

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1146/2012

z dnia 3 grudnia 2012 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⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006⁽³⁾ z dnia 22 marca 2006 r. ustanowiono wspólnotowy 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 (zwana dalej „EASA”) przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także państwa trzecie. Na tej podstawie należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych bezpośrednio lub, gdy było to niemożliwe, poprzez organa odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, podając istotne fakty i względy stanowiące podstawę decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przez nich przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentacją przekazaną przez państwa członkowskie, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją w terminie 10 dni roboczych oraz przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego powołanym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego⁽⁴⁾.
- (5) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał od Komisji uaktualnione dane na temat trwających wspólnych konsultacji, rozpoczętych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i jego rozporządzenia wykonawczego (WE) nr 473/2006⁽⁵⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z następujących państw:

Algieria, Aruba, Bangladesz, Burkina Faso, Chiny, Curaçao, Egipt, Etiopia, Gruzja, Gwinea Bissau, Jemen, Kamerun, Komory, Kuba, Lesotho, Malawi, Mali, Nepal, Pakistan, Republika Środkowoafrykańska, Federacja Rosyjska, Sint Maarten, Ukraina; Erytrea, Libia; Afganistan, Angoła, Benin, Demokratyczna Republika Konga, Dżibuti, Filipiny, Gabon, Ghana, Gwinea Równikowa, Honduras, Indonezja, Iran, Jordania, Kazachstan, Kirgistan, Kongo, Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Liberia, Madagaskar, Mauretania, Mozambik, Rwanda, Sierra Leone, Suazi, Sudan, Surinam, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca, Wenezuela i Zambia.

- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał przedstawionych przez EASA prezentacji na temat wyników analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (zwaną dalej „ICAO”) w ramach prowadzonego przez ICAO globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem („USOAP”). Państwa członkowskie zostały wezwane do priorytetowego traktowania inspekcji na płycie przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane w państwach, w przypadku których ICAO zgłosiła poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa, lub w przypadku których EASA stwierdziła istnienie znacznych uchybień w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Niezależnie od konsultacji prowadzonych przez Komisję na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 działanie to pozwoli uzyskać dalsze informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.
- (7) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał przedstawionych przez EASA prezentacji na temat wyników analizy inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych („SAFA”) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008⁽⁶⁾.
- (8) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał również przedstawionych przez EASA prezentacji na temat projektów pomocy technicznej zrealizowanych w krajach, których dotyczą środki określone w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o wnioskach o dalszą pomoc techniczną i kontynuację współpracy mającej na celu zwiększenie potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego oraz wyeliminowanie wszelkich niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi. Państwa członkowskie zostały poproszone o udzielenie odpowiedzi na te wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76.⁽³⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14.⁽⁴⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.⁽⁵⁾ Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 8.⁽⁶⁾ Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.

- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (11) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z kontroli na płycie w ramach SAFA przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do niektórych unijnych przewoźników lotniczych lub z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA oraz szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe urzędy lotnictwa cywilnego niektóre państwa członkowskie wprowadziły pewne środki egzekucyjne. Państwa te poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach: Grecja poinformowała, że zawieszono certyfikat przewoźnika lotniczego („AOC”) przewoźnika Sky Wings w następstwie zawieszenia jego certyfikatu zarządzania ciągłą zdatością do lotu w dniu 7 października 2012 r.; Luksemburg poinformował, że w dniu 8 października 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika Strategic Airlines i że ten przewoźnik lotniczy przestał istnieć; Hiszpania poinformowała, że przewoźnik lotniczy IMD Airways z powodzeniem wdrożył działania naprawcze i pozostaje pod rozszerzonym nadzorem; zaś Słowenia poinformowała, że w dniu 2 października 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika Linxair Business Airlines.

Air Algérie

- (12) Uwzględniając wyniki przeprowadzonych w 2008 i 2009 r. w ramach programu SAFA inspekcji na płycie statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźnika lotniczego Air Algérie, Komisja rozpoczęła w grudniu 2009 r. formalne konsultacje z właściwymi organami Algierii (DACM), co opisano szczegółowo w rozporządzeniu (UE) nr 590/2010⁽¹⁾ i w rozporządzeniu (UE) nr 1071/2010⁽²⁾. Wynikiem tych formalnych konsultacji było wdrożenie w perspektywie krótkoterminowej zadowalających rozwiązań mających na celu usunięcie stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, jak również opracowanie przez DACM i przewoźnika lotniczego Air Algérie rzetelnego planu działań naprawczych i zapobiegawczych w celu wdrożenia trwałych rozwiązań. Skuteczność prowadzonych przez przewoźnika lotniczego Air Algérie działań w dziedzinie bezpieczeństwa była nadal weryfikowana poprzez wyniki programu SAFA oraz przesyłane Komisji przez DACM comiesięczne sprawozdania na temat wyników działań nadzorczych prowadzonych przez ten organ w stosunku do przewoźnika lotniczego, o którym mowa, oraz na temat postępów we wdrażaniu wspomnianych planów działań naprawczych i zapobiegawczych.
- (13) Ze względu na stwierdzoną od listopada 2010 r. poprawę wyników inspekcji SAFA, brak poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz zgodne z planem wdrażanie działań naprawczych i zapobiegawczych, w lipcu 2012 r. Komisja podjęła decyzję o zakończeniu formalnych konsultacji z DACM na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

Comlux Aruba N.V.

- (14) W lutym 2012 r. właściwy organ Aruby zobowiązał się do wprowadzenia zmian w krajowym systemie prawnym i do podjęcia działań administracyjnych wobec przewoźnika Comlux Aruba w celu dopilnowania, by najpóźniej od dnia 1 sierpnia 2012 r. kontrola operacyjna tego przewoźnika lotniczego sprawowana była z Aruby.
- (15) Aby uzyskać aktualne informacje dotyczące tej kwestii, Komisja, EASA i niektórzy członkowie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadzili w dniu 15 października 2012 r. w Brukseli konsultacje z właściwym organem Aruby. Organ ten poinformował i udowodnił, że przepisy dotyczące operacji lotniczych zostały zmienione w celu zaostrzenia wymogów dotyczących posiadania głównego miejsca prowadzenia działalności na Arubie. Organ ten potwierdził również, że kontrola operacyjna przewoźnika Comlux Aruba N.V. została w sposób dla tego organu zadowalający ustanowiona na Arubie. Wprowadzone zostały w tym celu odpowiednie zmiany w organizacji i zakresie obowiązków tego przewoźnika. Ponadto AOC został ograniczony do jednego statku powietrznego typu B767 i będzie jedynie odnawiany raz do roku, pod warunkiem zadowalających wyników ciągłego nadzoru sprawowanego w celu zapewnienia skuteczności zmian organizacyjnych.
- (16) Komisja odnotowała postępy poczynione przez właściwe organy Aruby i zachęca je do dalszych starań na rzecz wzmocnienia ich systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Konga

- (17) Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Republice Konga figurują w załączniku A od listopada 2009 r. W dniu 12 października 2012 r. Komisja i EASA odbyły posiedzenie konsultacyjne z właściwymi organami Republiki Konga (ANAC), podczas którego ANAC przedstawiła dotychczasowe postępy na rzecz usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) podczas kontroli przeprowadzonej w 2008 r. w ramach prowadzonego przez ICAO globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP).
- (18) ANAC przedstawiła Komisji dowody na utratę ważności AOC przewoźnika lotniczego Société Nouvelle Air Congo i potwierdziła, że ten przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, powinien on zostać wykreślony z załącznika A.
- (19) ANAC przedstawiła Komisji informacje świadczące o tym, że AOC został przyznany następującym przewoźnikom lotniczym: Canadian Airways Congo, Eméraude, Equajet oraz Mistral Aviation. ANAC nie przedstawiła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, tak więc w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że ci przewoźnicy lotniczy powinni zostać włączeni do załącznika A.

⁽¹⁾ Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 9.

⁽²⁾ Dz.U. L 306 z 23.11.2010, s. 44.

- (20) Komisja odnotowała postępy poczynione przez właściwe organy Republiki Konga i zachęca je do dalszych starań na rzecz ustanowienia systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (21) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga figurują w załączniku A od marca 2006 r.⁽¹⁾ Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga zainicjowały ponowne nawiązanie aktywnych konsultacji z Komisją i EASA, deklarując solenny zamiar przeprowadzenia gruntownego przeglądu i całkowitej restrukturyzacji przemysłu lotniczego oraz krajowego organu nadzoru regulacyjnego.
- (22) Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga poinformowały, że AOC został przyznany następującym przewoźnikom lotniczym: Air Fast Congo, Fly Congo, Katanga Express, Katanga Wings, Mango Airlines oraz Will Airlift. Ponieważ jednak ANAC nie przedstawiła dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że ci przewoźnicy lotniczy powinni zostać włączeni do załącznika A.
- (23) Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga nie przedstawiły dowodów na to, że pozostali przewoźnicy lotniczy wymienieni w załączniku A zaprzestali działalności. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że ci przewoźnicy lotniczy powinni nadal figurować w załączniku A.
- (24) Komisja odnotowała postępy poczynione przez właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga i zachęca je do dalszych starań na rzecz ustanowienia systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa oraz do stałego zaangażowania w dalsze rozwijanie niedawno ponownie nawiązanego konstruktywnego dialogu.

Przewoźnicy lotniczy z Curaçao i Sint Maarten

- (25) W 2008 r. ICAO przeprowadziła kontrolę Antyli Holenderskich⁽²⁾ i dokonała szeregu ustaleń na temat wszystkich krytycznych elementów ich systemu nadzoru nad

bezpieczeństwem. Właściwe organy Antyli Holenderskich nie dysponowały w szczególności wystarczającym personelem technicznym w obszarach licencjonowania personelu, eksploatacji statków powietrznych, służb żeglugi powietrznej oraz lotnisk, aby móc sprawować swe funkcje w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.

- (26) Ponadto w następstwie oceny przeprowadzonej we wrześniu 2011 r. przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) w ramach programu IASA Curaçao i Sint Maarten zostały przesunięte z kategorii 1 do niższej kategorii 2, ponieważ FAA jest zdania, że kraje te nie przestrzegają w wystarczającym stopniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (27) Wreszcie w trakcie kontroli na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA⁽³⁾ w okresie od maja 2011 r. do maja 2012 r. stwierdzono średnio ponad jedno poważne uchybienie na inspekcję.
- (28) W rezultacie Komisja rozpoczęła konsultacje z właściwymi organami Curaçao i Sint Maarten i w lipcu 2012 r. skierowała do nich pisma, zwracając się o podanie szczegółowych informacji na temat wdrożonych lub planowanych działań naprawczych. Konsultacje te nadal się toczą.
- (29) Właściwe organy zarówno Curaçao, jak i Sint Maarten udzieliły Komisji odpowiedzi i poinformowały szczegółowo o będących w toku i planowanych działaniach naprawczych stanowiących reakcję na ustalenia z kontroli przeprowadzonych przez ICAO i FAA.
- (30) Niderlandy poinformowały Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że aktywnie działają w celu zapewnienia pomocy technicznej zarówno dla Curaçao, jak i dla Sint Maarten, aby wesprzeć te kraje w ich staraniach na rzecz ustanowienia systemu nadzoru nad bezpieczeństwem zgodnego z normami ICAO.
- (31) Komisja odnotowuje działania właściwych organów Curaçao i Sint Maarten i zachęca je do dalszych zdeteminowanych starań na rzecz wyeliminowania niedociągnięć w ich systemie nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa; w przeciwnym razie Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005. Państwa członkowskie będą nadal ściśle monitorować, w trybie priorytetowych kontroli na płycie w ramach programu SAFA, skuteczność działań naprawczych.

⁽¹⁾ Motywy 60 do 64 rozporządzenia (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r., Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 18.

⁽²⁾ W październiku 2010 r. Antyle Holenderskie (stanowiące część Królestwa Niderlandów) zostały podzielone i powstały dwa nowe kraje: Curaçao i Sint Maarten. Królestwo Niderlandów składa się obecnie z czterech krajów: Niderlandów (w Europie), Aruby, Curaçao i Sint Maarten. Curaçao i Sint Maarten są następcami prawnymi Antyli Holenderskich i z tej racji posiadają jeden wspólny rejestr statków powietrznych (PJ). Począwszy od października 2010 r. oba kraje musiały zorganizować własne systemy nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa i każdy z nich utworzył własne właściwe organy. Ze względu na wzajemne zależności między tymi dwoma krajami sprawy ich dotyczące są rozpatrywane równolegle.

⁽³⁾ CAA-NL-2012-30, CAA-NL-2012-154, CAA-NL-2012-155, CAA-NL-2012-156, CAA-NL-2012-161, CAA-NL-2012-162; DGAC/F-2011-1628, DGAC/F-2011-1640, DGAC/F-2011-2007, DGAC/F-2011-2329, DGAC/F-2012-230, DGAC/F-2012-231, DGAC/F-2012-603, DGAC/F-2012-693.

Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej

- (32) Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej podlegają zakazowi wykonywania przewozów w ramach UE i są wymienieni w załączniku A od marca 2006 r. Właściwe organy Gwinei Równikowej (DGAC) przedstawiły Komisji informacje świadczące o tym, że AOC został przyznany przewoźnikowi lotniczemu Tango Airways. Ponieważ brak jest dowodów na jakiegokolwiek zmiany w zdolności DGAC do zapewnienia zgodnego z obowiązującymi normami bezpieczeństwa nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w tym państwie, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że ten przewoźnik lotniczy również powinien zostać dodany do załącznika A.

Przewoźnicy lotniczy z Erytrei

- (33) W wyniku ustaleń dokonanych podczas przeprowadzonej przez ICAO w listopadzie 2010 r. kontroli Erytrei ICAO powiadomiła wszystkie umawiające się strony konwencji chicagowskiej o trzech poważnych zastrzeżeniach dotyczących bezpieczeństwa w obszarach operacji, zdolności do lotu i służb żeglugi powietrznej. Ponadto w swym końcowym sprawozdaniu z kontroli ICAO zawiadomiła, że brak skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa osiągnął poziom 79,9 %.
- (34) Uwzględniając te wyniki, Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwymi organami Erytrei (ER-CAA), aby uzyskać szczegółowe informacje na temat działań podjętych przez ER-CAA w celu wyeliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas kontroli ICAO.
- (35) ER-CAA poinformował Komisję pismem, że chociaż dwa poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do zdolności do lotu i służb żeglugi powietrznej zostały usunięte, to trzecie poważne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do procedury certyfikacji związanej z wydawaniem certyfikatów przewoźnika lotniczego nie zostało jeszcze usunięte i aby to nastąpiło, potrzebna jest inspekcja potwierdzająca ze strony ICAO. Przedstawione przez ER-CAA wnioski nie zawierały jednak żadnych informacji dotyczących działań naprawczych podjętych w celu usunięcia nierozstrzygniętego poważnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa ani żadnych informacji na temat nadzoru operacyjnego nad oboma erytrejskimi przewoźnikami lotniczymi, którym Erytrea zezwala na wykonywanie przewozów do UE.
- (36) Komisja wielokrotnie zapraszała ER-CAA do udziału w posiedzeniach konsultacyjnych, aby uzyskać dodatkowe wyjaśnienia na temat nadzoru nad posiadaczami AOC wydanych w Erytrei. ER-CAA odmawiał jednak udziału w tych posiedzeniach.
- (37) ER-CAA został zaproszony przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i w dniu 21 listopada 2012 r. przedstawił prezentację. ER-CAA poinformował, że jego plan działań naprawczych został zaakceptowany przez ICAO i że w wyniku wprowadzenia zmian w pierwotnym prawie lotniczym Erytrei oraz opublikowania szeregu regulacji dotyczących lotnictwa cywilnego organ ten jest zdania, iż poważne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa zostało usunięte. Nie było jasne, czy Erytrea zwró-

ciła się do ICAO o przeprowadzenie inspekcji potwierdzającej, mimo że otrzymuje wsparcie ze strony zespołu ds. bezpieczeństwa Biura Regionalnego ICAO. Zdaniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ER-CAA nie zdołał jednak odpowiednio wykazać, że podjął szeroko zakrojone działania obejmujące wszystkie aspekty poważnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa. Organ ten nie był także w stanie udzielić jasnych informacji na temat ustaleń dotyczących nadzoru związanych ze statkami powietrznymi wymienianymi w AOC wydanych w Erytrei, w tym statkami powietrznymi działającymi na podstawie umowy leasingu z załogą od zagranicznych przewoźników lotniczych, co powoduje, że te statki powietrzne są wymieniane w kilku AOC, a to jest niezgodne z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

- (38) Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający koncesje wydane w Erytrei zostali zaproszeni przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, jednak tylko jeden z nich, Eritrean Airlines, przedstawił prezentację przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 21 listopada 2012 r. Ten przewoźnik lotniczy potwierdził, że wykonuje przewozy dwoma statkami powietrznymi typu A320 do Rzymu w ramach umowy leasingu z załogą, nie przedstawiając Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zadowalająco jasnych informacji na temat nadzoru operacyjnego i kontroli prowadzonych przez siebie operacji.
- (39) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznają starania czynione w celu wyeliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa w systemie lotnictwa cywilnego w Erytrei. Niemniej jednak, w oparciu o wspólne kryteria, w oczekiwaniu na skuteczne wdrożenie stosownych działań naprawczych mających na celu usunięcie stwierdzonych przez ICAO uchybień, a zwłaszcza nierozstrzygniętego poważnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa, ocenia się, że właściwe organy Erytrei nie są obecnie w stanie wdrożyć ani wyegzekwować zachowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych podlegających sprawowanej przez nie kontroli regulacyjnej. W związku z powyższym wszyscy przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane w Erytrei powinni podlegać zakazowi wykonywania przewozów i powinni zostać włączeni do załącznika A.
- (40) Jak tylko nierozstrzygnięte poważne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa zostanie usunięte w sposób zadowalający ICAO, a główne ustalenia kontroli ICAO zostaną zadowalająco potraktowane, Komisja jest gotowa zorganizować, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, ocenę na miejscu w celu weryfikacji osiągniętych postępów i przygotować przegląd sprawy w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Rollins Air z Hondurasu

- (41) Właściwe organy Hondurasu wystąpiły w czerwcu 2012 r. o wykreślenie przewoźnika Rollins Air z wykazu bezpieczeństwa lotniczego na podstawie zawieszenia jego AOC. W dniu 21 listopada 2012 r. przedstawiły one dowody na to, że AOC przewoźnika Rollins Air, który został zawieszony na sześć miesięcy, stracił ważność i został ostatecznie cofnięty w dniu 24 września 2012 r. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, przewoźnik Rollins Air powinien zostać wykreślony z załącznika A.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (42) Konsultacje z właściwymi organami Indonezji (DGCA) są nadal w toku, a ich celem jest monitorowanie postępów DGCA w zapewnianiu zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Indonezji z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (43) W dniu 18 października 2012 r. odbyła się wideokonferencja z udziałem Komisji, EASA i DGCA, podczas której DGCA przedstawiła aktualne informacje dotyczące niektórych przewoźników lotniczych podlegających jej nadzorowi. DGCA poinformowała, że wydano certyfikaty następującym pięciu nowym przewoźnikom lotniczym: Jayawijaya Dirantara w dniu 16 kwietnia 2012 r., Pacific Royale Airways w dniu 29 maja 2012 r., Citilink Indonesia w dniu 22 czerwca 2012 r., Angkasa Super Services w dniu 7 czerwca 2012 r. oraz Air Born Indonesia w dniu 6 marca 2012 r. Ponieważ jednak DGCA nie przedstawiła dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnicy ci powinni zostać włączeni do załącznika A.
- (44) DGCA poinformowała ponadto, że przewoźnik PT Sampoerna Air Nasantara zmienił nazwę na PT Pegasus Air Services, a przewoźnik PT Nyaman Air zmienił nazwę na PT Heavy Lift, a zatem ich nazwy w załączniku A powinny zostać zmienione.
- (45) DGCA również poinformowała i przedstawiła na to potwierdzenie, że w dniu 25 maja 2012 r. cofnięto AOC przewoźnika Dirgantara Air Service. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się zatem, że ten przewoźnik lotniczy powinien zostać wykreślony z załącznika A.
- (46) DGCA przedstawiła także informacje na temat wyników wizyty kontrolnej Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) w Indonezji, która miała miejsce we wrześniu 2012 r. FAA odnotowała poprawę w systemie nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa w ubiegłych latach, jednak poczyniła też szereg spostrzeżeń i zaleceń związanych ze szkoleniem inspektorów, nadzorem nad zagraniczną działalnością lotniczą, polityką i procedurami w zakresie egzekwowania, zwłaszcza dotyczącymi stosowania grzywien, oraz potrzebą ulepszenia niektórych obiektów lokalnych. DGCA zgodziła się przedstawić kopię oficjalnego sprawozdania z wizyty kontrolnej, jak tylko będzie ono dostępne.
- (47) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały znaczne postępy poczynione przez właściwe organy Indonezji i nadal zachęcają je do starań na rzecz zakończenia ich prac mających na celu stworzenie systemu lotnictwa w pełni zgodnego z normami ICAO.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (48) Konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu nadal aktywnie się toczą. Właściwe organy Kazachstanu zgłosiły szereg wniosków, w oparciu o które Komisja zorganizowała wspólnie z EASA posiedzenie konsultacyjne

w dniu 17 października 2012 r. Właściwe organy Kazachstanu wystąpiły również przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 21 listopada 2012 r. i przedstawiły prezentacje związane ze wspomnianymi wnioskami.

- (49) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały o swych postępach w realizacji ambitnych reform sektora lotniczego podejmowanych od 2009 r. w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa lotnictwa. Po przyjęciu nowego kodeksu lotnictwa cywilnego w lipcu 2010 r. i przyjęciu ponad 100 szczegółowych regulacji dotyczących lotnictwa właściwe organy prowadzą obecnie prace nad ich wdrażaniem. Czynią one także postępy w budowaniu własnego potencjału poprzez utworzenie centrum oceny bezpieczeństwa lotów i zatrudnienie dodatkowych wykwalifikowanych inspektorów, co ma być kontynuowane w kolejnych miesiącach. Prowadzona przez nie ponowna certyfikacja statków powietrznych i przewoźników również posuwa się do przodu.
- (50) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały o kontynuowaniu działań egzekwujących. Na mocy zarządzenia Ministra Transportu i Komunikacji z dnia 3 lipca 2011 r. w sprawie ustanowienia przepisów dotyczących operacji lotniczych dla lotnictwa cywilnego Republiki Kazachstanu od dnia 1 listopada 2012 r. wyprodukowane w Związku Radzieckim statki powietrzne niespełniające norm bezpieczeństwa ICAO nie mogą już wykonywać przewozów w kazachskiej przestrzeni powietrznej. W związku z powyższym właściwe organy Kazachstanu zakazały eksploatacji 7 statków powietrznych typu Jak-40, 2 statków powietrznych typu Antonow 12, 5 statków powietrznych typu Antonow 24 i 1 statku powietrzny typu Tu-134⁽¹⁾.
- (51) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały również Komisję, że 5 przewoźników lotniczych zakończyło działalność, i przedstawiły dowody na to, że ich AOC straciły ważność i nie zostały odnowione; ci przewoźnicy lotniczy to: Asia Wings, Minas, Skybus, Skyjet oraz Sayakhat Airlines. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ci przewoźnicy lotniczy powinni zostać wykreślony z załącznika A.
- (52) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały także Komisję, że 4 linie lotnicze uprzednio wykonujące zarobkowe przewozy lotnicze zaprzestały tej działalności, zredukowały swoją flotę i uzyskały nowe certyfikaty w dziedzinie „prace lotnicze”; te linie lotnicze to: Aero Aircompany, AK Suncare Aircompany, Kazair West, Ust.-Kamenogorsk (Air Division of EKA). W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ci przewoźnicy lotniczy powinni zostać wykreślony z załącznika A.
- (53) Właściwe organy Kazachstanu poinformowały, że na mocy zarządzenia Prezesa Rady Ministrów nie jest możliwe wydawanie nowych AOC, dopóki właściwe organy nie wywiążą się w pełni ze swych obowiązków wobec ICAO.

⁽¹⁾ 7 statków powietrznych typu Jak-40, 2 statki powietrzne typu Antonow 12, 5 statków powietrznych typu Antonow 24, 1 statek powietrzny typu Tu-134.

- (54) Przewoźnik Air Astana wystąpił przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 21 listopada 2012 r. w celu przedstawienia aktualnych informacji na temat swojej floty, która jest obecnie odnawiana, i zgłosił związane z tym wnioski. Przewoźnik ten poinformował, że kilka statków powietrznych zostało wycofanych z użycia, a nowe statki powietrzne są stopniowo wprowadzane w ramach istniejących flot obejmujących serie B767, B757 i A320 oraz jednostki typu Fokker 50, które to floty są już wymienione w załączniku B. Przewoźnik Air Astana stwierdził i udowodnił, że poziom bezpieczeństwa jego floty uległ poprawie. Właściwe organy Kazachstanu stwierdziły, że operacje statków powietrznych obecnie objętych AOC podlegają pewnemu ciągłemu nadzorowi. Również właściwe organy Aruby przedstawiły dowody na to, że zdadność do lotu zarejestrowanych na Arubie statków powietrznych obecnie objętych AOC przewoźnika Air Astana podlega ciągłemu nadzorowi zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, i że nie mają zastrzeżeń wobec wykazanych norm zdadności do lotu. Państwa członkowskie i EASA potwierdziły ponadto, że kontrole na płycie przeprowadzone w europejskich portach lotniczych w ramach programu SAFA nie dały powodu do żadnych szczególnych obaw. W związku z powyższym, zgodnie ze wspólnymi kryteriami, należy wprowadzić zmiany w załączniku B, aby umożliwić, na obecnym poziomie operacji, eksploatację statków powietrznych z serii typu B767, B757 i A320 oraz Fokker 50, które są lub będą wymienione w AOC przewoźnika Air Astana, pod warunkiem że te statki powietrzne zarejestrowane są na Arubie, a AOC i wszystkie wprowadzane w nich zmiany są w odpowiednim czasie przedkładane Komisji i organizacji Eurocontrol.
- (55) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie statków powietrznych przewoźnika Air Astana 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.
- (56) Komisja nadal wspiera ambitną reformę systemu lotnictwa cywilnego podjętą przez władze Kazachstanu i zachęca je do dalszych zdeterminowanych starań na rzecz ustanowienia systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W tym celu Komisja zachęca wspomniane władze do dalszego wdrażania planu działań naprawczych uzgodnionego z ICAO, z nadaniem priorytetowego znaczenia dwóm nierozstrzygniętym poważnym zastrzeżeniom dotyczącym bezpieczeństwa oraz ponownej certyfikacji wszystkich podlegających im przewoźników. Jak tylko te poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa zostaną usunięte w sposób zadowalający ICAO, Komisja jest gotowa zorganizować, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, ocenę na miejscu w celu weryfikacji osiągniętych postępów i przygotować przegląd sprawy w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

- (57) Przewoźnicy lotniczy mający siedzibę w Republice Kirgiskiej podlegają zakazowi wykonywania przewozów od 2006 r. Komisja wspomagana przez EASA odbyła w dniu 5 października 2012 r. posiedzenie konsultacyjne z właściwymi organami Kirgistanu, podczas którego organy te wskazały, że Kirgistan przyjął nowe ramy prawne, a wykreślenie z wykazu bezpieczeństwa lotniczego jest dla rządu priorytetem.
- (58) Właściwe organy Kirgistanu przedstawiły informacje wskazujące na to, że następujący przewoźnicy lotniczy zmienili nazwy: Eastok Avia na Air Bishkek oraz Dames na State Aviation Enterprise under the Ministry of Emergency Situations (SAEMES). Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik A.
- (59) Właściwe organy Kirgistanu poinformowały, że AOC został przyznany następującym przewoźnikom lotniczym: Manas Airways, Supreme Aviation oraz Sky KG Airlines. Nie przedstawiły one jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się zatem, że ci przewoźnicy lotniczy powinni zostać włączeni do załącznika A.
- (60) Właściwe organy Kirgistanu przedstawiły Komisji dowody na cofnięcie AOC następującym przewoźnikom: Trast Aero, Asian Air oraz Kirgystan Airlines. Poinformowały one ponadto, że AOC przewoźników Aerostan oraz Itek Air straciły ważność i nie zostały odnowione. W związku z tym, w oparciu o wspólne kryteria, ci przewoźnicy lotniczy powinni zostać wykreśleni z załącznika A.
- (61) Za zgodą właściwych organów Kirgistanu Komisja jest nadal gotowa zorganizować, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, inspekcję w Kirgistanie w celu oceny bezpieczeństwa, aby zweryfikować na miejscu wdrażanie nowych przepisów i zadowalający nadzór nad niektórymi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Kirgistanie.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (62) Trwają konsultacje z właściwymi organami Libii (LCAA) w celu potwierdzenia, że Libia czyni postępy w pracach na rzecz zreformowania swego systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, a zwłaszcza zapewnienia zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Libii z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (63) LCAA i przedstawiciele Afriqiyah, Libyan Airlines oraz Buraq Air spotkali się w dniu 15 października 2012 r. z Komisją, EASA i niektórymi członkami Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, aby przedstawić informacje o poczynionych postępach. LCAA poinformował, że podjął działania regulacyjne, cofając AOC ⁽¹⁾ 16 spośród

⁽¹⁾ International Company, Tobruk Air Transport, Awsaj Aviation Service, Kalat Aleker Air Company, Alajniha Air Transport, Nayzak Air Transport, Qurina Air Services, Libyan Air Cargo, Air One Nine, Gulf Pearly Airlines, Horizon Airline, North African Air Transport, Madina Air, Assanad Aviation, Benina Air, Awas Aviation.

26 libijskich przewoźników lotniczych. Organ ten zatrudnił konsultantów na krótki okres oraz zwrócił się o pomoc do ICAO, aby uzyskać wsparcie techniczne w dłuższej perspektywie, a także prowadzi dodatkowy nabór pewnej liczby pilotów i inżynierów, którzy będą działać w charakterze inspektorów.

- (64) LCAA poinformował także, że rozpoczyna pięciostopniowy proces ponownej certyfikacji wszystkich libijskich przewoźników lotniczych, zaczynając od Libyan Airlines oraz Afriqiyah, oraz że będzie informował o postępach i przedstawi sprawozdania z kontroli, gdy tylko będą dostępne. Jednocześnie opracuje i wdroży system corocznego nadzoru, aby zapewnić ciągłe przestrzeganie norm ICAO przez wszystkich libijskich przewoźników lotniczych.
- (65) W dniu 21 listopada 2012 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez LCAA, Libyan Airlines oraz Afriqiyah. LCAA dobitnie stwierdził, że operacje niespełniające norm bezpieczeństwa nie będą w Libii tolerowane. Organ ten potwierdził szczegółowe informacje przedstawione na posiedzeniu w dniu 16 października, w szczególności to, że sprawozdanie z dochodzenia w sprawie wypadku z udziałem A330 należącego do Afriqiyah zostanie opublikowane do lutego 2013 r., oraz że w przypadku Libyan Airlines oraz Afriqiyah planuje się zakończenie procesu ponownej certyfikacji do grudnia 2012 r., a w odniesieniu do pozostałych przewoźników lotniczych – do grudnia 2013 r. LCAA poinformował również, że będzie nadal w stosownych przypadkach podejmować działania egzekwujące, aby ograniczyć ryzyko dla bezpieczeństwa, tak jak postąpił w przypadku tymczasowego zatrzymania A320.
- (66) Przewoźnik Libyan Airlines poinformował, że jego procedury zarządzania bezpieczeństwem zostały udoskonalone, podobnie jak szkolenie personelu.
- (67) Przewoźnik Afriqiyah poinformował Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o swym systemie zapewniania jakości i o korzystaniu z zewnętrznych instytucji szkoleniowych. Ten przewoźnik lotniczy stwierdził, że w wyniku wypadku z udziałem A330 rozkłady lotów zostały tak zmodyfikowane, by ograniczyć ryzyko zmęczenia pilotów, zrealizowano program szkolenia pilotów w zakresie procedur odejścia na drugie okrążenie oraz zwrócono się do ekspertów zewnętrznych o pomoc w opracowaniu programów bezpieczeństwa. Przewoźnik ten wyraził również chęć wykonywania przewozów do Hiszpanii, Francji, Zjednoczonego Królestwa, Włoch, Niemiec i Austrii, gdy tylko LCAA zniesie dotyczące go ograniczenia.
- (68) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjęły rozsądny plan LCAA mający na celu wyeliminowanie uchybień w zakresie bezpieczeństwa w libijskim systemie lotnictwa, realistyczne ramy czasowe działań i dotychczasowe postępy. Odnotowały one, że LCAA utrzyma obecne ograniczenia nałożone na wszystkie przewozy libijskich przewoźników lotniczych do UE, Norwegii, Szwajcarii i Islandii aż do chwili zakończenia pełnej pięciostopniowej ponownej certyfikacji

i wyeliminowania wszelkich poważnych uchybień, a gdy to nastąpi, to – w porozumieniu z Komisją – poszczególni przewoźnicy lotniczy mogliby uzyskać pozwolenie na ponowne rozpoczęcie przewozów zarobkowych do UE, Norwegii, Szwajcarii i Islandii.

- (69) Ponadto w odniesieniu do każdego przewoźnika lotniczego podlegającego ponownej certyfikacji LCAA zobowiązał się przedłożyć Komisji szczegółowe informacje na temat procesu ponownej certyfikacji i spotkać się z Komisją i państwami członkowskimi w celu szczegółowego omówienia odpowiednich kontroli, ustaleń, podjętych działań naprawczych i działań końcowych oraz szczegółów planów ciągłego nadzoru, zanim uzgodnione zostanie jakiekolwiek złagodzenie ograniczeń. Jeśli te informacje nie wykażą w sposób zadowalający Komisję i państwa członkowskie, że proces ponownej certyfikacji został z powodzeniem zakończony i że działa stabilny system ciągłego nadzoru zgodnego z normami ICAO, Komisja będzie zmuszona wprowadzić środki w celu uniemożliwienia przewoźnikom lotniczym wykonywania przewozów w przestrzeni powietrznej UE, Norwegii, Szwajcarii i Islandii. Jeśli potrzebne będą dodatkowe wyjaśnienia, Komisja może podjąć decyzję o przeprowadzeniu wizytacji na miejscu przed jakimkolwiek złagodzeniem ograniczeń.
- (70) W stosunku do przewoźników lotniczych, którzy następnie uzyskają pozwolenie na wykonywanie przewozów do UE, państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie statków powietrznych danego przewoźnika, na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Jeśli wyniki takich kontroli lub jakiekolwiek 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 Islamskiej Republiki Mauretańskiej

- (71) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Mauretanii figurują w załączniku A od listopada 2010 r.⁽¹⁾ Właściwe organy Mauretanii (ANAC) prowadzą od tego czasu aktywne konsultacje z Komisją w celu przedstawiania aktualnych informacji o postępach w realizacji reform regulacji lotnictwa cywilnego i zgłaszały liczne związane z tym wnioski. W dniu 24 września i 10 października 2012 r. odbyły się dwa posiedzenia z udziałem ANAC oraz przewoźnika Mauritania Airlines. ANAC oraz Mauritania Airlines International wystąpiły również przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 21 listopada 2012 r.
- (72) ANAC poinformowała, że podjęto zdecydowane działania w celu zreformowania systemu nadzoru nad bezpieczeństwem i że odnotowano już szereg osiągnięć: w szczególności ustanowienie nowego kodeksu lotnictwa cywilnego, zmiany w przepisach dotyczących lotnictwa cywilnego w celu dostosowania ich do załączników

⁽¹⁾ Motywy 43 do 51 rozporządzenia (UE) nr 1071/2010 z dnia 22 listopada 2010 r., Dz.U. L 306 z 23.11.2010, s. 49.

- do konwencji chicagowskiej, zmiany w zarządzie, strukturze i personelu ANAC oraz ustanowienie pełnego zbioru procedur dotyczących certyfikacji przewoźników lotniczych i ciągłego nadzoru nad nimi.
- (73) ANAC poinformowała o podjęciu skutecznych działań egzekwujących. Organ ten w szczególności potwierdził, że AOC przewoźnika Mauritania Airways stracił ważność z dniem 15 grudnia 2010 r. i nie został odnowiony, ponieważ przewoźnik ten zaprzestał prowadzenia działalności. ANAC poinformowała również, że w styczniu 2011 r. cofnięto certyfikaty posiadane przez przewoźnika lotniczego Class Aviation i przysługujące mu odstępstwa.
- (74) W kwietniu i we wrześniu 2012 r. ICAO przeprowadziła w Mauretanii dwie inspekcje koordynacyjno-potwierdzające (ICVM), aby potwierdzić postępy poczynione przez to państwo. Końcowe sprawozdania będące rezultatem tych inspekcji potwierdzają, że osiągnięto znaczne postępy, a ogólna zgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa poprawiła się o 47 %. W dniu 1 października 2012 r. ICAO potwierdziła Komisji wyjątkowe postępy poczynione przez ANAC. Ze wspomnianych inspekcji wynika jednak również, że konieczne jest dalsze skuteczne wdrażanie wszystkich działań naprawczych, zwłaszcza w odniesieniu do obowiązków w zakresie nadzoru i usunięcia stwierdzonych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa, w których to obszarach, jak informuje ICAO, brak skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa osiąga poziom odpowiednio 51 % i 58 %. ANAC podkreśliła, że zamierza z determinacją kontynuować swe działania na rzecz zwiększenia zgodności z normami ICAO.
- (75) W konsultacjach prowadzonych z ANAC Komisja oceniła w szczególności rzetelność nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikiem Mauritania Airlines International. Stwierdzono uchybienia w pierwotnej certyfikacji Mauritania Airlines International, ponieważ AOC tego przewoźnika został wydany w dniu 8 maja 2011 r. bez przedstawienia dowodów, że niezgodności stwierdzone podczas pierwotnej certyfikacji tych linii lotniczych, w szczególności zezwolenia na operacje w przestrzeniach, gdzie stosowana jest zredukowana separacja pionowa (RVSM), brak monitorowania danych o lotach i braki w personelu naziemnym, zostały skutecznie usunięte przed wydaniem AOC. W dniu 25 października 2012 r. ANAC i Mauritania Airlines International poinformowały jednak i udowodniły, że wszystkie uchybienia zostały usunięte. ANAC stwierdziła również i udowodniła, że ten przewoźnik lotniczy podlega obecnie odpowiedniemu ciągłemu nadzorowi zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (76) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjmuje znaczne postępy, o których informują właściwe organy Mauretanii, w usuwaniu uchybień stwierdzonych przez ICAO i likwidowaniu uchybień, które miały miejsce podczas pierwotnej certyfikacji Mauritania Airlines International. Biorąc pod uwagę skuteczne działania egzekwujące podjęte i wdrożone przez ANAC w stosunku do innych, już nieistniejących, przewoźników lotniczych, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mauretanii należy wykreślić z załącznika A.
- (77) ANAC oświadczyła i potwierdziła na piśmie, że przewoźnik Mauritania Airlines International nie zamierza wznowić lotów do UE w najbliższym czasie, z wyjątkiem lotów do Las Palmas de Gran Canaria w Hiszpanii, co też nie nastąpi przed lutym 2013 r.
- (78) Właściwe organy Hiszpanii poinformowały, że udzieliły ANAC pomocy technicznej, i potwierdziły, że nie mają zastrzeżeń co do wznowienia lotów do Las Palmas de Gran Canaria.
- (79) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie statków powietrznych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mauretanii, na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (80) Komisja zamierza przeprowadzić, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, wizytację na miejscu w celu oceny bezpieczeństwa, aby potwierdzić zadowalające wdrażanie środków wprowadzonych przez ANAC.
- (81) Jeśli wyniki kontroli na płycie 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 Filipin

- (82) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane na Filipinach figurują w załączniku A od dnia 31 marca 2010 r.⁽¹⁾ Od tego czasu prowadzone są konsultacje z właściwymi organami Filipin (CAAP) w celu uzyskania aktualnych informacji o postępach w realizacji reform regulacji lotnictwa cywilnego. Zgłoszono kilka wniosków, a w dniu 18 listopada 2012 r. odbyła się wideokonferencja, w której uczestniczyły Komisja, wspomagana przez EASA, oraz CAAP.
- (83) CAAP poinformował, że w październiku 2012 r. ICAO przeprowadziła inspekcję koordynacyjno-potwierdzającą (ICVM) na miejscu, i przedstawił opinię o jej wstępnych wynikach, które pokazują, że ogólna zgodność z normami ICAO poprawiła się o 7 %. Jednak poważne zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi, o którym ICAO powiadomiła wszystkie umawiające się strony konwencji chicagowskiej, pozostaje otwarte, a ICAO zgłosiła kolejne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do rejestru statków powietrznych.
- (84) CAAP potwierdził, że w dniu 18 sierpnia 2012 r. miał miejsce drugi wypadek śmiertelny z udziałem przewoźnika AviaTour FlyIn, oprócz śmiertelnego wypadku, który wydarzył się w marcu 2012 r.⁽²⁾ CAAP nie odpowiedział zadowalająco na wystosowane przez Komisję wnioski o udzielenie informacji, nie przedstawiając w szczególności informacji na temat ważności AOC tego przewoźnika powietrznego, który to certyfikat

⁽¹⁾ Motywy 74 do 87 rozporządzenia (UE) nr 273/2010 z dnia 30 marca 2010 r., Dz.U. L 84 z 31.3.2010, s. 32.

⁽²⁾ Motyw 43 rozporządzenia (UE) nr 295/2012 z dnia 3 kwietnia 2012 r., Dz.U. L 98 z 4.4.2012, s. 17.

zgodnie z wcześniejszymi informacjami miał stracić ważność w dniu 14 sierpnia 2012 r., ani na temat aktualnych wyników dochodzenia w sprawie obu wypadków.

- (85) Komisja otrzymała informacje, że przewoźnicy lotniczy South West Air Corporation, Airgurus oraz Skyjet rozpoczną lotnicze przewozy zarobkowe, CAAP nie odpowiedział jednak zadowolająco na wystosowane przez Komisję wnioski o udzielenie informacji, nie przedstawiając w szczególności AOC tych przewoźników lotniczych ani pełnych specyfikacji operacji; CAAP nie był również w stanie wykazać, że certyfikacja i ciągły nadzór nad tymi przewoźnikami lotniczymi są w pełni zgodne z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się zatem, że ci przewoźnicy lotniczy również powinni zostać włączeni do załącznika A.
- (86) Komisja nadal wspiera reformę systemu lotnictwa cywilnego podjętą przez właściwe organy Filipin i zachęca je do dalszych zdeterminowanych starań na rzecz ustanowienia systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W tym celu Komisja zachęca wspomniane organy do dalszego wdrażania planu działań naprawczych uzgodnionego z FAA i ICAO, z nadaniem priorytetowego znaczenia nierozstrzygniętym poważnym zastrzeżeniom dotyczącym bezpieczeństwa, ponownej certyfikacji wszystkich podlegających im przewoźników oraz skutecznym działaniom egzekwującym w przypadku zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa lub naruszeń obowiązujących przepisów. Jak tylko FAA zmieni swą ocenę przestrzegania przez Filipiny międzynarodowych norm bezpieczeństwa, a wszystkie poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa zostaną usunięte w sposób zadowolający ICAO, Komisja jest gotowa zorganizować, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, ocenę na miejscu w celu weryfikacji osiągniętych postępów i przygotować przegląd sprawy w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Jordan Aviation

- (87) Między 30 września a 4 października 2012 r. Komisja przeprowadziła z pomocą EASA wizytację w Jordańskim Królestwie Haszymidzkim w celu oceny bezpieczeństwa, aby potwierdzić zadowolające wdrażanie środków wprowadzonych przez właściwe organy w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Komisję Regulacji Lotnictwa Cywilnego – CARC) i przewoźnika lotniczego Jordan Aviation (PSC), mających na celu usunięcie zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa opisanych w rozporządzeniu (UE) nr 1197/2011.
- (88) Podczas wizyty CARC przedstawił zespołowi oceniającemu dowody skuteczności swego planu działań naprawczych i zapobiegawczych opracowanego i wdrożonego po nałożeniu na przewoźnika lotniczego Jordan Aviation unijnych ograniczeń w wykonywaniu przewozów. Organ ten wykazał również, że jest obecnie w stanie wypełnić zgodnie z normami ICAO swe obowiązki w zakresie nadzoru nad przewoźnikami, którym wydał AOC. Zespół oceniający odnotował wiarygodne zobowiązanie CARC do wdrożenia jego planu działań naprawczych i zapobiegawczych, znaczną poprawę osiągniętą do chwili obecnej oraz otwarte, konstruktywne i skłonne do współpracy

podejście CARC w odniesieniu do eliminowania niedociągnięć stwierdzonych w jego procedurach. Zespół oceniający otrzymał potwierdzenie, że istniejące procedury nadzoru mogą gwarantować podejmowanie przez przewoźników lotniczych skutecznego działania naprawczego we właściwym czasie w przypadku stwierdzenia uchybień w zakresie bezpieczeństwa, jednak stwierdził on też istnienie obszarów, w których należy wprowadzić ulepszenia, zwłaszcza w odniesieniu do procedury związanej z zatwierdzeniem wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) oraz procedury związanej z przewozem towarów niebezpiecznych.

- (89) Od listopada 2011 r. przewoźnik lotniczy Jordan Aviation podlegał rozszerzonemu nadzorowi ze strony CARC, w ramach którego szczególny nacisk położono na inspekcje na płycie, inspekcje w ruchu, przeglądy zdatności statków powietrznych do lotu i przeglądy zarządzania ciągłą zdatnością do lotu. Podczas corocznej kontroli przewoźnik Jordan Aviation został także oceniony pod kątem przestrzegania jordańskich regulacji dotyczących lotnictwa cywilnego. Wyniki tych kontroli wskazują na znaczną poprawę w dziedzinie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu. Ponadto w odpowiedzi na wnioski tego przewoźnika lotniczego dotyczący uzupełnienia jego floty o nowy typ statku powietrznego (Airbus A330-200) CARC przeprowadził ocenę zdolności przewoźnika Jordan Aviation do wprowadzania nowych typów statków powietrznych. W dniu 9 maja 2012 r. zakończono wprowadzanie zmian w AOC, a Airbus A330-200 został dodany do specyfikacji operacyjnych AOC przewoźnika Jordan Aviation.
- (90) Podczas wizytacji zespołowi oceniającemu przedstawiono dowody skuteczności planu działań naprawczych i zapobiegawczych opracowanego i wdrożonego przez Jordan Aviation. Przewoźnik ten był w stanie wykazać, że wprowadzony system zarządzania ciągłą zdatnością do lotu jest obecnie odpowiedni dla zapewnienia zdatności do lotu jego statków powietrznych, jednak zespół oceniający stwierdził też istnienie obszarów, w których należy wprowadzić ulepszenia, zwłaszcza w odniesieniu do procedur dotyczących wykonywania przewozów na nowej trasie i planowania obsady.
- (91) W odpowiedzi na złożony przez CARC i Jordan Aviation wniosek o ponowną ocenę ograniczeń w wykonywaniu przewozów nałożonych rozporządzeniem (UE) nr 1197/2011, oraz biorąc pod uwagę spełnienie określonych w tym rozporządzeniu warunków, zaproszono CARC i Jordan Aviation do przedstawienia prezentacji przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Posiedzenie odbyło się w dniu 21 listopada 2012 r. W jego trakcie CARC i Jordan Aviation przedstawiły również szczegóły planu działań naprawczych opracowanego w celu wyciągnięcia wniosków ze spostrzeżeń poczynionych podczas wizyty na miejscu.
- (92) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjął osiągnięte przez CARC i Jordan Aviation postępy we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa i uznał, że dalsze nakładanie ograniczeń na tego przewoźnika lotniczego nie jest już konieczne. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się zatem, że przewoźnik Jordan Aviation powinien zostać wykreślony z załącznika B.

- (93) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie statków powietrznych tego przewoźnika na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Air Madagascar

- (94) Przewoźnik lotniczy Air Madagascar podlega ograniczeniom w wykonywaniu przewozów i na podstawie rozporządzenia (UE) nr 390/2011 został wymieniony w załączniku B. Od tego czasu prowadzone są konsultacje z właściwymi organami Madagaskaru (ACM) i przewoźnikiem Air Madagascar w celu uzyskania aktualnych informacji o postępach we wdrażaniu działań naprawczych.
- (95) W dniach 21–25 maja 2012 r. ICAO przeprowadziła inspekcję koordynacyjno-potwierdzającą (ICVM), podczas której stwierdzono pewne postępy, ponieważ brak skutecznego wdrożenia norm ICAO oceniono na 44,4 % w porównaniu do poprzedniego poziomu wynoszącego 70,7 %. Ze wspomnianej inspekcji wynika jednak również, że konieczne jest dalsze skuteczne wdrażanie wszystkich działań naprawczych, zwłaszcza w odniesieniu do zapewniania szkoleń i kwalifikacji personelu technicznego, obowiązków w zakresie nadzoru i usunięcia zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa, w których to obszarach odpowiednio 67 %, 58 % i 86 % norm ICAO nie zostało skutecznie wdrożonych.
- (96) ACM i przewoźnik lotniczy Air Madagascar złożyły wniosek o umożliwienie im wystąpienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, co też nastąpiło w dniu 20 listopada 2012 r. Na posiedzeniu tym przedstawiły postępy we wdrażaniu swych planów działań. ACM poinformował, że podpisał dwuletnią umowę, aby uzyskać zewnętrzną pomoc techniczną w celu wsparcia nadzoru nad bezpieczeństwem sprawowanego przez ten organ. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotował przedstawione postępy i z zadowoleniem przyjął starania ACM na rzecz zwiększenia zdolności tego organu do wypełniania jego obowiązków w odniesieniu do wymogów ICAO.
- (97) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zachęca ACM do dalszych starań na rzecz wyeliminowania wszystkich niezgodności stwierdzonych podczas kontroli ICVM przeprowadzonej przez ICAO, zwłaszcza w dziedzinie nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Madagaskarze. Komisja Europejska, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, gotowa jest przeprowadzić ocenę na miejscu, jak tylko wdrożenie planów działań przez ACM i Air Madagascar osiągnie stan należytego zaawansowania.

Vim Avia z Federacji Rosyjskiej

- (98) W dniach 4–8 czerwca 2012 r. Komisja, z pomocą EASA i niektórych państw członkowskich, przeprowadziła w Federacji Rosyjskiej wizytację w celu oceny bezpieczeństwa, aby zweryfikować zadowalające wdrażanie środków wprowadzonych przez właściwe organy Federacji Rosyjskiej (FATA) i przewoźnika lotniczego Vim Avia posiadającego certyfikat wydany w Federacji

Rosyjskiej, mających na celu usunięcie zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa opisanych w rozporządzeniach (UE) nr 1197/2011 ⁽¹⁾ i (UE) nr 295/2012 ⁽²⁾. Wspomniana ocena bezpieczeństwa obejmowała wizyty w głównych siedzibach FATA i Vim Avia oraz w obiektach obsługi technicznej tego przewoźnika lotniczego na lotnisku Domodedowo, a także kontrolę na płycie jednego statku powietrznego z jego floty. Wyniki tej oceny wskazują, że ogólnie biorąc, przewoźnik Vim Avia poczynił postępy w ustanawianiu systemu zarządzania bezpieczeństwem. Jednak jeśli chodzi o plany działań naprawczych Vim Avia, okazało się, że trzech spośród 12 działań naprawczych nie można uznać za skutecznie wdrożone. Przewoźnik Vim Avia został wezwany do odpowiedniego przeglądu i pełnej realizacji planu działań przed wznowieniem lotów do UE.

- (99) W dniu 20 czerwca 2012 r. FATA poinformowała Komisję, że przewoźnik lotniczy, o którym mowa, uzyskał ponowne zezwolenie, ze skutkiem od tegoż dnia, na wykonywanie lotów do i z UE ze względu na to, że z powodzeniem zakończył dodatkowe działania naprawcze związane ze wspomnianymi trzema obszarami.
- (100) Po dokonaniu przeglądu przedstawionych dodatkowych środków Komisja wyraziła obawy, czy przewoźnik ten mógł je skutecznie wprowadzić w tak krótkim czasie. Zwrócono również uwagę właściwych organów rosyjskich na niezadowolające wyniki inspekcji na płycie przeprowadzonej w Hiszpanii w dniu 26 czerwca 2012 r. ⁽³⁾, w wyniku której wskazano na uchybienia w ciągłej zdolności do lotu i działach obsługi technicznej Vim Avia. Wezwano również właściwe organy rosyjskie do przedstawienia informacji na temat poważnego incydentu z udziałem Vim Avia, który miał miejsce w dniu 24 czerwca 2012 r.
- (101) W związku z powyższym Komisja, EASA i niektórzy członkowie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odbyli w dniu 19 października 2012 r. posiedzenie z udziałem właściwych organów rosyjskich i Vim Avia. Przewoźnik Vim Avia poinformował, że środki naprawcze w odniesieniu do wszystkich otwartych kwestii stwierdzonych w sprawozdaniu końcowym z inspekcji w celu oceny bezpieczeństwa przeprowadzonej w Rosji w czerwcu 2012 r. zostały wprowadzone i sfinalizowane, i po posiedzeniu przedstawił dowody na realizację działań końcowych. FATA poinformowała, że w następstwie poważnego incydentu z udziałem Vim Avia, który miał miejsce w dniu 24 czerwca 2012 r., otwarto dwa dochodzenia, i przedstawiła streszczenie wniosków z tych dochodzeń.
- (102) Hiszpania potwierdziła Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że wszystkie ustalenia z przeprowadzonych w Hiszpanii inspekcji na płycie dotyczących Vim Avia zostały zamknięte. Hiszpania poinformowała również o posiedzeniu z udziałem przedstawicieli Vim Avia, które odbyło się w Madrycie, i zwróciła uwagę na skłonność do współpracy postawę tego przewoźnika.

⁽¹⁾ Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s. 14.

⁽²⁾ Dz.U. L 98 z 4.4.2012, s. 13.

⁽³⁾ Nr AESA-E-2012-392.

(103) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie statków powietrznych tego przewoźnika w europejskich portach lotniczych. Jeśli wyniki tych inspekcji na płycie wskażą na ponowne istnienie zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa odnoszących się do operacji prowadzonych przez Vim Avia, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Rwandy

(104) W dniu 9 maja 2012 r. właściwe organy Rwandy skierowały do Komisji pismo, przedstawiając dowody na to, że w dniu 30 października 2009 r. cofnięto AOC przewoźnika Silverback Cargo Freighters. W oparciu o wspólne kryteria ocenia się zatem, że przewoźnik Silverback Cargo Freighters powinien zostać wykreślony z załącznika A.

(105) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zwracają jednak uwagę, że do Rwandy nadal odnoszą się poważne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa wydane w następstwie przeprowadzonej w 2007 r. przez ICAO kontroli w ramach programu USOAP, o których ICAO powiadomiła wszystkie państwa będące stronami konwencji chicagowskiej. Komisja zachęca zatem

właściwe organy Rwandy do dalszych starań na rzecz rozwiązania kwestii bezpieczeństwa i będzie nadal ściśle monitorować sytuację w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa w Rwandzie, aby zapewnić skuteczne usunięcie wszystkich nierozstrzygniętych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa,

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 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 3 grudnia 2012 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA 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) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, SA „CONVIASA”	VCV-DB-10	VCV	Boliwariańska Republika Wenezueli
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
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	Nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
Air Gicango	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	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/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Nie dotyczy	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-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/MDCTTATP-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
EQUAJET	RAC06-007	Nieznany	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	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
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Nieznany	Republika Kongo
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Kongo (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0039/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
CETRACA AVIATION SERVICE	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2010	CAA	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
Filair	409/CAB/MIN/TVC/037/08	FIL	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (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
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
International Trans Air Business (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
JET CONGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	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	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Lignes Aériennes Congolaises (LAC)	Podpis ministerialny (postanowienie nr 78/205)	LCG	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)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO/TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	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
TRANS AIR 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)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	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
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
Punto Azul	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
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 Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia i Metro Batavia, w tym:			Republika Indonezji
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	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
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Nieznany	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	Nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Nieznany	Republika Indonezji
CITILINK INDONESIA	121-046	Nieznany	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	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 TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Nieznany	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Nieznany	Republika Indonezji
Matthew Air Nusantara	135-048	Nieznany	Republika Indonezji
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	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
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nieznany	Republika Indonezji
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Nieznany	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
SKY AVIATION	135-044	Nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Nieznany	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TransNusa Aviation Mandiri	121-048	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Nieznany	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nieznany	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 Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republika Kazachstanu
ASIA CONTINENTAL Airlines	AK-0317-12	CID	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
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR/avia-zhaynar	AK-067-12	SAP	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republika Kazachstanu
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazachstanu
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazachstanu
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republika Kazachstanu
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republika Kazachstanu
MEGA Airlines	AK-0462-12	MGK	Republika Kazachstanu
Prime aviation	AK-0448-11	PKZ	Republika Kazachstanu
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republika Kazachstanu
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			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
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
Avia Traffic Company	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
Click Airways	11	CGK	Republika Kirgiska
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republika Kirgiska
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EEA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
Kyrgyzstan	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	SGL	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
Sky Way air	39	SAB	Republika Kirgiska
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republika Gabońska
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republika Gabońska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
Aero-Servicos sarl	MOZ-08	Nieznany	Republika Mozambiku
Aerovisao de Mozambique	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
CFA Mozambique	MOZ-10	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM-Transportes e trabalho aereo sA	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku
Emilio Air Charter lda	MOZ-05	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA Air Charter LDA	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
Helicopteros Capital	MOZ-11	Nieznany	Republika Mozambiku
KAYA AIRLINES	MOZ-09	Nieznany	Republika Mozambiku
Mozambique Airlines (linhas aereas de moçambique)	MOZ-01	LAM	Republika Mozambiku
Mozambique Express/MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambiku
Unique Air Charter	MOZ-13	Nieznany	Republika Mozambiku
Safari Air	MOZ-12	Nieznany	Republika Mozambiku
VR Cropsprayers lda	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, w tym:			Republika Filipin
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
AEROMAJESTIC	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
Aerowurks Aerial SprAying Services	2010030	Nieznany	Republika Filipin
AIR ASIA PHILIPPINES	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
AIRGURUS	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
Air Philippines Corporation	2009006	GAP	Republika Filipin
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Nieznany	Republika Filipin
Airtrack Agricultural Corporation	2010027	Nieznany	Republika Filipin

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
Asia Aircraft Overseas Philippines Inc.	4AN9800036	Nieznany	Republika Filipin
Aviation Technology Innovators, Inc.	4AN2007005	Nieznany	Republika Filipin
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Nieznany	Republika Filipin
AYALA aviation corp.	4AN9900003	Nieznany	Republika Filipin
Beacon	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
BENDICE transport management inc.	4AN2008006	Nieznany	Republika Filipin
Canadian helicopters philippines inc.	4AN9800025	Nieznany	Republika Filipin
Cebu Pacific Air	2009002	CEB	Republika Filipin
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Nieznany	Republika Filipin
Chemtrad Aviation Corporation	2009018	Nieznany	Republika Filipin
CM aero SERVICES	20110401	Nieznany	Republika Filipin
Corporate Air	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
Cyclone airways	4AN9900008	Nieznany	Republika Filipin
Far East Aviation Services	2009013	Nieznany	Republika Filipin
F.F. Cruz and Company, Inc.	2009017	Nieznany	Republika Filipin
Huma Corporation	2009014	Nieznany	Republika Filipin
Inaec Aviation Corp.	4AN2002004	Nieznany	Republika Filipin
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Nieznany	Republika Filipin
Island Aviation	2009009	SOY	Republika Filipin
Island HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nieznany	Republika Filipin
Lion Air, Incorporated	2009019	Nieznany	Republika Filipin
Macro asia air taxi services	2010029	Nieznany	Republika Filipin
MID-SEA EXPRESS		Nieznany	Republika Filipin
Mindanao Rainbow Agricultural Development Services	2009016	Nieznany	Republika Filipin
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nieznany	Republika Filipin
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nieznany	Republika Filipin

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
Omni aviation corp.	2010033	Nieznany	Republika Filipin
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	4AS9800006	PEC	Republika Filipin
Pacific Airways Corporation	4AN9700007	Nieznany	Republika Filipin
Pacific Alliance Corporation	4AN2006001	Nieznany	Republika Filipin
Philippine Airlines	2009001	PAL	Republika Filipin
Philippine Agricultural aviation corp.	4AN9800015	Nieznany	Republika Filipin
Royal air charter services Inc.	2010024	Nieznany	Republika Filipin
Royal Star Aviation, Inc.	2010021	Nieznany	Republika Filipin
SKYJET	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nieznany	Republika Filipin
Southstar aviation company, inc.	4AN9800037	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHWEST AIR CORPORATION	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
Spirit of Manila Airlines Corporation	2009008	MNP	Republika Filipin
Subic international air charter	4AN9900010	Nieznany	Republika Filipin
Subic seaplane, inc.	4AN2000002	Nieznany	Republika Filipin
Topflite airways, inc.	4AN9900012	Nieznany	Republika Filipin
Transglobal Airways Corporation	2009007	TCU	Republika Filipin
World aviation, corp.	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
WcC Aviation Company	2009015	Nieznany	Republika Filipin
YOkota aviation, inc.	Nieznany	Nieznany	Republika Filipin
ZenitH Air, Inc.	2009012	Nieznany	Republika Filipin
Zest Airways Incorporated	2009003	RIT	Republika Filipin
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSCARG	01/AOC/2009	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
AIR RUM, Ltd	Nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, Ltd	Nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, Ltd	Nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Republika Sudanu
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudanu
ALMAJARA AVIATION	Nieznany	MJA	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
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	Republika Sudanu
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	Republika Sudanu
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudanu
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	017	Nieznany	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	001	NOV	Republika Sudanu
Sudan Airways	Nieznany	SUD	Republika Sudanu
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	056	Nieznany	Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:			Suazi
SWAZILAND AIRLINK	Nieznany	SZL	Suazi
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)	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	KRLD	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu TU-204	cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	KRLD
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Falcon 50, 2 statków powietrznych typu Falcon 900	cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Kazachstan	cała flota z wyjątkiem statków powietrznych typu B-767, statków powietrznych typu B-757, statków powietrznych typu A319/320/321, statków powietrznych typu Fokker 50	cała flota z wyjątkiem statków powietrznych należących do floty B-767, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty B-757, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty A319/320/321, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty Fokker 50, zgodnie z zapisem w AOC	Aruba (Królestwo Niderlandów)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) Ltd	AOC 017	ALE	Republika Ghany	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu DC8-63F	cała flota z wyjątkiem: 9G-TOP i 9G-RAC	Republika Ghany
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	cała flota z wyjątkiem 2 statków powietrznych typu Boeing B-737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statku powietrznego typu ATR 42-500, 1 statku powietrznego ATR 42-320 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300	cała flota z wyjątkiem: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republika Madagaskaru
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
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Boeing B-767-200	cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska

⁽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)	Państwo rejestracji
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	cała flota z wyjątkiem 14 statków powietrznych typu A-300, 8 statków powietrznych typu A-310, 1 statku powietrznego typu B-737	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
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
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	cała flota z wyjątkiem 5 statków powietrznych typu Boeing B-777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B-737-700	cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republika Angoli

⁽¹⁾ Afrijet może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

⁽²⁾ Air Astana może w swojej działalności na terytorium UE eksploatować wyłącznie wyżej wymienione określone statki powietrzne, pod warunkiem że 1) są one zarejestrowane na Arubie, oraz że 2) wszystkie zmiany w AOC są w odpowiednim czasie przedkładane Komisji i organizacji Eurocontrol.

⁽³⁾ Gabon Airlines może w swojej działalności na terytorium Unii Europejskiej eksploatować wyłącznie określone statki powietrzne.

⁽⁴⁾ Iran Air może obsługiwać połączenia do Unii Europejskiej 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."