (82) W uznaniu postępów poczynionych przez IACM w usuwaniu uchybień wskazanych przez ICAO oraz wysiłków zmierzających do doprowadzenia do końca prac nad stworzeniem systemu lotnictwa spełniającego międzynarodowe normy bezpieczeństwa zaplanowano uprzednio, że unijna ocena bezpieczeństwa będzie mogła odbyć się w 2015 r.
- (83) Unijna ocena bezpieczeństwa miała miejsce w Mozambiku w kwietniu 2015 r. z udziałem ekspertów z Komisji, EASA i państw członkowskich. Ocenie poddano przede wszystkim pierwotne prawo lotnicze i przepisy lotnictwa cywilnego, wewnętrzną organizację IACM, licencjonowanie i szkolenie personelu, nadzór nad zdatnością do lotu statków powietrznych oraz nadzór nad eksploatacją statków powietrznych.
- (84) Unijna ocena bezpieczeństwa wykazała istnienie w obowiązujących przepisach prawnych szeregu odstępstw od międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Zmienione podstawowe prawo lotnicze, zawierające zmiany, które usuną wykryte odstępstwa, czeka obecnie na zatwierdzenie przez rząd. Szczegółowe regulacje prawne i techniczne istnieją, jednak są niekompletne i niespójne. Na zatwierdzenie przez rząd czeka także zmieniony statut IACM, nadający IACM wymagany poziom autonomii finansowej i operacyjnej i usuwający zidentyfikowane uchybienia w tym zakresie. Chociaż zakończono już rekrutację większości personelu i wdrożono niektóre spośród planowanych modyfikacji organizacyjnych, znaczna część wdrożenia nadal pozostaje do zrealizowania.
- (85) W ramach unijnej oceny bezpieczeństwa wykryto także słabości i niedociągnięcia w różnych obszarach pracy IACM, między innymi w obszarze licencjonowania i szkolenia personelu, nadzoru nad zdatnością do lotu statków powietrznych oraz nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych. U trzech przewoźników, których uznano za stanowiących odpowiednią próbę i przeprowadzono u nich wizyty, zespół realizujący unijną ocenę bezpieczeństwa stwierdził wyraźne braki w zakresie prowadzenia rejestrów, nieadekwatnej jakości instrukcje, luźne mechanizmy organizacyjne oraz nieodpowiednie praktyki w zakresie obsługi technicznej. Chociaż za niektóre z tych problemów odpowiadają wyłącznie przewoźnicy, wiele z nich można uznać za objawy braku właściwego nadzoru ze strony powołanych do tego organów.
- (86) Z drugiej strony IACM wykazał mocne zaangażowanie na rzecz podejmowania dalszych wysiłków w celu osiągnięcia ostatecznego celu, jakim jest stworzenie systemu lotnictwa spełniającego międzynarodowe normy bezpieczeństwa, i jest w tych wysiłkach nadal w pełni wspierany przez rząd. W nadchodzącym okresie IACM będzie jednak potrzebował profesjonalnego, kompetentnego i bezstronnego doradztwa. Komisja wraz z IACM i EASA prowadzi przygotowania do udzielenia pomocy technicznej, aby pomóc IACM w usuwaniu pozostałych uchybień i zakończyć proces budowy zdolności wewnętrznych niezbędnych do zapewnienia trwałości osiągniętych wyników.
- (87) Na podstawie unijnej oceny Komisja uznała, że chociaż IACM dokonał znacznych postępów we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa, system nadzoru nad bezpieczeństwem w Mozambiku nadal ma wiele niedociągnięć. Na tym etapie IACM nie posiada jeszcze wystarczającej zdolności nadzorowania działalności w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Mozambiku, która odpowiadałaby międzynarodowym normom. Nie ma zatem wystarczających danych do podjęcia decyzji o złagodzeniu zakazu wykonywania przewozów nałożonego na wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mozambiku.
- (88) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Mozambiku.

Przewoźnicy lotniczy z Filipin

- (89) W marcu 2010 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez Republikę Filipin zostali wpisani do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006⁽¹⁾ na podstawie zweryfikowanych dowodów świadczących o braku zdolności organów odpowiedzialnych za nadzór nad tymi przewoźnikami do właściwego zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa. Nie zostały także przedstawione wystarczające dowody wypełnienia przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zalecanych praktyk
- (90) W lipcu 2013 r. przewoźnik lotniczy *Philippine Airlines* został usunięty z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006⁽²⁾. W kwietniu 2014 r. przewoźnik *Cebu Pacific Air* także został usunięty z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006⁽³⁾. Podstawą obu decyzji były wyniki unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, która odbyła się w czerwcu 2013 r., poprawa nadzoru nad bezpieczeństwem u tych przewoźników ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego Filipin („CAAP”) oraz zdolność obu przewoźników do zapewnienia skutecznego przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. W kwietniu 2014 r. również Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych ogłosiła decyzję o podniesieniu statusu zgodności Filipin z kategorii 2 do kategorii 1 w ramach swojego programu oceny bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego.
- (91) W dniu 10 marca 2015 r. miały miejsce konsultacje techniczne pomiędzy ekspertami Komisji, EASA i państwa członkowskiego oraz wysokimi rangą przedstawicielami CAAP i przedstawicielami przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach: *Zest Airways Inc. (Dbi 'Air Asia Zest')*, *Air Philippines Corporation* oraz *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* CAAP przedstawił aktualne informacje na temat wprowadzanych ulepszeń organizacyjnych, w tym reorganizacji Służby Inspektoratu Norm Lotniczych, oraz szczegółowe informacje dotyczące szkolenia inspektorów CAAP. Ponadto CAAP przedstawił szczegółowe informacje na temat sprawowanego przez siebie nadzoru nad bezpieczeństwem przewoźników lotniczych: *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* oraz *South East Asian Airlines (SEAir) Inc.* Jeśli chodzi o nadzór nad bezpieczeństwem sprawowany przez CAAP, szczegółowe informacje przedstawione podczas spotkania dotyczyły między innymi zaplanowanych programów minimalnych obowiązkowych rocznych inspekcji (MRAI) dla każdego przewoźnika, a także szczegółowych działań w zakresie nadzoru, podejmowanych wobec każdego z wymienionych przewoźników. W trakcie spotkania CAAP przedstawił także aktualne informacje na temat wdrażania państwowego programu bezpieczeństwa Filipin. Przekazał między innymi szczegółowe informacje dotyczące państwowego programu bezpieczeństwa pasów startowych oraz powiązanego z nim programu szkoleń i podnoszenia świadomości. CAAP przedstawił również aktualne informacje na temat dochodzenia dotyczącego wypadnięcia statku powietrznego *Air Asia Zest* z drogi startowej w dniu 30 grudnia 2014 r.
- (92) Podczas konsultacji technicznych w dniu 10 marca 2015 r. przewoźnicy *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* oraz *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* wyjaśnili, jak prowadzą działalność. Informacje przedstawione przez każdego z przewoźników obejmowały szczegóły struktury organizacyjnej i funkcjonowania poszczególnych Departamentów Bezpieczeństwa i Jakości. Podano szczegółowe dane na temat obecnego składu floty, działań podejmowanych w związku z zastrzeżeniami dotyczącymi bezpieczeństwa u każdego z przewoźników oraz szczegółowe informacje na temat wewnętrznych systemów zapewnienia jakości. Ponadto każdy z przewoźników przedstawił swój indywidualny program monitorowania danych lotu.
- (93) Na podstawie danych przedstawionych w ramach konsultacji technicznych zorganizowano unijną wizytację oceniającą na miejscu, która odbyła się na Filipinach w kwietniu 2015 r. W wizytacji wzięli udział eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich. Wizytację przeprowadzono w biurach CAAP oraz wrywkowo u kilku przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach, tj. u *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* oraz *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.
- (94) W trakcie unijnej wizytacji oceniającej wykazano między innymi, że Służba Inspektoratu Norm Lotniczych posiada 173 członków personelu, których bezpośrednim zadaniem jest przeprowadzanie certyfikacji i sprawowanie nadzoru. Na podstawie zgromadzonych wrywkowo danych potwierdzono, że główni inspektorzy ds. operacji lotniczych i obsługi technicznej posiadali wystarczający poziom doświadczenia do sprawowania skutecznego nadzoru i przeszli formalne przeszkolenie w zakresie swoich obowiązków dotyczących nadzoru. Aby wesprzeć inspektorów w realizacji zadań związanych z nadzorem, CAAP przygotował podręcznik inspektora, zawierający uporządkowane pomocnicze listy kontrolne, dokumentację w zakresie wytycznych technicznych CAAP, formularze inspekcji oraz dokumenty referencyjne w zakresie nadzoru.

(1) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r. (Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 25). Zob. w szczególności pkt 74–87 motywów tego rozporządzenia.

(2) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 659/2013 z dnia 10 lipca 2013 r. (Dz.U. L 190 z 11.7.2013, s. 54). Zob. w szczególności pkt 80–94 motywów tego rozporządzenia.

(3) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 368/2014 z dnia 10 kwietnia 2014 r. (Dz.U. L 108 z 11.4.2014, s. 16). Zob. w szczególności pkt 102–119 motywów tego rozporządzenia.

- (95) Na podstawie dowodów przedstawionych przez CAAP podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu wykazano między innymi, że w celu ułatwienia planowania programów minimalnych obowiązkowych rocznych inspekcji CAAP korzysta z bazy danych w zakresie sprawozdawczości i śledzenia w ramach nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego (CASORT). CAAP publikuje też „Wytyczne dla krajowego programu nadzoru i inspekcji” w celu umożliwienia poszczególnym inspektorom opracowania uporządkowanego planu nadzoru. Dokument ten przewiduje możliwość przeprowadzania ukierunkowanych inspekcji u posiadaczy certyfikatów przewoźnika lotniczego osiągających niskie wyniki. Jeśli chodzi o wydawanie i odnawianie certyfikatów przewoźnika lotniczego, CAAP opublikował „Podręcznik administracji i certyfikowania przewoźników lotniczych”. W trakcie unijnej wizytacji oceniającej przejrano dokumentację związaną z wydawaniem i odnawianiem certyfikatów przewoźnika lotniczego, dotyczącą 9 przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez CAAP, w tym wszystkich przewoźników, u których zespół realizujący unijną wizytację złożył wizyty. Przeprowadzono także obserwację pracy inspektorów CAAP podczas wykonywania szczegółowych czynności związanych z nadzorem. Uznano, że czynności te zostały zaplanowane i przeprowadzone na zadowalającym poziomie.
- (96) W trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu odwiedzono siedmiu przewoźników lotniczych, stanowiących odpowiednią próbę przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach. W próbie tej znalazło się czterech największych filipińskich certyfikowanych przewoźników lotniczych, którzy są nadal wpisani do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Celem wizyty było zweryfikowanie przestrzegania przez nich międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Ponadto, zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, w ramach wizyty starano się dokonać oceny woli i zdolności każdego z przewoźników do usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Główny wniosek z wizyt u tych przewoźników jest taki, że nie brakuje im woli, i przeważnie nie występuje u nich brak zdolności do podejmowania działań w celu usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (97) W odniesieniu do unijnej wizytacji oceniającej na miejscu uznano na podstawie wspólnych kryteriów określonych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, że Urząd Lotnictwa Cywilnego Filipin posiada wolę i zdolność do zajęcia się uchybieniami w zakresie bezpieczeństwa, a także wystarczające zdolności do wdrożenia i w razie konieczności wyegzekwowania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, w tym przepisów lotnictwa cywilnego obowiązujących na Filipinach.
- (98) W dniu 10 czerwca 2015 r. miało miejsce wysłuchanie CAAP przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Przy tej okazji wysłuchano także stanowiących odpowiednią próbę trzech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* oraz *Cebgo Inc*, dawniej *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).
- (99) CAAP przedstawił Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego aktualną strukturę swojej Służby Inspektoratu Norm Lotniczych, przekazał szczegółowe informacje na temat obecnego personelu przypisanego do zadań związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem i zarysował ogólny obraz działalności lotniczej na Filipinach. Wskazał, że odpowiada za nadzór nad 36 posiadaczami certyfikatów przewoźnika lotniczego i że 9 spośród nich należy do kategorii operatorów dużych statków powietrznych. CAAP przedstawił także krótkie omówienie planów na 2015 r. dotyczących nadzoru nad trzema przewoźnikami uczestniczącymi w wysłuchaniu. Ponadto CAAP podkreślił swoje zobowiązanie jako właściwego organu Filipin do dalszej realizacji przyjętego planu działania na rzecz stałej poprawy.
- (100) W swojej prezentacji CAAP przedstawił omówienie planu działań naprawczych odnoszącego się do problemów zaobserwowanych przez zespół realizujący ocenę w ramach unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Wymienione w nim działania naprawcze skupiają się na pewnych priorytetowych kwestiach, takich jak poprawa programu szkolenia inspektorów CAAP, poprawa infrastruktury informatycznej, dalsze działania na rzecz zwiększenia umiejętności personelu przeprowadzającego inspekcje oraz zobowiązanie do dalszego prowadzenia prac dotyczących standaryzacji nadzoru nad bezpieczeństwem. CAAP przedstawił także szczegółowe informacje na temat poprawy infrastruktury, w tym działań w ramach państwowego programu bezpieczeństwa pasów startowych.
- (101) Przewoźnik *Air Philippines Corporation* przedstawił dane na temat swojej struktury organizacyjnej i planów dotyczących floty statków powietrznych oraz szczegóły swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Zaprezentował strukturę spotkań w sprawie bezpieczeństwa, sprawozdawczość i zarządzanie w zakresie bezpieczeństwa, a także swój program monitorowania danych lotu wraz ze sposobem prowadzenia stałego monitorowania działań zaradczych. Przewoźnik *Air Philippines Corporation* przedstawił również szczegółowe informacje na temat sposobu zapewniania bezpieczeństwa i stosowania procedur zarządzania zmianami. Zaprezentował także działania podjęte w odpowiedzi na problemy zaobserwowane w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu.
- (102) Przewoźnik *Cebgo Inc* przedstawił szczegółowe informacje na temat swojej struktury zarządzania, systemu zarządzania bezpieczeństwem, programu zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotu, programu zarządzania danymi lotu, systemu zarządzania jakością oraz kontroli zdadności do lotu i obsługi technicznej. Szczegółowo zaprezentował swoje cele na 2015 r. w zakresie bezpieczeństwa oraz dane na temat procesu sprawozdawczości w zakresie bezpieczeństwa. Przewoźnik *Cebgo Inc* przedstawił swoich pięć najważniejszych priorytetów w dziedzinie bezpieczeństwa i działania podjęte w celu ich realizacji. Przedstawił także krótkie omówienie działań podjętych w odpowiedzi na problemy zaobserwowane w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu.

- (103) Przewoźnik Air Asia Zest przedstawił szczegółowe dane na temat swojej floty, struktury organizacyjnej oraz departamentu ds. bezpieczeństwa i zarządzania jakością. Szczegółowo zaprezentował swoje wysokie cele w zakresie bezpieczeństwa, proces sprawozdawczości w dziedzinie bezpieczeństwa i program analizy danych lotu, a także pięć najważniejszych priorytetów w zakresie bezpieczeństwa. Przedstawił także krótkie omówienie działań podjętych w odpowiedzi na problemy zaobserwowane w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu.
- (104) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i informacji przedstawionych podczas wysłuchania przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, Komisja uznała, że CAAP stale i w trwały sposób poprawia swoje wyniki. Uznała także, że CAAP stale i bardzo chętnie angażuje się we współpracę z Komisją i jasno przyznaje, iż musi dążyć do dalszej poprawy, aby dalej rozwijać swoje procedury nadzoru nad bezpieczeństwem. Komisja uznała, że CAAP posiada zdolność realizowania swoich obowiązków dotyczących nadzoru na przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Filipinach. Podczas wysłuchania przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego CAAP zobowiązał się do pełnego zaangażowania się w dalszy dialog z Komisją w zakresie bezpieczeństwa, w tym poprzez uczestnictwo w dodatkowych spotkaniach, gdy Komisja uzna je za niezbędne.
- (105) Komisja zauważyła, że wszyscy trzej przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane na Filipinach, którzy, jako stanowiący odpowiednio dobraną próbę, zostali zaproszeni do wzięcia udziału w wysłuchaniu przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, reprezentowali odpowiedni poziom i byli w stanie przedstawić szczegółowe dane dotyczące bezpiecznego realizowania przez nich działalności. Komisja uznała, że zostały przedstawione wystarczające dowody wypełnienia przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa i stosowania przez nich zalecanych praktyk.
- (106) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (107) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie właściwych norm bezpieczeństwa przez wszystkich przewoźników lotniczych z Filipin, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Jeśli wyniki takich kontroli lub jakiegokolwiek inne istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na niespełnianie międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (108) Komisja, EASA i państwa członkowskie nadal ściśle monitorują skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy w Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w trybie priorytetowym inspekcji na płycie u niektórych przewoźników rosyjskich na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (109) W dniu 23 marca 2015 r. Komisja, przy udziale EASA, odbyła spotkanie z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”). Celem spotkania było dokonanie przeglądu wyników w zakresie bezpieczeństwa uzyskanych przez rosyjskich przewoźników lotniczych w inspekcjach na płycie w ramach SAFA przeprowadzonych w okresie od 10 marca 2014 r. do 9 marca 2015 r. oraz wskazanie przypadków wymagających szczególnej uwagi. W trakcie spotkania FATA zobowiązała się do zastosowania dalszych kroków wobec niektórych przypadków niezgodności z przepisami, które nie zostały jeszcze należycie naprawione, oraz do poinformowania Komisji o ich statusie przed końcem maja.
- (110) FATA poinformowała Komisję, że w związku z rozszerzeniem systemu SAFA monitoruje również wyniki uzyskiwane przez rosyjskich przewoźników lotniczych w inspekcjach SAFA w niektórych państwach trzecich. FATA poinformowała także, że powołała nowych inspektorów ds. bezpieczeństwa w celu zajęcia się przewoźnikami lotniczymi, którzy mają otwarte sprawy w następstwie inspekcji przeprowadzonych w ramach programu SAFA. FATA wyraziła oczekiwanie, że taki nadzór pozwoli jeszcze bardziej poprawić szybkość reagowania i jakość działań naprawczych podejmowanych przez przewoźników. FATA poinformowała także Komisję o najnowszych przypadkach zawieszenia i cofnięcia certyfikatów przewoźników lotniczych, za których odpowiada.
- (111) W oparciu o dostępne informacje Komisja uznała, że nie jest konieczne organizowanie wysłuchania rosyjskich władz lotniczych bądź przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

- (112) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej.
- (113) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych Federacji Rosyjskiej, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (114) Jeżeli te inspekcje wskażą istnienie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań wobec przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Sudanu

- (115) Na podstawie regularnych kontaktów między Sudańskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego („SCAA”) i Komisją wydaje się, że SCAA poczynił duże postępy, jeśli chodzi o działania tego urzędu dotyczące nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Sudanie. SCAA poinformował też Komisję, że niektórzy przewoźnicy lotniczy dokonali dużych postępów we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (116) SCAA zgodził się przyjąć unijną wizytację oceniającą na miejscu w październiku 2015 r. Wizytację zaplanowano w celu zweryfikowania dostarczonych przez SCAA informacji i zebrania dodatkowych informacji, na podstawie których wydana zostanie ewentualna decyzja dotycząca przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Sudanie. Obecnie brak jest wystarczających informacji do wydania decyzji dotyczącej tych przewoźników.
- (117) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Sudanu.

Przewoźnicy lotniczy z Tajlandii

- (118) W styczniu 2015 r. ICAO przeprowadziła w Królestwie Tajlandii pełną kontrolę w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem z zastosowaniem metody ciągłego monitoringu. Jej ogólny wynik świadczy o tym, że skuteczność wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa w Tajlandii jest znacznie poniżej światowej średniej. Na podstawie wyników kontroli ICAO zgłosiła poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa, które odnosiły się do wydawania certyfikatów przewoźnikom lotniczym, w tym wydawania zezwoleń na stosowanie określonych procedur operacyjnych. W następstwie tych ustaleń Departament Lotnictwa Cywilnego („DCA”) Tajlandii przekazał ICAO plan działań naprawczych.
- (119) DCA zwrócił się do Unii Europejskiej i EASA z prośbą o udzielenie pomocy technicznej i wsparcie działań podjętych w celu rozwiązania problemów wskazanych przez ICAO. EASA przeprowadziła w Tajlandii wizytę w sprawie pomocy technicznej w kwietniu 2015 r., a w nadchodzących miesiącach będzie udzielana dalsza pomoc techniczna i prowadzona dalsza współpraca.
- (120) Na podstawie wyników kontroli ICAO i zaleceń wydanych w następstwie wizyty w sprawie pomocy technicznej tajski DCA oraz przewoźnika lotniczego *Thai Airways International* zaproszono na konsultacje techniczne do Brukseli w celu zgromadzenia dodatkowych informacji na temat działań naprawczych, jakie DCA zamierza podjąć w krótkim, średnim i długim terminie. DCA Tajlandii oraz przewoźnik lotniczy *Thai Airways International* przyjęli to zaproszenie i przed spotkaniem przedstawili w przejrzysty sposób wszystkie wymagane informacje.
- (121) W trakcie konsultacji technicznych, które miały miejsce w dniu 3 czerwca 2015 r., zarówno DCA, jak i przewoźnik lotniczy *Thai Airways International* wyraźnie wykazali wolę podjęcia współpracy i dostarczyli wszelkich możliwych informacji. DCA podkreślił, że rząd Tajlandii zdaje sobie sprawę ze znaczenia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, i zobowiązał się do zapewnienia niezbędnych środków w celu poprawy systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w ramach DCA Tajlandii, który wkrótce przejdzie reorganizację, stając się Urzędem Lotnictwa Cywilnego Tajlandii ze znaczeniem zwiększonym budżetem.

- (122) Przewoźnik *Thai Airways International* przedstawił w przejrzysty sposób swój system bezpieczeństwa i zarządzania jakością. Przewoźnik wykazał, że jest w stanie zapewnić odpowiedni poziom zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (123) Komisja uznaje, że dostępne informacje na temat bezpieczeństwa nie uzasadniają decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń wykonywania przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii. Komisja uważa jednak, że sytuacja powinna być nadal dokładnie monitorowana.
- (124) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajlandii.
- (125) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii.
- (126) Jeśli 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 kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Jemenu

- (127) W piśmie z dnia 10 kwietnia 2015 r. Komisja zwróciła się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Meteorologii Jemenu („CAMA”) z pytaniem, czy pogarszająca się sytuacja bezpieczeństwa w Jemenie nie wpływa na zdolność CAMA do zapewnienia nadzoru nad bezpieczeństwem wobec przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Jemenie.
- (128) W dniu 18 maja 2015 r. przewoźnik lotniczy *Yemen Airways* („*Yemenia*”) zgłosił Komisji zawieszenie swojej działalności od końca marca 2015 r. w związku z pogarszającą się sytuacją w Jemenie. W komunikacie przewoźnika *Yemenia* stwierdzono również, że jego statki powietrzne znajdują się w różnych lokalizacjach poza terytorium Jemenu. Pismem z dnia 1 czerwca 2015 r. CAMA poinformował Komisję, że statki powietrzne należące do przewoźnika *Yemenia* znajdują się już poza Jemenem, a zamiarem CAMA jest koordynowanie działań związanych z odpowiedzialnością CAMA za nadzór na bezpieczeństwem tych statków powietrznych z organami lotniczymi państw, których się one znajdują. W tym samym piśmie CAMA poinformował również, że ze względu na pogarszającą się sytuację bezpieczeństwa w Jemenie, w kraju przeprowadza się obecnie niewiele operacji lotniczych.
- (129) Na podstawie informacji otrzymanych od CAMA i przewoźnika *Yemenia* uznano, że chociaż sytuacja wymaga dalszego dokładnego monitorowania, na tym etapie nie ma wystarczających danych, które uzasadniałyby decyzję o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Jemenie.
- (130) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Jemenu.
- (131) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Jemenie.

Przewoźnicy lotniczy z Zambii

- (132) W dniu 25 lutego 2015 r. miało miejsce spotkanie techniczne z udziałem wysokich rangą przedstawicieli Urzędu Lotnictwa Cywilnego Zambii („ZCAA”), Komisji, EASA i państw członkowskich. ZCAA przedstawił kompleksowe i przejrzyste informacje na temat podjętych w ostatnim roku działań dotyczących rozwoju Urzędu, rekrutacji jego personelu, opracowywania przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego w Zambii oraz poprawy nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi.

- (133) Wydaje się, że ZCAA zrobił znaczne postępy w usuwaniu szeregu uchybień wskazanych przez ICAO i że stworzone zostały solidne podstawy dla dalszego rozwoju systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Zambii. Jednak w odniesieniu do większości spośród ośmiu krytycznych elementów składających się na system nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego ICAO do wykonania pozostaje nadal znaczna część pracy.
- (134) ZCAA wskazał, że będzie nadal pracować nad wdrożeniem międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Komisja zamierza przeprowadzić dalsze oceny w celu stwierdzenia, czy możliwe będzie zorganizowanie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w celu zweryfikowania stanu wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa w Zambii przed końcem października 2015 r.
- (135) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Zambii.

Uwagi końcowe

- (136) Co do pozostałych przewoźników lotniczych ujętych w unijnym wykazie, Komisja sprawdziła, czy właściwym byłoby zaktualizowanie wykazu, i uznała, że nie jest to konieczne. Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznano zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do tych przewoźników lotniczych.
- (137) 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 ze względu na potrzebę ochrony wrażliwych danych i zminimalizowania skutków rynkowych niezbędne jest, aby decyzje Komisji dotyczące aktualizacji wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniom wykonywania przewozów w ramach Unii były publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wchodziły w życie następnego dnia po ich opublikowaniu.
- (138) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (139) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

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

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym 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 25 czerwca 2015 r.

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

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	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
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
PAMIR AIRLINES	Nieznany	PIR	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nieznany	Republika Angoli
DIEXIM	007	Nieznany	Republika Angoli
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	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	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:			Republika Beninu
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nieznany	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/ DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
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

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	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			Erytrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republika Gabońska
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republika Gabońska
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem przewoźników Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua i Indonesia Air Asia, w tym:			Republika Indonezji
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	Nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republika Indonezji
BATIK AIR	121-050	BTK	Republika Indonezji
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	ESD	Republika Indonezji
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nieznany	Republika Indonezji
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nieznany	Republika Indonezji
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nieznany	Republika Indonezji
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
HEAVY LIFT	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
KOMALA INDONESIA	135-051	Nieznany	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republika Indonezji
MARTABUANA ABADION	135-049	Nieznany	Republika Indonezji
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nieznany	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
MY INDO AIRLINES	121-042	Nieznany	Republika Indonezji
NAM AIR	121-058	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nieznany	Republika Indonezji
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republika Indonezji
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nieznany	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie z wyjątkiem przewoźnika Air Astana ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republika Kazachstanu
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republika Kazachstanu
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republika Kazachstanu

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	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republika Kazachstanu
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republika Kazachstanu
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

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	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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
BURQA 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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nieznany	Republika Mozambiku
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nieznany	Republika Mozambiku
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nieznany	Republika Mozambiku

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	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republika Mozambiku
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republika Mozambiku
MAKOND, LDA	MOZ-20	Nieznany	Republika Mozambiku
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambiku
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Nieznany	Republika Mozambiku
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nieznany	Republika Mozambiku
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Nieznany	Republika Mozambiku
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republika Mozambiku
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Nieznany	Republika Mozambiku
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
MAKALU AIR	057A/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	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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 Księżęcy, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca
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	54	AAJ	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	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	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BADER AIRLINES	35	BDR	Republika Sudanu
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republika Sudanu
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudanu
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republika Sudanu
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	17	Nieznany	Republika Sudanu
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republika Sudanu
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republika Sudanu
KUSH AVIATION	60	KUH	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republika Sudanu
MID AIRLINES	25	NYL	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH UE ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest(-są) dostępny(-e), statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: 6 statków powietrznych typu Boeing B777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B737-700.	Cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEL, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republika Angoli
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazachstan	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B767, statków powietrznych typu Boeing B757, statków powietrznych typu Airbus A319/320/321.	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych należących do floty Boeing B767, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B757, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty A319/320/321, zgodnie z zapisem w AOC.	Aruba (Królestwo Niderlandów)
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 ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50, 2 statków powietrznych typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Challenger CL-601, 1 statku powietrznego typu HS-125-800	Cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG.	Republika Gabońska, Republika Południowej Afryki
IRAN AIR ⁽³⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Cała flota z wyjątkiem: 14 statków powietrznych typu Airbus A300, 8 statków powietrznych typu Airbus A310, 1 statku powietrznego typu Boeing B737	Cała flota z wyjątkiem: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Islamska Republika Iranu

⁽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.

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e), statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
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
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B737, statków powietrznych typu ATR 72/42 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300.	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych należących do floty Boeing B737, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty ATR 72/42, zgodnie z zapisem w AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republika Madagaskaru

- (1) Air Astana może eksploatować wyłącznie wymienione określone typy statków powietrznych, pod warunkiem że są one zarejestrowane na Arubie, oraz że wszystkie zmiany w certyfikacie przewoźnika lotniczego będą w odpowiednim czasie przedkładane Komisji i organizacji Eurocontrol.
- (2) W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii Afrijet może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.
- (3) Iran Air może wykonywać przewozy do Unii przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywie 69 rozporządzenia (UE) nr 590/2010, Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 15.