

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/2214****z dnia 8 grudnia 2016 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006<sup>(2)</sup> ustanowiono wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia tego wykazu. Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe również przekazały istotne informacje. Na podstawie tych informacji należy uaktualnić przedmiotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, o istotnych faktach i względach stanowiących podstawę decyzji o nałożeniu na nich zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentami przekazanymi przez państwa członkowskie, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91<sup>(3)</sup> (Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego).
- (5) Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uaktualnione dane na temat wspólnych konsultacji prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006<sup>(4)</sup> z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Afganistanu, Beninu, Indii, Indonezji, Iranu, Kazachstanu, Republiki Kirgiskiej, Libii, Mozambiku i Tajlandii. Komisja przekazała również Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Republice Dominikańskiej, na Filipinach, w Iraku, Kamerunie, Demokratycznej Republice Kongo, Libanie, Nepalu i Sudanie oraz na temat konsultacji technicznych 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. W związku z powyższym poproszono państwa członkowskie o ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie prowadzonych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez państwa, w stosunku do których ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa (ang. Significant Safety Concerns, SSC) lub w stosunku do których EASA stwierdziła istnienie znacznych uchybień w systemie nadzoru nad bezpieczeństwem. Oprócz konsultacji podjętych przez Komisję na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie pozwoli uzyskać dalsze informacje dotyczące poziomu bezpieczeństwa zapewnianego przez przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

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

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/1991 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).

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

- (7) EASA przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzanych w ramach programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (program SAFA) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 (<sup>1</sup>).
- (8) Dodatkowo EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach, wobec których zastosowano środki lub wdrożono monitorowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. EASA przekazała informacje o planach dalszej pomocy technicznej i kontynuacji współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego, aby pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego, oraz o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie zostały poproszone o udzielenie odpowiedzi na takie wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA. W tym względzie Komisja podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji o pomocy technicznej udzielanej przez Unię i jej państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie, zwłaszcza poprzez prowadzoną przez ICAO bazę danych Sieci Wsparcia i Współpracy w dziedzinie Bezpieczeństwa (ang. Safety Collaborative Assistance Network, SCAN).
- (9) Eurocontrol dostarczył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i bieżących statystyk komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych objętych zakazem.

### Unijni przewoźnicy lotniczy

- (10) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w odniesieniu do statków powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych lub z inspekcji standardyzacyjnych przeprowadzonych przez EASA, a także szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwowania przepisów oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. Grecja poinformowała Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o działaniach podjętych w odniesieniu do przewoźnika lotniczego *Olympus Airways*.
- (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 Afganistanu

- (12) Pismem z dnia 10 stycznia 2016 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego Islamskiej Republiki Afganistanu („ACAA”) poinformował Komisję o postępach we wdrażaniu prawa lotniczego Afganistanu, o obowiązujących w Afganistanie regulacjach lotnictwa cywilnego, o organizacji ACAA, w tym o obsadzie etatów i szkoleniu inspektorów, procedurze certyfikacji przewoźników lotniczych, wynikach czynności nadzoru nad bezpieczeństwem prowadzonych w latach 2014 i 2015 wobec przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Afganistanie, zgłoszonych zdarzeniach związanych z bezpieczeństwem i danych dotyczących badań w sprawie niedawnych wypadków.
- (13) Z informacji tych wynika, że w Afganistanie ustanowiono podstawowy system nadzoru nad bezpieczeństwem, lecz potrzebne są dalsze postępy w faktycznym wdrażaniu wszystkich międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Informacje przekazane przez ACAA na temat czynności nadzoru nad bezpieczeństwem są powierzchowne. ACAA wykazał, że podczas kontroli i inspekcji stwierdzane są niezgodności i zgłaszane uwagi, nie przedstawiono jednak dowodów na rozwiązanie problemów wynikających z tych niezgodności, w tym na przeprowadzenie analizy przyczyn źródłowych i odpowiednich działań następczych przez przewoźników lotniczych, których rzecz dotyczyła.
- (14) ACAA zawiadomił, że przewoźnik lotniczy *Pamir Airlines* nie jest już posiadaczem certyfikatu przewoźnika lotniczego i że przewoźnicy lotniczy wykonujący przewozy pasażerskie *Afghan Jet International Airlines* (AOC 008) i *East Horizon Airlines* (AOC 1013) uzyskali certyfikaty wydane przez ACAA. ACAA nie przedstawił dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi dwoma przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (15) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźnika *Pamir Airlines* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz uwzględnienia przewoźników *Afghan Jet International Airlines* i *East Horizon Airlines* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

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

**Przewoźnicy lotniczy z Beninu**

- (16) Pismem z dnia 20 lipca 2016 r. Agence Nationale de l'Aviation Civile w Beninie (Narodowa Agencja Lotnictwa Cywilnego Beninu – „ANAC Beninu”) poinformowała Komisję, że certyfikaty przewoźników lotniczych *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia Jet*, *Benin Littoral Airways* i *Africa Airways* zostały cofnięte.
- (17) Pismem z dnia 18 listopada 2016 r. ANAC Beninu poinformowała Komisję, że nowy przewoźnik lotniczy, a mianowicie *Air Taxi Benin* (AOC nr BEN 004 ATB-5), uzyskał certyfikat od czasu ostatniej aktualizacji przekazanej Komisji. ANAC Beninu nie przedstawiła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (18) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *Air Taxi Benin* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz wykreślenia *Aero Benin*, *Benin Golf Air*, *Cotair*, *Royal Air Limited*, *Trans Air Benin*, *Alafia Jet*, *Benin Littoral Airways* i *Africa Airways* z tego załącznika.

**Przewoźnicy lotniczy z Indii**

- (19) W dniu 8 listopada 2016 r. odbyły się konsultacje techniczne między Komisją, EASA, jednym z państw członkowskich, przedstawicielami Dyrekcji Generalnej ds. Lotnictwa Cywilnego Indii („indyjska DGCA”) i przewoźnikiem *Air India* posiadającym certyfikat wydany w Indiach. Konsultacje te były prowadzone w ramach wcześniejszej umowy z indyjską DGCA, zawartej na podstawie art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 i dotyczącej przeprowadzania regularnych konsultacji technicznych z Komisją w celu omówienia zobowiązań DGCA w zakresie certyfikacji i nadzoru w odniesieniu do certyfikowanych przez nią przewoźników lotniczych.
- (20) W trakcie tych konsultacji indyjska DGCA przedstawiła informacje obejmujące analizę wyników indyjskich przewoźników lotniczych, w tym *Air India*, w ramach programu SAFA, przeprowadzoną przez jej zespół ds. inspekcji na płycie. Indyjska DGCA przedstawiła zwłaszcza szczegółowe informacje na temat swoich relacji – w ramach jej obowiązków w zakresie certyfikacji i nadzoru – z *Air India* i innymi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Indiach. W tej kwestii indyjska DGCA zaprezentowała przegląd działań w zakresie nadzoru obejmujący podsumowanie danych za lata 2015 i 2016. Indyjska DGCA przekazała również aktualne informacje na temat swojego programu rozwoju w zakresie zarządzania bazami danych.
- (21) Przewoźnik *Air India* przedstawił uaktualnione informacje dotyczące jego programu zarządzania SAFA, w tym na temat jego sposobu zarządzania informacjami o tendencjach w ramach SAFA. Jeżeli chodzi o jego system zarządzania bezpieczeństwem i jakością, *Air India* poinformował o swoim systemie zebrań wewnętrznych i strukturze organizacyjnej, o sposobie rozpowszechniania informacji na temat bezpieczeństwa lotów i o swoim zaangażowaniu w kontakty z wewnętrznymi i zewnętrznymi zainteresowanymi stronami.
- (22) W trakcie tych konsultacji Komisja ponownie przedstawiła indyjskiej DGCA szereg elementów odnoszących się do obowiązków indyjskiej DGCA w zakresie certyfikacji i nadzoru. W szczególności, mimo że uwzględniono przejrzysty sposób przekazania Komisji przez indyjską DGCA informacji związanych z bezpieczeństwem, podkreślono jednak, że istnieje ciągła potrzeba aktywnego podejścia ze strony DGCA do dalszego rozwoju jej procedur wewnętrznych dotyczących certyfikacji i nadzoru, w tym kontrolowania i monitorowania nadzoru nad bezpieczeństwem oraz działań następczych w wyniku stwierdzonych niezgodności.
- (23) W odniesieniu do *Air India* odnotowano stopień szczegółowości informacji, którym przewoźnik ten był w stanie się wykazać, oraz przejrzysty sposób ich przekazania, jednakże Komisja ponownie podkreśliła, że trwała poprawa w ramach programu SAFA musi nadal stanowić priorytet, na który kładzie się nacisk.
- (24) Komisja przyjmuje do wiadomości informacje przekazane przez indyjską DGCA i *Air India*. Uznaje się, że w oparciu o wszystkie obecnie dostępne informacje, w tym szczegółowe informacje przekazane zarówno przez indyjską DGCA, jak i *Air India* podczas posiedzenia w dniu 8 listopada 2016 r. poświęconego konsultacjom technicznym, jak też ze względu na przyznanie przez EASA – na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014<sup>(1)</sup> – zezwoleń dla operatorów z państw trzecich („o.p.t.”) kilku przewoźnikom lotniczym posiadającym certyfikaty wydane w Indiach, w tym *Air India*, brak jest na obecnym etapie podstaw do nakładania zakazu wykonywania przewozów lub ograniczeń w wykonywaniu przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indiach.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).

- (25) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Indii.
- (26) Komisja zamierza kontynuować oficjalne konsultacje z indyjską DGCA na podstawie przepisów ustanowionych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006, w szczególności w celu regularnego omawiania środków bezpieczeństwa wdrażanych zarówno przez indyjską DGCA, jak i przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indiach, w tym *Air India*.
- (27) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych u przewoźników lotniczych z Indii na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (28) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Indonezji**

- (29) Konsultacje z Dyrekcją Generalną ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji („indonezyjska DGCA”) są nadal w toku, a ich celem jest monitorowanie postępów indonezyjskiej DGCA w zapewnianiu zgodności systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Indonezji z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W tym kontekście, pismem z dnia 15 listopada 2016 r., indonezyjska DGCA przekazała Komisji dodatkowe informacje.
- (30) Pismo to zawierało informację o decyzji Federalnej Administracji Lotnictwa („FAA”) Stanów Zjednoczonych z dnia 15 sierpnia 2016 r. o podwyższeniu statusu Indonezji do kategorii 1 w ramach prowadzonej przez FAA oceny bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego. W 2017 r. indonezyjska DGCA spodziewa się przeprowadzenia przez ICAO skoordynowanej inspekcji potwierdzającej, której celem ma być sprawdzenie postępów. Z dokonanej przez Komisję oceny informacji przekazanych przez indonezyjską DGCA wynika, że skuteczne wdrażanie międzynarodowych norm bezpieczeństwa jest wciąż na niskim poziomie i indonezyjska DGCA musi nadal pracować nad wdrażaniem działań naprawczych.
- (31) We wspomnianym piśmie indonezyjska DGCA poinformowała również Komisję, że od ostatniej aktualizacji przekazanej Komisji przez indonezyjską DGCA wydano certyfikaty czterem nowym przewoźnikom lotniczym, a mianowicie: w dniu 11 listopada 2015 r. wydano AOC nr 135-037 dla *Tri M.G. Intra Asia Airlines*; w dniu 29 grudnia 2015 r. wydano AOC nr 135-054 dla *AMA*; w dniu 29 czerwca 2016 r. wydano AOC nr 135-057 dla *Indo Star Aviation*; oraz w dniu 7 marca 2016 r. wydano AOC nr 135-058 dla *Spirit Aviation Sentosa*. Indonezyjska DGCA nie przedstawiła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (32) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 przewoźników lotniczych *Tri M.G. Intra Asia Airlines*, *AMA*, *Indo Star Aviation* i *Spirit Aviation Sentosa*.
- (33) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji.

### **Przewoźnicy lotniczy z Iranu**

- (34) W pięciu odrębnych przypadkach między dniem 8 października 2014 r. a dniem 16 grudnia 2015 r. EASA kierowała do Organizacji ds. Lotnictwa Cywilnego Islamskiej Republiki Iranu („CAO-IRI”) pisma odnoszące się do zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa związanych z wynikami inspekcji na płycie przeprowadzonych w odniesieniu do przewoźnika lotniczego *Iran Aseman Airlines* w ramach programu SAFA. Dane SAFA świadczą o wysokiej liczbie powtarzających się niezgodności wpływających na wyniki *Iran Aseman Airlines* w zakresie bezpieczeństwa.
- (35) W dniu 15 października 2014 r. przewoźnik *Iran Aseman Airlines* wystąpił do EASA z wnioskiem o wydanie zezwolenia dla o.p.t. EASA oceniła ten wniosek zgodnie z wymogami rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014.

- (36) Przeprowadzając ocenę bezpieczeństwa o.p.t. odnoszącą się do *Iran Aseman Airlines*, EASA wysunęła zasadnicze zastrzeżenia dotyczące niezdolności *Iran Aseman Airlines* do wykazania spełnienia stosownych wymagań. EASA uznała więc, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania zezwolenia dla o.p.t. na rzecz *Iran Aseman Airlines* i że przewoźnik ten nie spełnia stosownych wymagań rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014. W związku z powyższym w dniu 3 sierpnia 2016 r. EASA odrzuciła ze względów bezpieczeństwa wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t.
- (37) W dniu 8 listopada 2016 r. Komisja zwróciła się do CAO-IRI o informacje na temat środków wprowadzonych po odrzuceniu wniosku o zezwolenie dla o.p.t. złożonego przez *Iran Aseman Airlines*. Ponieważ zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa nie zostały usunięte, umożliwiono złożenie wyjaśnień w dniu 22 listopada 2016 r. przez CAO-IRI i *Iran Aseman Airlines* przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (38) Przy tej okazji CAO-IRI przekazała Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat rozwoju swojej organizacji, wdrażania nowych przepisów, czynności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem oraz działań na rzecz egzekwowania przepisów, podejmowanych w związku z niezgodnościami stwierdzonymi ogólnie w odniesieniu do irańskich przewoźników lotniczych, a w szczególności – w odniesieniu do *Iran Aseman Airlines*. CAO-IRI przekazała również informacje o podjętych przez nią działaniach propagujących bezpieczeństwo.
- (39) Przewoźnik *Iran Aseman Airlines* przekazał Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje o działaniach naprawczych, które zostały zainicjowane od czasu oceny bezpieczeństwa o.p.t., w tym informacje o działaniach naprawczych w dziedzinie szkolenia i kwalifikacji załóg lotniczych, ograniczeń czasu lotu i pracy, kontroli zdadności do lotu i obsługi technicznej, systemu zarządzania bezpieczeństwem i jakością, szkolenia personelu i usuwania niezgodności stwierdzonych w ramach SAFA. W przekazanych informacjach brak było jednak wystarczająco szczegółowych dowodów na poprawę w wymienionych obszarach, a w szczególności w odniesieniu do zarządzania przez *Iran Aseman Airlines* zdadnością do lotu i funkcjonowanie jego systemu zarządzania bezpieczeństwem i jakością.
- (40) Z dostępnych obecnie informacji, w oparciu o niezgodności stwierdzone w trakcie inspekcji SAFA oraz ocenę bezpieczeństwa o.p.t. w połączeniu z informacjami przedstawionymi przez *Iran Aseman Airlines* wynika, że istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie *Iran Aseman Airlines* i że *Iran Aseman Airlines* nie jest w stanie usunąć tych uchybień, co pokazuje między innymi nieodpowiedni i niewystarczający plan działań naprawczych przedstawiony w odpowiedzi na niezgodności stwierdzone podczas oceny bezpieczeństwa o.p.t.
- (41) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźnika lotniczego *Iran Aseman Airlines* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (42) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Iranie.
- (43) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu**

- (44) Od lipca 2009 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Kazachstanie, z wyjątkiem jednego, a mianowicie *Air Astana*, podlegają pełnemu zakazowi wykonywania przewozów, głównie ze względu na niezdolność organu odpowiedzialnego za nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano certyfikaty w Kazachstanie – tj. Komitetu Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu („CAC”) – do wdrożenia i egzekwowania obowiązujących międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Przewoźnik *Air Astana* został wykreślony z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 w grudniu 2015 r. i jest obecnie uprawniony do wykonywania przewozów do Unii.
- (45) ICAO przeprowadziła skoordynowaną inspekcję potwierdzającą w Kazachstanie w kwietniu 2016 r. Inspekcja ta pozwoliła ICAO na ustalenie, że nastąpiła poprawa skuteczności wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa do poziomu 74 %. W dniu 20 kwietnia 2016 r. ICAO odstąpiła od dotychczas wciąż nierozstrzygniętego SSC związanego z certyfikacją przewoźników lotniczych.
- (46) W dniach 19–23 września 2016 r. przeprowadzono w Kazachstanie unijną wizytację służącą ocenie na miejscu. W wizytacji tej uczestniczyli eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich. Podczas wizytacji CAC wykazał, że w ostatnich latach poczynił znaczne postępy. CAC skoncentrował się na wdrażaniu norm ICAO i zalecanych praktyk. CAC ma tradycyjne podejście do bezpieczeństwa lotniczego oparte na zachowaniu zgodności

- z przepisami, a ostatnio rozpoczął wdrażanie współczesnych technik zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, w tym państwowego programu bezpieczeństwa. Organ ten podjął również starania na rzecz rekrutacji i wyszkolenia dodatkowych inspektorów na potrzeby nadzoru nad przemysłem lotniczym w Kazachstanie. Zespół kierowniczy CAC posiada duże doświadczenie, a pracownicy CAC generalnie dysponują odpowiednią wiedzą. Stosowany przez CAC system nadzoru nad bezpieczeństwem opiera się na sprawdzaniu zgodności z przepisami obowiązującymi w Kazachstanie, lecz stosowane jest podejście raczej sztywno bazujące na listach kontrolnych.
- (47) Dostępne dowody wskazują na to, że ogólna realizacja przydzielonych CAC zadań jest zgodna z normami ICAO, że CAC dysponuje planem kontroli i nadzoru w celu sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie, że realizuje ten plan kontroli i nadzoru i że przeprowadza inspekcje na płycie.
- (48) W trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu odwiedziono dwóch przewoźników lotniczych w ramach kontroli wrywkowej reprezentatywnej grupy przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie. Grupa ta obejmowała dwóch największych przewoźników lotniczych, którzy podczas wizytacji byli nadal ujęci w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Celem wizytacji było zweryfikowanie stopnia, w jakim przestrzegają oni międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Ponadto, zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, w ramach wizytacji starano się dokonać oceny woli i zdolności każdego z tych przewoźników do usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Główny wniosek z wizytacji przeprowadzonych u tych przewoźników jest taki, że nie brakuje im woli ani zdolności do działania w celu usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (49) W dniu 23 listopada 2016 r. CAC przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego środki wprowadzone w Kazachstanie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Główne środki to zmiany w prawodawstwie dotyczącym lotnictwa cywilnego i w przepisach uzupełniających, ulepszenia dotyczące struktury i personelu CAC, zwiększenie liczby inspektorów oraz aktualizacja systemu zarządzania kwalifikacjami i szkoleniem inspektorów obejmująca dodatkowe wstępne, stałe i odbywające się w trakcie pracy szkolenia inspektorów. Ponadto CAC wyjaśnił, że opracował dodatkowe procedury i listy kontrolne, sporządził program nadzoru nad bezpieczeństwem, przeprowadzał działania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem i wdrożył mechanizm służący usuwaniu zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa. Odzwierciedleniem ulepszeń wprowadzonych w systemie nadzoru nad bezpieczeństwem były działania na rzecz egzekwowania przepisów podjęte przez CAC w latach 2015 i 2016.
- (50) CAC przedstawił podczas prezentacji streszczenie swojego planu działań naprawczych w odniesieniu do uwag zgłoszonych w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Przedstawione działania naprawcze obejmują aktualizację kilku procedur i list kontrolnych w celu usprawnienia działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, realizację elektronicznej bazy danych wspierającej proces nadzoru sprawowanego przez CAC, wprowadzenie systemu dobrowolnego zgłaszania incydentów, sporządzenie nowego programu szkoleniowego na rok 2017 oraz dodatkowe działania szkoleniowe w celu przygotowania większej liczby inspektorów do przeprowadzania inspekcji materiałów niebezpiecznych na płycie.
- (51) W dniu 23 listopada 2016 r., w ramach kontroli wrywkowej, przewoźnik lotniczy *Aircompany SCAT* przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego prezentację na temat swojego rozwoju, obejmującą historię, sieć połączeń, flotę oraz perspektywy i plany na przyszłość tego przewoźnika lotniczego. Przewoźnik *Aircompany SCAT* przekazał również informacje na temat swojej organizacji obsługi technicznej i szkolenia. Przewoźnik ten przedstawił szczegółowe informacje na temat swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz na temat inspekcji i kontroli, którym został poddany. Przewoźnik *Aircompany SCAT* wykazał, że jest zarejestrowany w programie kontroli bezpieczeństwa operacyjnego („IOSA”) Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) i że jego organizacja obsługi technicznej posiada certyfikat zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej EASA.
- (52) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i informacji przedstawionych podczas posiedzenia wyjaśniającego w dniu 23 listopada 2016 r., uznaje się, że CAC stale i w trwały sposób poprawia swoje wyniki. Uznaje się również, że CAC dowiódł swojej woli zaangażowania się w ciągłą współpracę z Komisją, a także, że CAC otwarcie przyznaje, iż musi nadal dążyć do zintensyfikowania swoich czynności nadzorczych i działań na rzecz usuwania zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa. Ocenia się, że CAC jest w stanie wywiązywać się ze swoich obowiązków dotyczących nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Kazachstanie. Podczas posiedzenia wyjaśniającego CAC zobowiązał się do pełnego zaangażowania w stały dialog w zakresie bezpieczeństwa z Komisją, w tym poprzez dodatkowe posiedzenia, gdy Komisja uzna je za niezbędne.
- (53) Jeżeli chodzi o *Aircompany SCAT*, przewoźnika lotniczego posiadającego certyfikat wydany w Kazachstanie, którego w ramach kontroli wrywkowej zaproszono na posiedzenie wyjaśniające, informacje, które przewoźnik ten przedstawił w dniu 23 listopada 2016 r., uznaje się za zadowalające. Przewoźnik ten przedstawił w szczególności szczegółowe informacje dotyczące ustanowionego przez niego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

- (54) W oparciu o wyniki unijnej wizytacji na miejscu w Kazachstanie, która obejmowała wizytacje w CAC i u dwóch przewoźników lotniczych oraz prezentacje przedstawione przez CAC i przewoźnika lotniczego *Aircompany SCAT*, istnieją wystarczające dowody na przestrzeganie obowiązujących międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zalecanych praktyk przez CAC i przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie.
- (55) 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 w celu wykreślenia wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Kazachstanu z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (56) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa przez wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie w drodze priorytetowych inspekcji na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (57) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Republiki Kirgiskiej**

- (58) Kontrola kirgiskiego systemu lotnictwa cywilnego w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO miała miejsce w dniach od 25 stycznia do 5 lutego 2016 r. Na podstawie wyników kontroli ICAO wysunęła SSC w dziedzinie licencjonowania i szkolenia personelu, odnoszące się do wydawania licencji i uprawnień pilotom w Republice Kirgiskiej. W dniu 30 czerwca 2016 r. ICAO ogłosiła, że Republika Kirgiska wdrożyła działania naprawcze i że SSC dotyczące licencjonowania personelu zostało uchylone. Jednakże SSC odnoszące się do procesu certyfikacji prowadzącego do wydawania certyfikatów przewoźnika lotniczego, wysunięte przez ICAO w dniu 16 lipca 2015 r., jest wciąż nierozstrzygnięte.
- (59) W dniu 8 lipca 2016 r. odbyły się konsultacje między Komisją i przedstawicielami Agencji Lotnictwa Cywilnego Republiki Kirgiskiej. Podczas tych konsultacji przedstawiciele ci stwierdzili, że Republika Kirgiska pragnie zaangażować się we współpracę z Komisją i przekazywać aktualizacje techniczne na temat postępów w zakresie swoich międzynarodowych zobowiązań dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.
- (60) W oparciu o ograniczone informacje przekazane przez Agencję Lotnictwa Cywilnego Republiki Kirgiskiej wydaje się – mimo że należy pochwalić zademonstrowane przez Republikę Kirgiską zobowiązanie do zaangażowania się we współpracę z Komisją – że brak jest obecnie wystarczających postępów, jeżeli chodzi o poprawę we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa w odniesieniu do obowiązków Agencji Lotnictwa Cywilnego Republiki Kirgiskiej w zakresie certyfikacji i nadzoru.
- (61) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w unijnym wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Republiki Kirgiskiej.

### **Przewoźnicy lotniczy z Libii**

- (62) W dniu 27 lipca 2016 r. odbyły się konsultacje techniczne między Komisją a libijskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego („LYCAA”), które dotyczyły w szczególności obecnego zakazu wykonywania przewozów nałożonego na wszystkich przewoźników lotniczych z Libii na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (63) Podczas tych konsultacji LYCAA przedstawił szczegółowe informacje związane z jego planami rozwoju w odniesieniu do swoich obowiązków w zakresie certyfikacji i nadzoru wobec libijskich przewoźników lotniczych. LYCAA poinformował, że w zakresie, na jaki pozwalają ograniczenia związane z trudnym środowiskiem działania, jest zaangażowany w wykonywanie swoich międzynarodowych zobowiązań w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego.
- (64) Komisja z zadowoleniem przyjmuje starania podejmowane przez kierownictwo LYCAA oraz fakt, że LYCAA jest skłonny do zaangażowania się we współpracę z Komisją, aby móc przekazywać aktualizacje dotyczące statusu swoich obowiązków w zakresie certyfikacji i nadzoru.

- (65) Komisja stwierdza jednak, że trudne środowisko działania w Libii oraz związane z tym skutki wpływające na zdolność LYCAA do wywiązywania się ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem nadal stanowią główny problem, jako że uniemożliwiają one wyeliminowanie zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego, które doprowadziły do umieszczenia w unijnym wykazie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libii. Na podstawie wszystkich dostępnych informacji uznaje się, że Libia nie jest obecnie w stanie wywiązać się ze swoich międzynarodowych zobowiązań w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego.
- (66) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w unijnym wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Libii.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Mozambiku**

- (67) Komisja i EASA w minionym okresie stale świadczyły pomoc techniczną właściwym organom Mozambiku. W dniu 10 listopada 2016 r. organ ds. lotnictwa cywilnego Mozambiku, Instituto de Aviação Civil de Moçambique („IACM”) poinformował Komisję, że przeprowadził ostatnio wiele działań w celu udoskonalenia przepisów oraz usprawnienia swojej infrastruktury i organizacji, jak również udoskonalenia zdolności nadzorczych w dziedzinie standardów lotu i w dziedzinie lotnisk. IACM potwierdził ponadto, że przeprowadzono rekrutację personelu i zapewniono stałe szkolenia we wszystkich dziedzinach technicznych.
- (68) Niemniej jednak na obecnym etapie zdolność IACM do nadzorowania działalności w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Mozambiku nie jest jeszcze w pełni zgodna z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Nie ma zatem wystarczających przesłanek do uzasadnienia decyzji o skorygowaniu zakazu wykonywania przewozów nałożonego na wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mozambiku.
- (69) Chociaż poprawa nie jest jeszcze wystarczająca, by uzasadnić skorygowanie obecnego zakazu, sytuacja wygląda wystarczająco obiecująco, by uzasadnione było przeprowadzenie dodatkowej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w nadchodzących miesiącach.
- (70) Zgodnie z wykazem przekazanym w dniu 16 listopada 2016 r. przez IACM dwóch nowych przewoźników lotniczych uzyskało certyfikaty w Mozambiku, a mianowicie *Archipelago Charters Lda* (AOC MOZ-25), który prowadzi działalność w zakresie zarobkowego transportu lotniczego za pomocą helikopterów, oraz *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-23), który prowadzi działalność w zakresie zarobkowego transportu lotniczego za pomocą samolotów. IACM poinformował również Komisję, że certyfikat przewoźnika lotniczego SAM – *Solenta Aviation Mozambique SA* (AOC MOZ-10), który prowadził działalność w zakresie lotnictwa korporacyjnego za pomocą samolotów, został cofnięty.
- (71) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźników lotniczych *Archipelago Charters Lda* i *Solenta Aviation Mozambique SA* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz wykreślenia przewoźnika lotniczego SAM – *Solenta Aviation Mozambique SA* z tego załącznika.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej**

- (72) Komisja, EASA i właściwe organy państw członkowskich w minionym okresie ściśle monitorowały skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w trybie priorytetowym inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (73) W dniu 28 października 2016 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 na podstawie sprawozdań z inspekcji na płycie w ramach SAFA za okres od dnia 18 października 2015 r. do dnia 17 października 2016 r. oraz wskazanie przypadków wymagających szczególnej uwagi.
- (74) Podczas spotkania Komisja przeanalizowała bardziej szczegółowo wyniki kontroli SAFA sześciu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej. FATA poinformowała Komisję, że podjęła działania na rzecz egzekwowania przepisów wobec jednego z tych przewoźników, nakładając na niego zakaz wykonywania lotów do Unii.



- (75) W oparciu o dostępne informacje stwierdzono, że nie jest konieczne składanie wyjaśnień przez rosyjskie władze lotnicze bądź przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (76) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej.
- (77) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (78) Jeżeli te inspekcje wykażą istnienie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań wobec przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Tajlandii**

- (79) W dniu 13 września 2016 r. odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, EASA i Urzędu Lotnictwa Cywilnego Tajlandii („CAAT”). Podczas tego posiedzenia CAAT przekazał Komisji aktualne informacje na temat realizacji planu działań naprawczych, który CAAT opracował w celu usunięcia niezgodności oraz SSC stwierdzonych przez ICAO po kontroli przeprowadzonej przez ICAO w styczniu 2015 r. CAAT przekazał w szczególności informacje o ulepszeniach wprowadzonych od maja 2016 r. w odniesieniu do jego systemu finansowania, rozwoju organizacji, w tym liczby dostępnych inspektorów, nowo mianowanych kierowników, wprowadzenia systemu zarządzania informacjami, udoskonalenia podstawowego prawodawstwa lotniczego, aktualizacji przepisów dotyczących wykonywania przewozów i instrukcji wewnętrznych, szkolenia inspektorów oraz wznowienia działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w Tajlandii.
- (80) CAAT pracuje obecnie nad ponowną certyfikacją przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii, a prowadząc te prace, stosuje usystematyzowane pięcioetapowe podejście. Projekt ten rozpoczęto w dniu 12 września 2016 r., a w odniesieniu do 25 przewoźników lotniczych wykonujących przewozy międzynarodowe jego ukończenie przewiduje się we wrześniu 2017 r. Według CAAT do przeprowadzenia projektu dostępna jest wystarczająca liczba inspektorów i wsparcie ze strony podmiotów świadczących pomoc techniczną. W tej kwestii warto zauważyć, że CAAT nadal nie przyjmuje wniosków o wydanie certyfikatów przewoźnika lotniczego od nowych przewoźników lotniczych, a na istniejących przewoźników lotniczych nakłada się ograniczenia, jeżeli chodzi o rozszerzanie działalności. Pomaga to w zarządzaniu nakładem pracy w ramach projektu certyfikacyjnego i sprawia, że nie powstają nowe zagrożenia dla bezpieczeństwa.
- (81) W oparciu o informacje przedstawione podczas posiedzenia stało się jasne, że chociaż CAAT wskazał, iż stanowi to priorytet, bieżący nadzór nad działalnością lotniczą pozostaje w tyle za wymaganiami. Czynności inspekcyjne głównie dotyczą zdolności do lotu, a nie operacji lotniczych. Według CAAT bieżący nadzór nad działalnością lotniczą zostanie stopniowo usprawniony, gdy zostaną zatrudnieni i przeszkoleni nowi inspektorzy i zostanie w pełni wdrożony zautomatyzowany system monitoringu.
- (82) W dniu 14 listopada 2016 r. CAAT przekazał dodatkowe informacje na temat postępów we wdrażaniu działań naprawczych oraz szczegółowe informacje na temat prowadzonych ostatnio działań w zakresie nadzoru. Z informacji tych wynika, że CAAT przeprowadza inspekcje operacyjne, stwierdzane są niezgodności, a przewoźnicy lotniczy, których one dotyczą, dysponują procedurami reagowania na te niezgodności i wdrażania działań naprawczych, które z kolei są akceptowane przez CAAT.
- (83) Rząd Tajlandii i CAAT wykazują zdecydowane zaangażowanie na rzecz poprawy systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Tajlandii, a CAAT przedstawił dowody, że w ciągu ostatnich sześciu miesięcy poczyniono istotne postępy. Ponadto dostępne informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii nie stanowią podstaw do decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń operacyjnych. W celu starannego monitorowania sytuacji nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Tajlandii zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.

- (84) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajlandii.
- (85) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii.
- (86) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (87) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (88) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

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

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

#### Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 8 grudnia 2016 r.

W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącego,  
Violeta BULC  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK I

## „ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH UNII, Z WYJĄTKAMI <sup>(1)</sup>

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego («AOC») (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego («AOC») lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
(1)	(2)	(3)	(4)
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamska Republika Iranu
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:</b>			<b>Islamska Republika Afganistanu</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:</b>			<b>Republika Angoli</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	Republika Angoli

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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:</b>			<b>Republika Beninu</b>
AIR TAXI BENIN	BEN 004 ATB-5	Nieznany	Republika Beninu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:</b>			<b>Republika Konga</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
EMERAUDE	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Konga

(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:</b>			<b>Demokratyczna Republika Konga (DRK)</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

(1)	(2)	(3)	(4)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/ 2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:</b>			<b>Dżibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:</b>			<b>Gwinea Równikowa</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:</b>			<b>Erytrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC nr 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Erytrea
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:</b>			<b>Republika Gabońska</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	Republika Gabońska

(1)	(2)	(3)	(4)
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ DSA	SVG	Republika Gabońska
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/ DSA	Nieznany	Republika Gabońska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem przewoźników Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air i Batik Air, w tym:</b>			<b>Republika Indonezji</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
AMA	135-054	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	ESD	Republika Indonezji
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nieznany	Republika Indonezji
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nieznany	Republika Indonezji
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nieznany	Republika Indonezji

(1)	(2)	(3)	(4)
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
HEVILIFT AVIATION	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INDO STAR AVIATION	135-057	Nieznany	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republika Indonezji
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KOMALA INDONESIA	135-051	Nieznany	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
MARTA BUANA ABADI	135-049	Nieznany	Republika Indonezji
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nieznany	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
MY INDO AIRLINES	121-042	Nieznany	Republika Indonezji
NAM AIR	121-058	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezji
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
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



(1)	(2)	(3)	(4)
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Nieznany	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republika Indonezji
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Nieznany	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:</b>			<b>Republika Kirgiska</b>
AIR BISHKEK (wcześniej EASTOK AVIA)	15	EAA	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
HELI SKY	47	HAC	Republika Kirgiska
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP INTERNATIONAL (wcześniej S GROUP AVIATION)	45	IND	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	43	BIS	Republika Kirgiska

(1)	(2)	(3)	(4)
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska
TEZ JET	46	TEZ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii</b>			<b>Liberia</b>
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:</b>			<b>Republika Mozambiku</b>
ARCHIPELAGO CHARTERS LDA	MOZ-25	Nieznany	Republika Mozambiku
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	TTA	Republika Mozambiku
CHC HELICÓPTEROS LDA	MOZ-22	Nieznany	Republika Mozambiku
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nieznany	Republika Mozambiku
CPY – CROSPRAYERS	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nieznany	Republika Mozambiku

(1)	(2)	(3)	(4)
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Nieznany	Republika Mozambiku
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nieznany	Republika Mozambiku
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Nieznany	Republika Mozambiku
INTER AIRWAYS LDA	MOZ-24	Nieznany	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
SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE SA	MOZ-23	Nieznany	Republika Mozambiku
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:</b>			<b>Republika Nepalu</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nieznany	Republika Nepalu
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nieznany	Republika Nepalu
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republika Nepalu
FISHTAIL AIR	017/2001	Nieznany	Republika Nepalu
GOMA AIR	064/2010	Nieznany	Republika Nepalu
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Nieznany	Republika Nepalu
MAKALU AIR	057 A/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nieznany	Republika Nepalu
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nieznany	Republika Nepalu

(1)	(2)	(3)	(4)
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republika Nepalu
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nieznany	Republika Nepalu
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republika Nepalu
SIMRIK AIR	034/2000	Nieznany	Republika Nepalu
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republika Nepalu
SITA AIR	033/2000	Nieznany	Republika Nepalu
TARA AIR	053/2009	Nieznany	Republika Nepalu
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republika Nepalu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:</b>			<b>Wyspy Świętego Tomasza i Książęca</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:</b>			<b>Republika Sudanu</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republika Sudanu
BADR AIRLINES	35	BDR	Republika Sudanu

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	Republika Sudanu
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	Republika Sudanu
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Nieznany	Republika Sudanu
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	Republika Sudanu
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	Republika Sudanu
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	Republika Sudanu
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	Republika Sudanu
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	Republika Sudanu
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	Republika Sudanu
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	Republika Sudanu”

## ZAŁĄCZNIK II

## „ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH UE <sup>(1)</sup>

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego («AOC») (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego («AOC»)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniem	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B737-700, statków powietrznych typu Boeing B777-200, statków powietrznych typu Boeing B777-300 oraz statków powietrznych typu Boeing B777-300ER	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych należących do floty Boeing B737-700, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B777-200, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B777-300, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B777-300ER, zgodnie z zapisem w AOC	Republika Angoli
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50, 2 statków powietrznych typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Challenger CL-601, 1 statku powietrznego typu HS-125-800	Cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska; Republika Południowej Afryki

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

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Wszystkie statki powietrzne należące do typu Fokker F100 i Boeing B747	Statki powietrzne typu Fokker F100 zgodnie z zapisem w AOC; statki powietrzne typu Boeing B747 zgodnie z zapisem w AOC	Islamska Republika Iranu
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna

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