

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 659/2013****z dnia 10 lipca 2013 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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4 <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. <sup>(3)</sup> 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 („EASA”) przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia wspólnotowego wykazu. Istotne informacje przekazały także państwa trzecie. Na podstawie tych informacji należy uaktualnić wspólnotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub poprzez organa 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 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 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 <sup>(4)</sup>.
- (5) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał od Komisji uaktualnione dane na temat trwających wspólnych konsultacji, w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i jego rozporządzenia wykonawczego (WE) nr 473/2006, z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z państw Curaçao i Sint Maarten, Republiki Gwinei, Indii, Iranu, Kazachstanu, Kirgistanu, Mozambiku i Nepalu. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

otrzymał także od Komisji uaktualnione dane na temat konsultacji technicznych z Federacją Rosyjską oraz na temat monitorowania Boliwii, Tadżykistanu i Turkmenistanu.

- (6) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał przedstawionych przez EASA prezentacji na temat wyników analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) w ramach prowadzonego przez ICAO globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem („USOAP”). Państwa członkowskie zostały wezwane do priorytetowego traktowania 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 niedociągnięć w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Oprócz konsultacji rozpoczętych przez Komisję na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 priorytetowe traktowanie inspekcji na płycie 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 <sup>(5)</sup>.
- (8) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał również przedstawionych przez EASA prezentacji na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w krajach, których dotyczą środki lub monitorowanie określone w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany 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, oraz o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie zostały również poproszone o udzielenie odpowiedzi na te wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA. Przy tej okazji Komisja podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej, zwłaszcza poprzez prowadzoną przez ICAO bazę danych SCAN, informacji o pomocy technicznej udzielanej przez Unię i przez jej państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie.

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

### Przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej

- (9) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji 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 oraz poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. W dniu 1 grudnia 2012 r. Grecja cofnęła certyfikat przewoźnika lotniczego („AOC”) przewoźnika Sky Wings, a w dniu 10 kwietnia 2013 r. Hiszpania cofnęła AOC przewoźnika Mint Lineas Aereas.
- (10) Ponadto Szwecja zgłosiła Komitetowi swe obawy dotyczące przewoźnika lotniczego AS Avies posiadającego certyfikat wydany w Estonii, który miał dwa poważne incydenty w Szwecji w 2013 r., a mianowicie wypadnięcie z drogi startowej w lutym i czasową utratę mocy obu silników podczas wznoszenia w maju. Właściwe organy Estonii poinformowały Komitet, że podjęły szereg działań obejmujących wzmożony nadzór, żądając od wspomnianego przewoźnika lotniczego opracowania planu działań naprawczych („CAP”) oraz poddając przeglądowi akceptację kierownika ds. bezpieczeństwa i kierownika odpowiedzialnego.

### Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga

- (11) Przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga figurują w załączniku A od marca 2006 r.<sup>(1)</sup> W związku z niedawną inicjatywą właściwych organów Demokratycznej Republiki Konga („ANAC”), aby ponownie nawiązać aktywne konsultacje z Komisją i EASA, organy te przedstawiły dokumentację dowodową niezbędną dla umożliwienia kompleksowej aktualizacji w odniesieniu do przewoźników lotniczych wymienionych w załączniku A.
- (12) Pismem z dnia 12 czerwca 2013 r. właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga poinformowały Komisję, że przewoźnikom lotniczym Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines i Waltair Aviation przyznana została koncesja. Ponieważ właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga nie przedstawiły 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 wszyscy przewoźnicy lotniczy figurujący w zaktualizowanym wykazie powinni zostać włączeni do załącznika A.
- (13) Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga poinformowały również pismem z dnia 12 czerwca 2013 r., że przewoźnicy lotniczy Bravo Air Congo, Entreprise

World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter i Zaabu International, uprzednio wymienieni w wykazie w załączniku A, nie posiadają koncesji. W związku z powyższym ocenia się, że tych przewoźników lotniczych należy skreślić z załącznika A.

- (14) Właściwe organy Demokratycznej Republiki Konga wyjaśniły również, że zgodnie z krajowymi ramami prawnymi do prowadzenia tego typu operacji transportu powietrznego wymagana jest zarówno koncesja przewoźnika lotniczego, jak i AOC, i że do tej pory żaden z istniejących operatorów nie spełnia obu wymogów. Pięcioletni proces certyfikacji ICAO rozpoczął się tymczasem w kwietniu 2013 r. w odniesieniu do 5 operatorów (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB i Kinavia), a jego zakończenie spodziewane jest z końcem września 2013 r. Na koniec tego procesu certyfikacji ANAC dostarczy wykaz wszystkich przewoźników lotniczych należących do certyfikowanych i posiadających ważny AOC.
- (15) Komisja odnotowała zaangażowanie właściwych organów Demokratycznej Republiki Konga, w szczególności ze strony Ministra Transportu, 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 aktywnego dialogu, który został niedawno ponownie nawiązany.

### Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gwinei

- (16) W grudniu 2012 r. rozpoczęto formalne konsultacje z właściwymi organami Republiki Gwinei w związku z ustaleniami dotyczącymi bezpieczeństwa poczynionymi przez ICAO podczas kontroli przeprowadzonej przez tę organizację w kwietniu 2012 r., w trakcie której powstały SSC w odniesieniu do certyfikacji przewoźników lotniczych.
- (17) W wyniku przedłożenia planu CAP, a następnie jego zaakceptowania i zatwierdzenia przez ICAO, w dniu 29 maja 2013 r. ICAO ogłosiła, że wycofała SSC.
- (18) W styczniu 2013 r. odbyło się w Brukseli posiedzenie konsultacyjne, w którym uczestniczyła Komisja, wspomagana przez EASA, oraz właściwe organy Republiki Gwinei. Podczas tego posiedzenia właściwe organy Republiki Gwinei przedstawiły wyczerpujące informacje na temat aktualnej sytuacji, jeśli chodzi o stan realizacji planu CAP przedłożonego ICAO w grudniu 2012 r.
- (19) Według właściwych organów Republiki Gwinei przewoźnicy lotniczy Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée i Konair przechodzą proces ponownej certyfikacji. Żaden z tych przewoźników nie wykonuje lotów w przestrzeni powietrznej Unii. Wspomniane organy poinformowały również, że zawieszono AOC przewoźników lotniczych GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines i Sky Star Air.

<sup>(1)</sup> 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.

- (20) Właściwe organy Republiki Gwinei zgodziły się informować Komisję o wszelkich istotnych wydarzeniach dotyczących postępów we wdrażaniu norm ICAO, co umożliwi regularne monitorowanie sytuacji.
- (21) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- Przewoźnicy lotniczy z Indonezji**
- (22) 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, którzy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (23) Po wideokonferencji, która odbyła się z udziałem Komisji, EASA i DGCA w dniu 18 października 2012 r., DGCA kontynuowała prace nad poprawą indonezyjskiego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa i nad wyeliminowaniem nieprawidłowości stwierdzonych przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych („FAA”) podczas jej technicznej wizyty kontrolnej, która miała miejsce we wrześniu 2012 r. Po oficjalnej publikacji sprawozdania FAA nastąpiło spotkanie DGCA z FAA i uzgodnienie planu CAP.
- (24) W kwietniu 2013 r. DGCA przekazała komisji szczegółową kopię CAP ze wskazaniem poczynionych postępów i poinformowała, że ustanowiono system szkolenia inspektorów, wprowadzono zmiany w regulacjach dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa oraz zatwierdzono instrukcje dla personelu przeprowadzającego inspekcje w odniesieniu do operacji o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi („ETOPS”) i nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów/wymaganej dokładności nawigacji („PBN/RNP”), a także sporządzono projekt podobnych instrukcji w odniesieniu do operacji w każdych warunkach meteorologicznych („AWOPS”).
- (25) DGCA potwierdziła, że certyfikacja statków powietrznych, tras, obiektów dworców lotniczych, obsługi naziemnej, obsługi technicznej, podręczników i załóg przewoźnika Citilink Indonesia z administracyjnego punktu widzenia nadal jest pod zarządem Garuda Indonesia.
- (26) DGCA przedstawiła również zaktualizowane informacje dotyczące niektórych przewoźników lotniczych podlegających jej nadzorowi. Organ ten poinformował, że wydano certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) dwóm nowym przewoźnikom lotniczym, a mianowicie przewoźnikowi Martabuana Abadion w dniu 18 października 2012 r. i przewoźnikowi Komala Indonesia w dniu 8 stycznia 2013 r., a także, że przewoźnik Intan Angkasa Air Services przeszedł proces ponownej certyfikacji. 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.
- (27) DGCA poinformowała ponadto, że AOC przewoźnika Sebang Merauke Air Charter został tymczasowo zawieszony w dniu 18 września 2012 r.
- (28) DGCA poinformowała także, że AOC przewoźnika Metro Batavia został cofnięty w dniu 14 lutego 2013 r. W związku z powyższym przewoźnika Metro Batavia należy wykreślić z załącznika A.
- (29) W dniu 25 czerwca 2013 r. DGCA przedstawiła prezentację Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Oprócz przedstawienia Komitetowi informacji przekazanych Komisji w kwietniu 2013 r. DGCA potwierdziła, że każdy posiadacz AOC, który chciałby poszerzyć swoją flotę, musi uzyskać aprobatę DGCA, i że w niektórych przypadkach organ ten odmawiał takiego zezwolenia. DGCA nie interweniowała jednak w przypadku planów ekspansji przewoźnika Lion Air, ponieważ uznała, że ma on odpowiednie zasoby i jest należycie kontrolowany. Jeśli chodzi o wypadek należącego do Lion Air Boeinga B737-800 w dniu 13 kwietnia 2013 r., DGCA poinformowała, że opublikowane zostało sprawozdanie tymczasowe z wypadku. W sprawozdaniu sformułowano trzy zalecenia dotyczące minimów zniżania się poniżej wysokości decyzji, procedur odnoszących się do przekazywania kontroli oraz powiązanego szkolenia. DGCA szczegółowo przedstawiła działania, które podjęła w celu rozstrzygnięcia kwestii związanych z wypadkiem, w tym przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa w stosunku do przewoźnika Lion Air i zapewnienie podjęcia przez tego przewoźnika lotniczego działań naprawczych w wyniku sprawozdania tymczasowego.
- (30) Przewoźnik Lion Air wziął udział w przesłuchaniu i odpowiedział na pytania Komisji i Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Przewoźnik Lion Air stwierdził, że jest w stanie uzyskać odpowiednie zasoby do zarządzania swoją ciągle rozrastającą się flotą, lecz przy rekrutacji załóg swych statków powietrznych akceptuje minimalne wymogi licencyjne zarówno w odniesieniu do kapitanów, jak i pierwszych oficerów, i nie wymaga dodatkowego doświadczenia. Jeśli chodzi o wspomniany wypadek, przedsiębiorstwo to stwierdziło, że wdraża zalecenia z tymczasowego sprawozdania ws. wypadku, lecz oczekuje na sprawozdanie końcowe, aby określić przyczyny źródłowe. Przewoźnik Lion Air stwierdził, że podjął działania na rzecz bezpieczeństwa i korzysta z danych uzyskanych w ramach swego programu zapewnienia jakości operacji lotniczych w celu określenia zagrożeń. Przedsiębiorstwo to stwierdziło, że nie uzyskało jeszcze rejestracji kontroli bezpieczeństwa operacyjnego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IOSA).
- (31) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały znaczne postępy dokonane przez DGCA oraz plan zaproszenia FAA do przeprowadzenia kontroli IASA w sierpniu 2013 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego nadal zachęcają DGCA do starań na rzecz osiągnięcia celu, jakim jest stworzenie systemu lotnictwa w pełni zgodnego z normami ICAO.
- (32) Jeśli chodzi o przewoźnika Lion Air, Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały z zaniepokojeniem niski poziom doświadczenia pilotów rekrutowanych i zatrudnianych przez tego przewoźnika lotniczego oraz odpowiedzi na pytania dotyczące zarządzania bezpieczeństwem tej linii lotniczej, dlatego będą nadal ściśle monitorować poziom bezpieczeństwa wykazywany przez tego przewoźnika lotniczego.

**Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu**

- (33) Konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu nadal aktywnie się toczą, a ich celem jest monitorowanie postępów poczynionych przez te organy w zapewnianiu zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kazachstanie, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (34) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1146/2012 przewoźnik Air Astana wielokrotnie informował o swych działaniach w zakresie bezpieczeństwa i zmianach w swej flocie, w pismach z dnia 23 listopada 2012 r., 30 stycznia 2013 r., 14 marca 2013 r., 29 marca 2013 r. i 13 maja 2013 r. skierowanych do Komisji. Przedstawił on również kopię swego nowego certyfikatu przewoźnika lotniczego i nowe specyfikacje operacyjne, wydane w dniu 22 kwietnia 2013 r. W wyniku zmian we flocie statki powietrzne Fokker 50 nie są już wymieniane w specyfikacjach operacyjnych. W związku z powyższym należy odpowiednio zmienić załącznik B do niniejszego rozporządzenia.
- (35) W dniu 12 czerwca 2013 r. Komisja wspomagana przez EASA odbyła konsultacje techniczne z właściwymi organami Kazachstanu i przedstawicielem przewoźnika Air Astana. Podczas tego posiedzenia właściwe organy Kazachstanu poinformowały o swych postępach w realizacji ambitnych reform sektora lotniczego, których celem jest dostosowanie kazachskich ram regulacyjnych i legislacyjnych lotnictwa do międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (36) Na tym posiedzeniu przewoźnik Air Astana przedstawił dalsze informacje na temat zmian w swej flocie w latach 2012–2014. Przewoźnik Air Astana poinformował w szczególności, że kilka statków powietrznych zostało wycofanych z użycia, a nowe statki powietrzne są stopniowo wprowadzane w ramach istniejących serii Boeing B767, B757 i Airbus A320, które są już wymienione w załączniku B do wspomnianego rozporządzenia. Wszystkie nowo nabyte statki powietrzne będą rejestrowane na Arubie. Zarówno właściwy organ Kazachstanu, jak i przewoźnik Air Astana zobowiązali się informować Komisję, gdy tylko nowy statek powietrzny zostanie wyszczególniony w certyfikacie przewoźnika lotniczego Air Astana.
- (37) Państwa członkowskie i EASA potwierdziły ponadto, że inspekcje na płycie przeprowadzone w unijnych portach lotniczych w ramach programu SAFA nie dały powodu do żadnych szczególnych obaw dotyczących przewoźnika Air Astana.
- (38) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do statków powietrznych przewoźnika Air Astana na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. 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.
- (39) Komisja nadal wspiera ambitną reformę systemu lotnictwa cywilnego podjętą przez władze Kazachstanu

i zachęca je do determinacji w staraniach na rzecz ustanowienia systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W tym celu Komisja zachęca wspomniane władze do dalszego wdrażania planu CAP uzgodnionego z ICAO i nadania przez nie priorytetowego znaczenia dwóm nierozstrzygniętym SSC oraz ponownej certyfikacji wszystkich podlegających im operatorów. Jak tylko te SSC zostaną usunięte w sposób zadowalający ICAO i gdy tylko faktyczne wdrożenie norm ICAO zostanie wystarczająco udokumentowane, Komisja będzie gotowa zorganizować, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, wizytację na miejscu w celu oceny bezpieczeństwa, aby potwierdzić osiągnięte postępy i przygotować przegląd sprawy w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

**Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu**

- (40) Komisja kontynuuje konsultacje z właściwymi organami Kirgistanu, a ich celem jest wyeliminowanie zagrożeń dla bezpieczeństwa, które doprowadziły do nałożenia ograniczeń w wykonywaniu przewozów na wszystkich kirgiskich przewoźników lotniczych, oraz zwiększenie potencjału Kirgistanu w zakresie państwowego nadzoru nad bezpieczeństwem w dziedzinie eksploatacji statków powietrznych i ich obsługi technicznej. Komisja stara się zwłaszcza zapewnić postępy w odniesieniu do niektórych ustaleń poczynionych w 2009 r. przez ICAO podczas kontroli w ramach programu USOAP, które mają potencjalny wpływ na bezpieczeństwo lotnictwa międzynarodowego.
- (41) W dniu 23 maja 2013 r. Komisja wspomagana przez EASA odbyła konsultacje techniczne z właściwymi organami Kirgistanu w celu ustalenia ewentualnych przewoźników lotniczych, których certyfikacja i nadzór nad którymi mogłyby spełniać międzynarodowe normy bezpieczeństwa i w stosunku do których można przewidywać stopniowe złagodzenie ograniczeń. W tym zakresie właściwe organy kirgiskie zgodziły się współpracować poprzez dostarczanie informacji, które byłyby użyteczne dla osiągnięcia pewnych postępów. Przedstawiciele Kirgistanu zgodzili się również przekazywać aktualne informacje na temat działań naprawczych podjętych w celu wyeliminowania nieusuniętych uchybień stwierdzonych przez ICAO, co pozwoliłoby dokonać przeglądu sprawy.
- (42) Podczas posiedzenia organy kirgiskie potwierdziły, że w dniu 8 listopada 2012 r. przewoźnikowi Sky Bishkek przyznano certyfikat przewoźnika lotniczego. Ponieważ właściwe organy Kirgistanu nie przedstawiły dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnik lotniczy Sky Bishkek powinien zostać włączony do załącznika A.
- (43) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wzywa właściwe organy Kirgistanu do przyspieszenia procesu wdrażania planu CAP uzgodnionego z ICAO i do czynienia wszelkich starań na rzecz zapewnienia zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kirgistanie, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

- (44) Jak tylko postępy we wdrażaniu planu CAP uzgodnionego z ICAO oraz faktyczne wdrożenie norm ICAO zostaną wystarczająco udokumentowane, Komisja będzie gotowa zorganizować, z pomocą EASA i przy wsparciu państw członkowskich, wizytację na miejscu w celu oceny bezpieczeństwa, aby potwierdzić, że właściwe organy Kirgistanu są w stanie wykonywać swe funkcje w zakresie nadzoru zgodnie z normami międzynarodowymi, i przygotować przegląd sprawy w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

#### Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (45) Trwają konsultacje z właściwymi organami Libii („LYCAA”) 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, którzy posiadają certyfikaty wydane w Libii, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (46) W dniu 25 kwietnia 2013 r. LYCAA przedstawił sprawozdanie z działań w zakresie ponownej certyfikacji prowadzonych w stosunku do przewoźnika lotniczego Libyan Airlines. W sprawozdaniu tym opisano pięcioletni proces zgodny z zaleceniami ICAO, lecz nie przedstawiono żadnych szczegółowych dowodów dokumentujących powiązane działania kontrolne. Komisja upomniała się o dodatkowe informacje i w dniu 29 kwietnia 2013 r. LYCAA przedstawił streszczenie dokonanych ustaleń oraz działań podjętych przez Libyan Airlines w celu wyeliminowania ustalonych uchybień w badanych obszarach.
- (47) W dniu 4 czerwca 2013 r. LYCAA poinformował Komisję na piśmie, że przewoźnika Libyan Airlines nie będzie można obecnie brać pod uwagę, jeśli chodzi o znoszenie ograniczeń, powołując się na zmianę w kierownictwie tej linii lotniczej i spowodowaną tym potrzebę oceny skutków tych zmian dla bezpieczeństwa operacyjnego tego przewoźnika lotniczego.
- (48) W dniu 26 czerwca 2013 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez LYCAA. LYCAA poinformował Komitet o podjętych do tej pory działaniach i o postępach w zakresie ponownej certyfikacji libijskich przewoźników lotniczych. Organ ten wyjaśnił, że nie jest w stanie zalecić zniesienia obecnych ograniczeń w stosunku do żadnego z libijskich przewoźników lotniczych. Przedstawił on także przewidywane terminy zakończenia procesu certyfikacji przewoźników lotniczych. Poinformował, że opublikowano sprawozdanie z wypadku dotyczące wypadku Airbusa A330 należącego do przewoźnika Afqiyah Airways, oraz że LYCAA prowadzi rozmowy z ICAO i szeregami krajowych urzędów lotnictwa w celu uzyskania dodatkowej pomocy technicznej.
- (49) LYCAA potwierdził wprost Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że utrzyma obecne ograniczenia nałożone na wszystkich przewoźników lotniczych aż do chwili zakończenia pełnej pięciostopniowej ponownej certyfikacji i wyeliminowania wszelkich istotnych uchybień, i dopiero gdy to nastąpi, w porozumieniu z Komisją i po przesłuchaniu przed Komitetem ds.

Bezpieczeństwa Lotniczego, poszczególni przewoźnicy lotniczy mogliby uzyskać pozwolenie na ponowne rozpoczęcie przewozów zarobkowych do Unii.

- (50) Ponadto Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego podkreśliły ponownie, że w odniesieniu do każdego przewoźnika lotniczego podlegającego ponownej certyfikacji LYCAA musi 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 zawarte zostanie jakiegokolwiek porozumienie w sprawie złagodzenia ograniczeń. Jeśli nie zostanie wykazane 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 natychmiastowe środki w celu uniemożliwienia przewoźnikom lotniczym wykonywania przewozów w Unii, Norwegii, Szwajcarii i Islandii.

#### Air Madagascar

- (51) Przewoźnik lotniczy Air Madagascar podlega ograniczeniom w wykonywaniu przewozów i na podstawie rozporządzenia (UE) nr 390/2011 został wymieniony w załączniku B. W dniu 24 maja 2013 r. przewoźnik lotniczy Air Madagascar złożył wniosek o dodanie statku powietrznego typu Boeing B737 o znaku rejestracyjnym 5R-MFL do wykazu statków powietrznych typu Boeing B737, które są już wymienione w załączniku B.
- (52) Przewoźnik Air Madagascar stwierdził i udowodnił, że poziom bezpieczeństwa jego floty uległ poprawie. Właściwe organy Madagaskaru („ACM”) stwierdziły, że jeśli chodzi o operacje prowadzone z użyciem statków powietrznych typu Boeing B737, są one zadowolone z obecnego poziomu zgodności wykazanego przez Air Madagascar w odniesieniu do wymagań ICAO. Państwa członkowskie i EASA potwierdziły, że inspekcje na płycie przeprowadzone w unijnych portach lotniczych w ramach programu SAFA nie dały powodu do żadnych szczególnych obaw.
- (53) Biorąc pod uwagę poziom bezpieczeństwa operacji prowadzonych z użyciem statków powietrznych typu Boeing B737, oraz zgodnie ze wspólnymi kryteriami, Komisja, w nawiązaniu do opinii Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, uznaje, że należy zezwolić na wykonywanie lotów do Unii przez statek powietrzny typu Boeing B737 o znaku rejestracyjnym 5R-MFL. W związku z powyższym należy zmienić załącznik B, aby umożliwić wykonywanie operacji przez statek powietrzny typu Boeing B737 o znaku rejestracyjnym 5R-MFL.
- (54) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do statków powietrznych przewoźnika Air Madagascar na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

**Przewoźnicy lotniczy z Islamskiej Republiki Mauretańskiej**

- (55) Wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mauretanii wykreślono z załącznika A w grudniu 2012 r.<sup>(1)</sup> ze względu na szereg czynników: znaczne postępy, o których poinformowały właściwe organy Mauretanii („ANAC”), w usuwaniu stwierdzonych przez ICAO uchybień dotyczących przestrzegania norm międzynarodowych; usunięcie uchybień, które miały miejsce podczas pierwotnej certyfikacji przewoźnika lotniczego Mauritania Airlines International („MAI”); potwierdzenie, że MAI wznowi loty do Unii jedynie do Las Palmas de Gran Canaria w Hiszpanii po lutym 2013 r.; oraz zobowiązanie Komisji do przeprowadzenia wizytacji na miejscu w celu oceny bezpieczeństwa, aby potwierdzić zadowalające wdrażanie środków, o których poinformowały ANAC i MAI.
- (56) Z pomocą EASA i przy wsparciu technicznym państw członkowskich Komisja przeprowadziła w dniach 14–18 kwietnia 2013 r. wizytację na miejscu w Mauretanii w celu oceny bezpieczeństwa lotniczego.
- (57) Podczas tej wizyty ANAC przedstawiła zespołowi oceniającemu dowody swego silnego zaangażowania na rzecz przestrzegania norm bezpieczeństwa lotniczego ICAO oraz pełnienia w stabilny sposób swych obowiązków dotyczących certyfikacji i nadzoru nad podlegającymi jej przewoźnikami lotniczymi, a także dowody swych zdolności w tym zakresie. Zespół oceniający uznał w szczególności, że ANAC wykazała, iż poczyniono postępy we wdrażaniu jej planu CAP, którego celem jest przestrzeganie norm ICAO, że posiada niezbędny wykwalifikowany personel, regulacje i procedury, że prowadzi i wdraża kompleksowy i właściwy plan nadzoru oraz że posiada system służący usuwaniu stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Wnioski te sporządzono, biorąc pod uwagę obecną ograniczoną wielkość i poziom aktywności przemysłu lotniczego w Mauretanii oraz niedawną restrukturyzację ANAC.
- (58) Zespół oceniający odwiedził również MAI i ustalił, że ta linia lotnicza jest w stanie przestrzegać norm bezpieczeństwa lotniczego ICAO w zakresie operacji lotniczych, zwłaszcza w odniesieniu do zdatności do lotu, kwalifikacji i szkoleń, podręczników i procedur bezpieczeństwa oraz stwierdzania i rozwiązywania kwestii bezpieczeństwa ustalonych podczas kontroli wewnętrznej i zewnętrznej, na przykład w trakcie działań monitorujących prowadzonych przez ANAC.
- (59) Zespół oceniający stwierdził jednak również, że ANAC i MAI muszą kontynuować skuteczne wdrażanie niektórych wymagań międzynarodowych, w szczególności w dziedzinach określonych i powtarzanych szkoleń personelu technicznego, dostosowywania i aktualizacji podręczników, procedur i list kontrolnych, systematycznego monitorowania i dokumentowania wszystkich
- czynności w zakresie ciągłego nadzoru oraz ulepszonego systemu zgłaszania i analizy incydentów. Przewoźnik MAI powinien również nadal wdrażać swój system zarządzania bezpieczeństwem („SMS”) oraz analizę danych lotu.
- (60) ANAC i MAI zostały wysłuchane przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 26 czerwca 2013 r. Podczas tego posiedzenia ANAC i MAI przedstawiły szczegółowe informacje na temat postępów czynionych na rzecz zastosowania się do zaleceń sformułowanych podczas wizytacji na miejscu. ANAC poinformowała o aktualizacjach w swych procedurach, listach kontrolnych, planie szkoleń i nadzoru oraz programie szkoleń. Przedstawiła również dowody na przeprowadzenie ukierunkowanych inspekcji w stosunku do przewoźnika MAI oraz szeroko zakrojonej kampanii uświadamiającej dotyczącej zgłaszania incydentów oraz poinformowała o zwiększonym dostępie do informacji technicznych przekazywanych przez producentów silników. ANAC wyjaśniła, że sprawuje ścisły nadzór nad przewoźnikiem MAI, obejmujący liczne inspekcje na płycie, a w razie potrzeby podejmuje zdecydowane działania egzekwujące.
- (61) Przewoźnik MAI poinformował, że w dniu 8 maja 2013 r. rozpoczął loty do Las Palmas de Gran Canaria i że sporządził także projekt planu działań w celu wykonania wszystkich zaleceń sformułowanych przez zespół oceniający. Większość działań przewidzianych w planie zostało zakończonych, w tym między innymi aktualizacja podręczników, nowe procedury i mianowanie osoby na stanowisko kierownika ds. jakości i bezpieczeństwa. Przewoźnik MAI uznał, że wdrażanie systemu SMS posuwa się do przodu, ale nie jest on jeszcze w pełnej gotowości do działania.
- (62) W trakcie dwóch pierwszych inspekcji na płycie przeprowadzonych przez Hiszpanię w stosunku do statków powietrznych przewoźnika MAI w dniach 8 i 22 maja 2013 r. wykryto szereg uchybień, głównie dotyczących warunków obsługi technicznej, lecz liczba i waga tych uchybień były mniejsze podczas trzeciej inspekcji na płycie wykonanej w dniu 12 czerwca. Hiszpania potwierdziła, że przewoźnik MAI przedstawił informacje dotyczące usunięcia istniejących uchybień, a informacje te są nadal oceniane przez Hiszpanię.
- (63) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjął ulepszenia wprowadzone przez ANAC i MAI w zakresie wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zachęcił je do dalszego ulepszania z taką samą determinacją. Poproszono ANAC i MAI o składanie Komisji regularnych sprawozdań, co najmniej dwa razy do roku, z postępów we wdrażaniu wymagań ICAO oraz we wprowadzaniu w życie wcześniej nierealizowanych zaleceń, w szczególności w odniesieniu do systemu zgłaszania i analizy incydentów przez ANAC oraz wdrażania

<sup>(1)</sup> Motywy 71 do 81 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1146/2012, Dz.U. L 333 z 5.12.2012, s. 7.

systemu SMS i analizy danych lotu przez MAI. ANAC zobowiązała się informować Komisję o nowych komercyjnych liniach lotniczych, które będą podlegać certyfikacji z jej strony.

- (64) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do statków powietrznych przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane w Mauretanii, na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (65) Jeśli wyniki inspekcji 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 Mozambiku**

- (66) Właściwe organy Mozambiku (Instytut Lotnictwa Cywilnego Mozambiku – „IACM”) i przedstawiciele przewoźnika lotniczego Linhas Aéreas de Moçambique („LAM”) spotkali się z Komisją i EASA w Brukseli w dniu 31 maja 2013 r. IACM przedstawił wyczerpujące informacje na temat obecnego stanu wdrażania planu CAP opracowanego wspólnie z ICAO. Przewoźnik LAM poinformował obszernie o obecnym stanie przyjmowania międzynarodowych norm bezpieczeństwa w swej strukturze i codziennych operacjach, a także o swych planach ekspansji.
- (67) Właściwe organy Mozambiku przedstawiły szczegółowo strukturę wewnętrzną i zatrudnienie swej organizacji oraz opisały skalę i istotę swej działalności. Zaprezentowano różne rodzaje wcześniejszych i trwających działań wraz z ich ramami czasowymi, umieszczając je w kontekście planu CAP uzgodnionego z ICAO. Termin realizacji większości z tych działań przypada w połowie czerwca 2013 r. Liczba i skala tych działań, jak również napięte terminy, wskazują na zdecydowane zaangażowanie ze strony właściwych organów, jednak konieczna może się okazać zmiana harmonogramów, aby umożliwić trwałe wdrożenie. Właściwe organy wydają się w pełni zdawać sobie z tego sprawę i są w trakcie przeglądu niektórych terminów w planie CAP, którego zmieniona wersja zostanie wkrótce przedłożona ICAO. Najważniejsze obszary, które będą przedmiotem działań dopiero w 2014 lub 2015 r., związane są ze specyficznymi aspektami ram prawnych, ubocznymi kwestiami organizacyjnymi w wewnętrznej strukturze organu oraz tematami z zakresu zdadności do lotu. Wszyscy przewoźnicy lotniczy przeszli 5-stopniowy proces ponownej certyfikacji, w wyniku którego 8 przewoźników (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) posiada obecnie pełną certyfikację, a AOC 5 przewoźników (Emilio Air Charter Lda, Aero-Servicos SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) zostały zawieszono.

- (68) Przedstawiciele LAM przedstawili szczegółową prezentację przedsiębiorstwa obejmującą zarys jego struktury wewnętrznej, zatrudnienia i skali operacji, oraz opisali działalność szkoleniową, jak również różne partnerstwa operacyjne zawiązane przez przedsiębiorstwo. Wspomniana linia lotnicza nawiązała partnerstwa strategiczne z innymi liniami lotniczymi w Portugalii, Kenii, Republice Południowej Afryki, Angoli, Zambii i Etiopii (Moçambique Expresso MEX, spółka zależna, w której LAM posiada 100 % udziałów, jest linią lotniczą świadczącą usługi dowozowe), ośrodkami szkoleniowymi (w Republice Południowej Afryki i Etiopii) oraz organizacjami obsługi technicznej (w Portugalii, Brazylii, Republice Południowej Afryki i Kenii). Opisano wewnętrzne systemy zarządzania bezpieczeństwem wraz z planowanym wdrożeniem kolejnych etapów. Faza I (planowanie i organizacja) została w większości zakończona do 2011 r. (niektóre trwające działania zostaną ukończone w 2014 r.). Faza II (procesy reakcji) została w większości wdrożona w latach 2005-2009, a 2 procesy mają zostać ukończone do 2014 r. Większość działań należących do fazy III (procesy proaktywne i procesy przewidywania) wciąż trwa, a ich datę ukończenia ustalono na lata 2014-2015, przy czym 3 z tych procesów zrealizowano w 2009 r. Większą część fazy IV (zapewnienie bezpieczeństwa operacyjnego i ciągłe usprawnianie) planuje się zrealizować w latach 2014-2015, przy czym jeden z procesów ukończono w 2009 r.

- (69) Przewoźnik LAM przedstawił również informacje na temat swej strategii i planów ekspansji, w tym na temat nowych tras i rozwoju floty.
- (70) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjął postępy, o których poinformowały właściwe organy Mozambiku, w usuwaniu uchybień stwierdzonych przez ICAO i zachęcił je do starań na rzecz zakończenia ich prac zmierzających do utworzenia systemu lotnictwa w pełni zgodnego z normami ICAO.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Nepalu**

- (71) W wyniku kontroli ICAO przeprowadzonej w maju 2009 r. stwierdzono, że Nepal nie zapewnia rzeczywistego przestrzegania większości międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Mimo że nie stwierdzono żadnych SSC, kontrola wykazała, że właściwy organ Nepalu nie jest w stanie zapewnić skutecznego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa w obszarach operacji lotniczych, zdadności do lotu i badania wypadków, oraz że istnieją istotne uchybienia wpływające na zdolność tego państwa również w obszarach podstawowego prawodawstwa lotniczego i regulacji lotnictwa cywilnego, organizacji lotnictwa cywilnego oraz licencjonowania i szkolenia personelu.
- (72) W okresie dwóch lat (od sierpnia 2010 r. do września 2012 r.) w Nepalu miało miejsce pięć wypadków śmiertelnych z udziałem szeregu obywateli UE, a wypadki te dotyczyły statków powietrznych zarejestrowanych w Nepalu. Ponadto w 2013 r. miały miejsce trzy kolejne wypadki.

- (73) Konsultacje z właściwymi organami Nepalu rozpoczęły się w październiku 2012 r., w związku z uchybieniami dotyczącymi bezpieczeństwa stwierdzonymi podczas kontroli przeprowadzonej przez ICAO w maju 2009 r. w ramach programu USOAP oraz w związku z wysoką w krótkim czasie liczbą wypadków śmiertelnych. Żaden nepalski przewoźnik lotniczy nie wykonuje przewozów w Unii.
- (74) W ramach tych konsultacji Komisja otrzymała dokumentację działań w zakresie nadzoru planowanych i prowadzonych przez właściwe organy Nepalu w latach 2012 i 2013. Badanie tej dokumentacji wykazało, że wciąż istnieją pewne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa i że działania w zakresie nadzoru wydają się niewystarczające w odniesieniu do kontrolowania stwierdzonych zagrożeń dla bezpieczeństwa.
- (75) Komisja wspomagana przez EASA odbyła konsultacje techniczne z właściwymi organami Nepalu („CAAN”) w Brukseli w dniu 30 maja 2013 r. Podczas tych konsultacji CAAN wyjaśnił szczegółowo sytuację i przedstawił informacje dotyczące kontroli zagrożeń dla bezpieczeństwa. Wyjaśnienia przedstawione przez Nepal świadczą o tym, że działania w zakresie nadzoru są bardziej kompletne niż to wykazała poprzednia dokumentacja przesłana przez Nepal. CAAN przedstawił również informacje na temat działań podjętych w związku z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniach z badania wypadków oraz na temat kilku inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa. Inicjatywy te obejmowały ustanowienie celów bezpieczeństwa i wymagań bezpieczeństwa. Skuteczna realizacja wszystkich inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa powinna spowodować usprawnienie nadzoru i lepszą kontrolę zagrożeń dla bezpieczeństwa. Informacje przedstawione przez CAAN podczas posiedzenia zostaną zweryfikowane poprzez dodatkowy przegląd dokumentacji.
- (76) W konsultacjach technicznych uczestniczył również przewoźnik lotniczy SITA Air Plc Ltd, który przedstawił informacje na temat swych działań dotyczących bezpieczeństwa oraz relacji z CAAN. We wrześniu 2012 r. statek powietrzny przewoźnika SITA Air uległ wypadkowi, który pociągnął za sobą ofiary śmiertelne, a wyciągnięte z tego wypadku wnioski przewoźnik przedstawił podczas posiedzenia.
- (77) Przed CAAN i przemysłem lotniczym Nepalu wciąż stoją liczne wyzwania, związane m.in. z takimi czynnikami jak rekrutacja i zatrzymanie wystarczającej liczby kompetentnych pracowników w CAAN oraz prowadzenie operacji lotniczych w bardzo trudnym otoczeniu górskim. CAAN wykazał, że pracuje nad sprostaniem tym wyzwaniom, a Komisja będzie w związku z tym nadal monitorować sytuację w Nepalu.
- (78) W lipcu 2013 r. ICAO przeprowadzi w Nepalu inspekcję koordynacyjno-potwierdzającą („ICVM”) na miejscu i wydaje się właściwe, aby poczekać na wyniki tego działania ICAO przed zakończeniem oceny sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Nepalu.
- (79) Jeśli wyniki kontroli ICAO lub jakiegokolwiek inne istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na to, że nie zapobiega się w odpowiedni sposób zagrożeniom dla bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- ### Przewoźnicy lotniczy z Filipin
- (80) Konsultacje z właściwymi organami Filipin („CAAP”) są nadal prowadzone w celu potwierdzenia działań naprawczych, które CAAP podjął, aby rozwiązać kwestie bezpieczeństwa uwidocznione podczas kontroli przeprowadzonych zarówno przez ICAO, jak i Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) w 2012 i 2013 r.
- (81) CAAP poinformował, że ICAO przeprowadziła ICVM w lutym 2013 r. i że w dniu 1 marca 2013 r. ICAO poinformowała CAAP pisemnie, iż działania naprawcze podjęte przez Filipiny doprowadziły do pomyślnej reakcji na dwa SSC i do ich usunięcia – pierwszego stwierdzonego podczas kontroli w ramach programu USOAP przeprowadzonej przez ICAO w październiku 2009 r., a drugiego podczas ICVM przeprowadzonej w październiku 2012 r.
- (82) W rezultacie w dniu 16 kwietnia 2013 r. Komisja, wspomagana przez EASA i przedstawicieli państw członkowskich, odbyła posiedzenie z udziałem CAAP oraz przewoźników lotniczych Philippine Airlines i Cebu Pacific Airways, aby omówić postępy czynione w celu rozwiązania nierozstrzygniętych kwestii stwierdzonych przez ICAO, FAA i podczas unijnej wizytacji na miejscu przeprowadzonej przez Komisję w październiku 2010 r.
- (83) Podczas tego posiedzenia CAAP potwierdził, że wprowadził pięcioletni proces certyfikacji oraz proces rewalidacji, który toczy się w stosunku do wszystkich istniejących przewoźników lotniczych. 7 dużych i 9 małych przewoźników lotniczych przeszło ten proces, w tym Philippine Airlines („PAL”) i Cebu Pacific Air. CAAP poinformował o przyjęciu dwusystemowego podejścia do nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi, w ramach którego utworzono urząd ds. zarządzania certyfikatami z liczącym 24 osoby personelem prowadzącym inspekcje, zadaniem którego to urzędu będzie nadzór jedynie nad PAL i Cebu Pacific Air, natomiast inni przewoźnicy lotniczy nadzorowani będą przez wydziały ds. operacji oraz ds. zdatności do lotu.
- (84) CAAP wyjaśnił także, że rozwiązuje kwestię stabilności systemu, podnosząc pensje personelu, aby przyciągnąć z branży pracowników do prowadzenia inspekcji. Wdrożono również programy szkoleniowe dla inspektorów. CAAP nie przeprowadził jednak oficjalnej inspekcji systemów zarządzania jakością („QMS”) ani SMS przewoźników lotniczych podlegających jego nadzorowi.
- (85) Przewoźnik PAL poinformował, że posiada flotę 44 statków powietrznych (Boeing B747, B777, Airbus A340, A330, A320/319), a 68 dodatkowych statków powietrznych zostało zamówionych (44 statki powietrzne Airbus A321, 20 statków powietrznych A330 i 4 statki powietrzne A340). W systemie SMS tego przewoźnika lotniczego przyjęto cel zmniejszenia – o 10 % w stosunku do poprzedniego roku – liczby zdarzeń mających niekorzystny wpływ na normy bezpieczeństwa. W odniesieniu do 95–100 % lotów przebadano dane uzyskane w wyniku monitorowania danych lotu („FDM”), z naciskiem na niestabilizowane podejścia i zdarzenia związane z systemem ostrzegania o bliskości ziemi („GPWS”). W ramach systemu QMS tego przewoźnika lotniczego przeprowadzono w 2012 r. 260 inspekcji, podczas których stwierdzono 94 uchybienia wobec procedur przedsiębiorstwa, co różniło się od uchybień stwierdzonych przez CAAP, ponieważ zidentyfikowano



więcej kwestii związanych ze szkoleniem. Przewoźnik Cebu Pacific Air poinformował, że jego flota powiększa się o 7 % rocznie. W 2013 r. ma on otrzymać 2 statki powietrzne Airbus A330, aby rozpocząć w czerwcu loty dalekiego zasięgu, a jego celem jest utworzenie do końca 2013 r. floty 47 statków powietrznych. W wyniku wspomnianego posiedzenia Komisja, wspomagana przez państwa członkowskie, przeprowadziła na Filipinach wizytację na miejscu w dniach 3–7 czerwca 2013 r.

- (86) Z wizytacji tej płynnie wnioskuje, że CAAP nie wprowadził jeszcze nowoczesnych technik zarządzania bezpieczeństwem lotniczym zarówno w stosunku do przewoźników lotniczych, których nadzoruje, jak i wewnątrz własnej organizacji. W obszarze operacji niewystarczającą uwagę poświęca się czynnikom ludzkim i procesom SMS.
- (87) Wizytacja pokazała jednak w jasny sposób, że chociaż wciąż trzeba wykonać wiele pracy w obrębie CAAP, to dyrektor generalny ds. lotnictwa cywilnego podejmuje konkretne działania, aby sprawić, by CAAP stał się skuteczniejszy w swej codziennej pracy. Stwierdzono ponadto, że wprowadzone zostały plany rozwiązania kwestii starzejącej się kadry inspektorów dzięki atrakcyjniejszym wynagrodzeniom mającym ułatwić rekrutację w branży, oraz że korzysta się z pomocy ekspertów zewnętrznych, aby ograniczyć ryzyko powstania luk w nadzorze nad przewoźnikami lotniczymi. Podsumowując, nadzór sprawowany przez CAAP nad podlegającymi mu przewoźnikami lotniczymi jest zasadniczo poprawny, mimo że istnieją nadal pewne niedociągnięcia, zwłaszcza w obszarze systemów szkolenia, normalizacji, zarządzania jakością i zarządzania bezpieczeństwem.
- (88) W przypadku przewoźników lotniczych zarówno PAL, jak i Cebu Pacific Air były w stanie wykazać, że wprowadziły skuteczną procedurę zarządzania bezpieczeństwem i są w stanie zapewnić przestrzeganie odpowiednich regulacji dotyczących bezpieczeństwa. Jednak podczas wizytacji statek powietrzny przewoźnika Cebu Pacific Air uległ wypadkowi, który zrodził pytania dotyczące sprawowanej przez niego kontroli nad operacjami lotniczymi. W rezultacie przewoźnik Cebu Pacific Air postanowił nie uczestniczyć w przesłuchaniu przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, po to aby skupić się na rozwiązywaniu wszelkich kwestii dotyczących bezpieczeństwa powstałych w związku z toczącymi się obecnie badaniami zdarzeń lotniczych.
- (89) Podczas wizytacji CAAP dokonał aktualizacji wykazu obecnych AOC, demonstrując, że 32 przewoźników lotniczych jest obecnie w trakcie certyfikacji ze strony CAAP. Należy zatem odpowiednio zaktualizować załącznik A.
- (90) W dniu 26 czerwca 2013 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez CAAP i PAL. CAAP przedstawił szczegółowe informacje na temat toczących się działań służących zapewnieniu stabilności, które dotyczą m.in. rozwiązywania kwestii zasobów ludzkich, zaopatrzenia w sprzęt informatyczny, opracowania państwowego programu bezpieczeństwa, aktualizacji prawodawstwa oraz intensyfikacji szkoleń, zwłaszcza na temat SMS.
- (91) PAL, oprócz omówienia punktów przyjętych podczas posiedzenia w dniu 16 kwietnia 2013 r., przedstawił

informacje na temat działań podjętych w celu usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas wizytacji na miejscu. Jeśli chodzi o plany ekspansji tego przewoźnika lotniczego, przyznał on, że zapewnienie odpowiedniej liczby pilotów stanowić będzie wyzwanie, lecz zauważył, że nowe statki powietrzne będą również zastępować starsze, a zatem tempo ekspansji da się utrzymać pod kontrolą.

- (92) Biorąc pod uwagę nadzór w zakresie bezpieczeństwa sprawowany przez CAAP oraz zdolność PAL do zapewnienia rzeczywistego przestrzegania odpowiednich regulacji bezpieczeństwa lotniczego, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnika lotniczego Philippine Airlines należy wykreślić z załącznika A.
- (93) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do statków powietrznych przewoźnika PAL 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.
- (94) Działania podejmowane przez CAAP na rzecz rozwiązania nierozstrzygniętych kwestii bezpieczeństwa sprawiły jednak dobre wrażenie na Komisji i Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, które będą nadal ściśle monitorować sytuację w celu przeprowadzenia kolejnych przeglądów sprawy na przyszłych posiedzeniach Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

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

- (95) Statki powietrzne eksploatowane przez niektórych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujące loty do portów lotniczych w Unii podlegają priorytetowym inspekcjom na płycie prowadzonym w ramach programu SAFA w celu weryfikacji ich zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Właściwe organy państw członkowskich i EASA nadal informują swych odpowiedników w Federacji Rosyjskiej o stwierdzonych zastrzeżeniach i wzywają ich do podjęcia działań w celu wyeliminowania wszelkich niezgodności z normami ICAO.
- (96) Komisja kontynuuje tymczasem dialog w kwestiach bezpieczeństwa lotniczego z właściwymi organami Federacji Rosyjskiej, w szczególności po to, by zapewnić odpowiednie zapobieganie wszelkim bieżącym zagrożeniom wynikającym z niskiego poziomu bezpieczeństwa wykazywanego przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej.
- (97) W dniu 13 czerwca 2013 r. Komisja wspomagana przez EASA i niektóre państwa członkowskie odbyła posiedzenie z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”), podczas którego FATA przedstawiła aktualne informacje na temat środków zastosowanych przez ten organ oraz zainteresowanych

przewoźników lotniczych w celu wyeliminowania uchybień stwierdzonych podczas inspekcji na płycie prowadzonych w ramach programu SAFA. FATA stwierdziła w szczególności, że jeden przewoźnik lotniczy został objęty specjalną kontrolą, a innemu przewoźnikowi lotniczemu cofnięto AOC.

- (98) Podczas posiedzenia FATA powiadomiła, że w pierwszej połowie 2013 r. przewoźnik Vim Airlines był przedmiotem częstych inspekcji, i stwierdziła, że według wyników kontroli przewoźnik Vim Airlines wykonuje przewozy przy zachowaniu dopuszczalnego poziomu bezpieczeństwa. W odniesieniu do przewoźnika Red Wings FATA poinformowała, że po zawieszeniu jego AOC w lutym 2013 r. ten przewoźnik lotniczy przeszedł istotne przekształcenia dotyczące jego przedsiębiorstwa. Co więcej, w zależności od wyników inspekcji dotyczącej tego przewoźnika, nadal toczącej się w chwili posiedzenia, możliwe jest ponowne zezwolenie na operacje zarobkowego transportu lotniczego. Komisja zaleciła staranną kontrolę poziomu gotowości przewoźnika Red Wings do wykonywania operacji zarobkowego transportu lotniczego do UE, zanim udzielone zostanie ponowne zezwolenie na takie operacje, i zwróciła się o informacje na ten temat przed następnym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (99) Po posiedzeniu FATA przedstawiła kolejne informacje. Poinformowała ona w szczególności, że przewoźnikowi Red Wings ponownie zezwolono na wykonywanie operacji zarobkowego transportu lotniczego od dnia 17 czerwca 2013 r.
- (100) Komisja, EASA i państwa członkowskie będą nadal ściśle monitorować poziom bezpieczeństwa wykazywany przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy do Unii. Komisja będzie nadal wymieniać informacje dotyczące bezpieczeństwa z właściwymi organami rosyjskimi w celu potwierdzenia, że uchybienia stwierdzone podczas inspekcji na płycie prowadzonych w ramach programu SAFA zostały odpowiednio wyeliminowane przez zainteresowanych przewoźników lotniczych.
- (101) Jeśli wyniki inspekcji 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.

#### **Sudan**

- (102) Prowadzono nadal konsultacje z sudańskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego („SCAA”) w celu potwierdzenia, że Sudan czyni postępy w pracach na rzecz zreformowania swego systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, tak by wyeliminować uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone przez ICAO podczas kontroli w ramach programu USOAP w 2006 r. i podczas kontroli ICVM przeprowadzonej w grudniu 2011 r. W wyniku tych kontroli zgłoszono SSC dotyczące procesu certyfikacji prowadzącego do wydawania certyfikatów przewoźnika lotniczego.
- (103) W dniu 3 stycznia 2013 r. SCAA poinformował Komisję, że organ ten udoskonalił swój potencjał w zakresie nadzoru, w tym system certyfikacji przewoźników lotniczych, organizacji obsługi technicznej i zatwierdzonych ośrodków szkolenia oraz nadzoru nad nimi. W związku z powyższym, po kontroli ICVM w maju 2012 r., ICAO wycofała SSC.
- (104) Komisja, wspomagana przez EASA, odbyła następnie posiedzenie z udziałem SCAA w dniu 29 kwietnia 2013 r. SCAA poinformował, że jest on obecnie niezależną organizacją z własnym budżetem, że ulepszenia w sudańskim systemie bezpieczeństwa lotniczego były możliwe dzięki skorzystaniu z pomocy ekspertów zewnętrznych i że SCAA prowadzi aktywną rekrutację na miejscu i podnosi pensje, aby być konkurencyjnym w stosunku do branży. SCAA stwierdził, że jedynie 6 przewoźników lotniczych posiada obecnie certyfikaty uprawniające do wykonywania lotów międzynarodowych (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways i Tarco Air), a kolejnych 7 przewoźników lotniczych może wykonywać tylko przewozy krajowe. SCAA poinformował o wynikach ICVM, która miała miejsce w maju 2012 r., i zwrócił uwagę na to, że stopień skutecznego wdrożenia norm ICAO jest obecnie wysoki, zwłaszcza w obszarach operacji lotniczych i zdatności do lotu.
- (105) SCAA powiadomił również, że przeprowadził ocenę ryzyka dotyczącą dalszej eksploatacji starych statków powietrznych wyprodukowanych w Związku Radzieckim, w wyniku której zatrzymano na ziemi 50 % tych statków powietrznych figurujących w rejestrze sudańskim.
- (106) W dniu 4 czerwca 2013 r. SCAA przedstawił Komisji kopię swego rejestru AOC, w którym figuruje 18 przewoźników lotniczych posiadających AOC, z czego 6 jest obecnie zawieszonych. Organ ten przedstawił również szczegółowe informacje dotyczące cofnięcia AOC Attico Airlines (AOC nr 023), Sudanese States Aviation Company (AOC nr 010), Azza Air Transport (AOC nr 012), Almajarah Aviation (AOC nr 049), Helilift (AOC nr 042) i Feeder Airlines (AOC nr 050). W oparciu o informacje przedstawione przez SCAA należy odpowiednio zaktualizować załącznik A.
- (107) W dniu 25 czerwca 2013 r. SCAA przedstawił prezentację Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Przedstawicielom SCAA towarzyszył dyrektor generalny Arabskiej Komisji Lotnictwa Cywilnego („ACAC”), który przyznał, że wykaz bezpieczeństwa UE może pełnić rolę katalizatora pobudzającego państwa do rozwiązywania systemowych kwestii bezpieczeństwa, odnotował korzyści płynące ze współpracy państw w kontekście regionalnym i podkreślił wsparcie, jakiego udziela ACAC w tym zakresie.
- (108) SCAA, oprócz omówienia punktów przyjętych podczas posiedzenia w dniu 29 kwietnia 2013 r., przedstawił Komitetowi informacje na temat planu uczestnictwa personelu przeprowadzającego inspekcje w kursie ICAO dla inspektorów w lipcu i sierpniu 2013 r. oraz na temat planowanego na lipiec 2013 r. wykreślenia wszystkich statków powietrznych typu Tupolew Tu134 i Antonow An12 z sudańskiego rejestru statków powietrznych. SCAA poinformował również, że przewiduje się, iż do końca 2013 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy w Sudanie spełniać będą wymogi bezpieczeństwa.

- (109) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjął znaczne postępy, o których poinformowały właściwe organy Sudanu, w usuwaniu uchybień stwierdzonych przez ICAO, lecz uznał, że wciąż potrzebne są dalsze starania, aby doprowadzić do sytuacji, w której zarówno SCAA, jak i przewoźnicy lotniczy podlegający jego nadzorowi będą w stanie zapewnić pełną zgodność z normami ICAO. Komisja będzie zatem nadal ściśle monitorować postępy czynione przez SCAA w celu dokonania przeglądu sprawy na przyszłych posiedzeniach Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- Conviasa**
- (110) Jeden z przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Boliwariańskiej Republice Wenezueli, przedsiębiorstwo Conviasa, od kwietnia 2012 r. podlega zakazowi wykonywania przewozów ze względu na bardzo złe wyniki kontroli prowadzonych w ramach programu SAFA, szereg wypadków i brak właściwej odpowiedzi na wnioski o informacje składane przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. W związku z powyższym w dniu 18 czerwca 2012 r. Komisja uzgodniła z właściwymi organami Wenezueli plan działań służących wyeliminowaniu stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, co umożliwiłoby rewizję decyzji unijnej.
- (111) W 2013 r. trwały konsultacje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego Wenezueli („INAC”), mające na celu potwierdzenie postępów Wenezueli w pracach nad dalszą poprawą nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi i sprawienie, by przewoźnik Conviasa kontynuował prace nad podniesieniem wykazywanego poziomu bezpieczeństwa, tak by w całości spełniać wymagane normy międzynarodowe.
- (112) W maju 2013 r. właściwe organy Wenezueli, za pośrednictwem właściwych organów Hiszpanii, przedstawiły Komisji szereg oświadczeń pisemnych, opisujących szczegółowo realizację niektórych działań ujętych w planie działań uzgodnionym w czerwcu 2012 r.
- (113) Komisja wspomagana przez EASA odbyła następnie posiedzenie z udziałem INAC i przewoźnika Conviasa w dniu 7 czerwca 2013 r. Przewoźnik Conviasa poinformował obszernie o ulepszeniach wprowadzonych w celu wyeliminowania uchybień stwierdzonych podczas poprzednich inspekcji w ramach programu SAFA, o wyciągniętych wnioskach i zaleceniach związanych z wypadkami, jak również o zmianach wprowadzonych w wyniku ostatniej kontroli ze strony INAC. Przewoźnik Conviasa zwrócił w szczególności uwagę na swój wzorowany na SAFA system procedur kontrolnych przed lotem oraz ulepszenia wprowadzone w jego systemach zarządzania bezpieczeństwem, jakości ogólnej, obsłudze technicznej i procedurach ciągłej zdadności do lotu. Przewoźnik Conviasa poinformował o swych planach ekspansji i odnowieniu floty w najbliższych latach, wiążących się ze stopniowym wycofywaniem starzejących się statków powietrznych typu Boeing B737-200 i B737-300 i przyspieszeniem już rozpoczętego wprowadzania nowych statków powietrznych typu Embraer ERJ 190.
- (114) INAC poinformował o swej strukturze i mechanizmach wewnętrznych, przedstawił szczegółowe informacje o procedurach wprowadzonych w celu reagowania na wyniki unijnych kontroli wenezuelskich przewoźników lotniczych w ramach programu SAFA oraz opisał planowanie i wdrażanie swych działań w zakresie nadzoru, które wkrótce obejmą inspekcje na płycie w odniesieniu do krajowych przewoźników lotniczych. INAC wyjaśnił również, że przeprowadzona ostatnio przez ICAO inspekcja ICVM, która miała miejsce w dniach 22–28 maja 2013 r., powinna przynieść poprawę obecnego poziomu wdrożenia norm ICAO przez Wenezuelę.
- (115) W dniu 26 czerwca 2013 r. INAC przedstawił prezentację Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Poinformował on Komitet o punktach omówionych podczas posiedzenia, które odbyło się w dniu 7 czerwca 2013 r.
- (116) Przewoźnik Conviasa również przedstawił prezentację Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 26 czerwca 2013 r. Poinformował on Komitet o punktach omówionych podczas posiedzenia, które odbyło się w dniu 7 czerwca 2013 r., i podkreślił, że jeśli uzyska zezwolenie na wznowienie wykonywania przewozów do Unii, wprowadzi mieszany tryb wykonywania przewozów, łącząc przewozy wykonywane własnym statkiem powietrznym Airbus A340-200 z przewozami wykonywanymi statkami powietrznymi równorzędnego typu, eksploatowanymi w trybie leasingu z załogą.
- (117) W oparciu o kontrolę przeprowadzoną przez Hiszpanię i niedawną wizytację ICAO, jak również prezentacje przedstawione przez INAC i przewoźnika Conviasa, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjął znaczne i wielostronne postępy dokonane w celu usunięcia uchybień stwierdzonych przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w 2012 r. Biorąc pod uwagę te postępy, w oparciu o wspólne kryteria ocenia się, że przewoźnika Conviasa należy wykreślić z załącznika A.
- (118) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie, prowadzonych w stosunku do statków powietrznych przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane w Wenezueli, na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (119) Jeśli wyniki inspekcji 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.
- (120) Jeśli chodzi o aktualizację załączników, w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego – a w stosownych przypadkach przyspieszonego – podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Doświadczenia przy aktualizacji załączników pokazują również, że dla ochrony informacji szczególnie chronionych oraz dla zminimalizowania skutków dla handlu podstawowe znaczenie ma, by decyzje związane z aktualizacją wykazu były publikowane i wchodziły w życie bardzo szybko po ich przyjęciu.
- (121) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (122) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

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

1. Załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku A do niniejszego rozporządzenia.

2. Załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku B do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 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 10 lipca 2013 r.

*W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącego,  
Siim KALLAS  
Wiceprzewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA 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”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:</b>			<b>Islamska Republika Afganistanu</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
PAMIR AIRLINES	Nieznany	PIR	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
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
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	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.

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
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>
AERO BENIN	PEA nr 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA nr 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nieznany	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA nr 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA nr 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA nr 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA nr 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	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

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
<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>
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	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)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	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)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	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)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	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
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	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/ 039/2008	WDA	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>
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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 Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenau i Indonesia Air Asia, w tym:</b>			<b>Republika Indonezji</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	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	CTV	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	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

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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republika Indonezji
KAL STAR	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
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Nieznany	Republika Indonezji
MARTABUANA ABADION	135-049	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
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym:</b>			<b>Republika Kazachstanu</b>
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
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 (DAWNIEJ 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

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
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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:</b>			<b>Republika Kirgiska</b>
SKY BISHKEK	Nieznany	BIS	Republika Kirgiska
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 (DAWNIEJ EASTOK AVIA)	15	EAA	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	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
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
<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 Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:</b>			<b>Republika Gabońska</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	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
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republika Gabońska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:</b>			<b>Republika Mozambiku</b>
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Nieznany	Republika Mozambiku
AEROVISA0 DE MOZAMBIQUE	Nieznany	Nieznany	Republika Mozambiku
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nieznany	Republika Mozambiku
CR AVIATION	MOZ-14	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	KYY	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
TTA SARL	MOZ-16	Nieznany	Republika Mozambiku
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, z wyjątkiem Philippine Airlines, w tym:</b>			<b>Republika Filipin</b>
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Nieznany	Republika Filipin
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republika Filipin
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipin
AIR JUAN AVIATION	2013053	Nieznany	Republika Filipin
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Nieznany	Republika Filipin
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Nieznany	Republika Filipin
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Nieznany	Republika Filipin
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nieznany	Republika Filipin
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Nieznany	Republika Filipin
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	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
CM AERO SERVICES	20110401	Nieznany	Republika Filipin
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Nieznany	Republika Filipin
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nieznany	Republika Filipin
INAEV AVIATION CORP.	2010028	Nieznany	Republika Filipin
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Nieznany	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Nieznany	Republika Filipin
LION AIR	2009019	Nieznany	Republika Filipin
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nieznany	Republika Filipin
MAGNUM AIR	2012051	Nieznany	Republika Filipin
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nieznany	Republika Filipin
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nieznany	Republika Filipin
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nieznany	Republika Filipin
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Nieznany	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Nieznany	Republika Filipin
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nieznany	Republika Filipin
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Nieznany	Republika Filipin
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nieznany	Republika Filipin
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republika Filipin
<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 CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	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
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	TLZ	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	054	AAJ	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudanu
BADER AIRLINES	035	BDR	Republika Sudanu
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republika Sudanu
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republika Sudanu
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republika Sudanu
ELIDINER AVIATION	008	DND	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
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	017	Nieznany	Republika Sudanu
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republika Sudanu
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republika Sudanu
KUSH AVIATION	060	KUH	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republika Sudanu
MID AIRLINES	025	NYL	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republika Sudanu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Suazi, w tym:</b>			<b>Suazi</b>
SWAZILAND AIRLINK	Nieznany	SZL	Suazi
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:</b>			<b>Zambia</b>
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

## 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 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 <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
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0443-11	KZR	Kazachstan	cała flota z wyjątkiem statków powietrznych typu Boeing B-767, statków powietrznych typu Boeing B-757, statków powietrznych typu Airbus A319/320/321	cała flota z wyjątkiem statków powietrznych należących do floty Boeing B767, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B757, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty A319/320/321, zgodnie z zapisem w AOC	Aruba (Królestwo Niderlandów)
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 3 statków powietrznych typu Boeing B737-300, 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-MFL, 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 <sup>(3)</sup>	001/MTAC/ANAC	GBK	Republika Gabońska	cała flota z wyjątkiem 1 statku powietrznego typu Boeing B767-200	cała flota z wyjątkiem: TR-LHP	Republika Gabońska

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	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 <sup>(4)</sup>	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	cała flota z wyjątkiem 14 statków powietrznych typu Airbus A300, 8 statków powietrznych typu Airbus A310, 1 statek powietrznego typu Boeing B737	cała flota z wyjątkiem: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamska Republika Iranu
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 statek 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 B777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B737-700	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) W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii Afrijet może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.

(2) W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii Air Astana może eksploatować wyłącznie wymienione określone typy statków powietrznych, pod warunkiem że są one zarejestrowane na Arubie, oraz że wszystkie zmiany w AOC są w odpowiednim czasie przedkładane Komisji i organizacji Eurocontrol.

(3) W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii Gabon Airlines może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.

(4) Iran Air może wykonywać przewozy do Unii przy użyciu określonych statków powietrznych, zgodnie z warunkami ustalonymi w motywie 69 rozporządzenia (UE) nr 590/2010, Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 15.