

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 368/2014**z dnia 10 kwietnia 2014 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006⁽³⁾ 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 organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, o istotnych faktach i względach stanowiących podstawę decyzji o nałożeniu na nich zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie wspólnotowym.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentami przekazanymi przez państwa członkowskie, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91 (Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego)⁽⁴⁾.
- (5) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał od Komisji uaktualnione dane na temat trwających wspólnych konsultacji, w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia wykonawczego Komisji (WE) nr 473/2006⁽⁵⁾, z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Gruzji, Republiki Gwinei, Indii, Indonezji, Kazachstanu, Libanu, Madagaskaru, Islamskiej Republiki Mauretańskiej, Mozambiku, Nepalu, Filipin, Sudanu, Królestwa Suazi, Jemenu i Zambii. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał także od Komisji informacje na temat Afganistanu, Iranu i Kirgistanu. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał także od Komisji uaktualnione dane na temat konsultacji technicznych z Federacją Rosyjską oraz na temat monitorowania Libii.
- (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 poproszone o ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie prowadzonych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez państwa, w stosunku do których ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa (ang. *Significant Safety Concerns*, SSC) lub w stosunku do których EASA stwierdziła istnienie znacznych uchybień w zakresie systemu

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76.

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 8).

nadzoru nad bezpieczeństwem. Oprócz konsultacji podjętych przez Komisję na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie pozwoli uzyskać dalsze informacje dotyczące poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach.

- (7) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez EASA dotyczących wyników analizy inspekcji na płycie przeprowadzanych w ramach oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (program SAFA) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał przedstawionych przez EASA prezentacji na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach, których dotyczą środki lub monitorowanie określone w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005. Został on poinformowany o planach EASA w kwestii dalszej pomocy technicznej i kontynuacji współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego organów lotnictwa cywilnego, co ma pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności ze stosownymi normami międzynarodowymi, oraz o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie zostały także poproszone o udzielenie odpowiedzi na te wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA. W tym względzie 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.
- (9) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zapoznał się także z prezentacją ICAO na temat bieżących prac prowadzonych w odniesieniu do monitorowania poziomu bezpieczeństwa wśród państw członkowskich ICAO, w tym poprzez program USOAP, w ramach której przedstawiono także narzędzia informatyczne opracowane w tym zakresie. W odniesieniu do rezolucji uchwalonej przez zgromadzenie ICAO A38-5 („Współpraca i pomoc na szczeblu regionalnym w celu wyeliminowania uchybień, ustanowienia priorytetów i określenia wymiernych celów”) ICAO zwróciła się do Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o unikanie — w miarę możliwości — powielania działań prowadzonych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i programu USOAP realizowanego przez ICAO, oraz opowiedziała się za dalszą współpracą, która docelowo może doprowadzić do zmiany mandatu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (10) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał także prezentacji Eurocontrol przedstawiającej aktualne informacje na temat funkcji ostrzegawczej programu SAFA. Poza danymi statystycznymi na temat liczby powiadomień ostrzegawczych dotyczących przewoźników objętych zakazem, przedstawiciele Eurocontrol poświęcili wiele uwagi znaczeniu kwestii prawidłowego przedłożenia planu lotu w odniesieniu do systemu powiadomień SAFA. Podjęto już wstępne działania na rzecz poprawy jakości w zakresie przedkładania planów lotu. Z myślą o stałym podnoszeniu jakości funkcji powiadomień i ostrzeżeń, w ścisłej współpracy z Komisją przygotowywane są kolejne kroki.

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (11) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie w ramach SAFA przeprowadzonych w statkach powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych lub z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez EASA, a także szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwujące oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. Jeśli chodzi o przewoźnika lotniczego *Bingo Airways*, Polska poinformowała, że jest w trakcie sprawdzania faktycznego wdrożenia planu działań naprawczych przez tego przewoźnika i że zwiększono liczbę inspekcji. Jeśli chodzi o przewoźnika lotniczego *Sonnig*, Szwajcaria poinformowała, że po wszczęciu procedury cofnięcia certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) wobec *Sonnig*, przewoźnik ten zrzekł się swojego AOC oraz koncesji.
- (12) Państwa członkowskie jeszcze raz potwierdziły swoją gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały, iż w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa przez przewoźników unijnych istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Gruzji

- (13) W związku z ustaleniami poczynionymi podczas kompleksowego audytu systemowego (ang. *comprehensive system audit*), przeprowadzonego przez ICAO w Gruzji w październiku 2013 r., ICAO powiadomiła wszystkie umawiające się strony konwencji chicagowskiej o istotnych zastrzeżeniach dotyczących bezpieczeństwa (SSC) odnoszących się do eksploatacji statków powietrznych.

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

- (14) Uwzględniając to powiadomienie, Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z właściwym organem Gruzji (GCAA), aby uzyskać szczegółowe informacje na temat działań podjętych przez GCAA w celu wyeliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas kontroli ICAO.
- (15) W tym celu dnia 17 marca 2014 r. odbyło się spotkanie między GCAA, Komisją i EASA. GCAA wyjaśnił przyczynę leżącą u podstaw SSC oraz przedstawił informacje na temat planu działań naprawczych (PDN) przedstawionego ICAO. Z informacji przekazanych podczas spotkania wynika, że GCAA podejmuje intensywne działania na rzecz wdrożenia i egzekwowania stosownych norm bezpieczeństwa zgodnie z wymogami konwencji chicagowskiej. Przedstawiciele GCAA zadeklarowali podczas spotkania, że wszelkie działania, które stanowiły element planu działań naprawczych przekazanego ICAO, zostały ukończone i że obecnie czekają oni na misję weryfikacyjną, która ma zostać przeprowadzona przez ICAO w późniejszej części bieżącego roku.
- (16) Na podstawie informacji przedstawionych przez GCAA Komisja uznała, iż nie ma potrzeby wzywać GCAA do wystąpienia przez Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o wdrożeniu PDN opracowanego przez GCAA.
- (17) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oraz uwzględniając działania podjęte przez GCAA, ocenia się, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzenia zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Gruzji. Jednakże, jeżeli wyniki ścisłych działań monitorujących w odniesieniu do wdrażania planu działań naprawczych przez GCAA, które będą przedmiotem sprawozdania przedstawianego przez Komisję na najbliższym posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zostaną uznane za niezadowolające, Komisja będzie zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gwinei

- (18) Zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu, które odbyło się w Brukseli w styczniu 2013 r., właściwy organ Republiki Gwinei (DNAC) regularnie przekazywał informacje na temat trwającego procesu wdrażania planu działań naprawczych (PDN), zatwierdzonego przez ICAO w grudniu 2012 r., oraz na temat wszelkich działań powiązanych z tym procesem.
- (19) W najnowszym sprawozdaniu z postępu prac, otrzymanym w dniu 27 lutego 2014 r., opisano szczegółowo ostatnie działania i zmiany dotyczące wdrażania PDN. Zmieniona ustawa o lotnictwie cywilnym została przyjęta przez parlament dnia 5 listopada 2013 r. i weszła w życie dnia 28 listopada 2013 r. Rządowi przekazano do przyjęcia szereg projektów aktów wykonawczych. ICAO i Bank Światowy przeprowadziły (w dniach 2–6 grudnia 2013 r.) wspólną misję, która miała na celu ocenę wdrożenia PDN oraz wskazanie istniejących wciąż potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Trwa właśnie tłumaczenie na język francuski podręczników proceduralnych OPS, AIR i AGA, co dodatkowo pomoże zwiększyć poziom bezpieczeństwa. Przeprowadzono szereg specjalistycznych szkoleń dla inspektorów w zakresie rozwiązywania kwestii zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa, zatwierdzania specyfikacji operacyjnych AOC i służb żeglugi powietrznej.
- (20) PDN został zaktualizowany tak, aby uwzględnić najnowsze zmiany, i został przedłożony ICAO za pomocą internetowego narzędzia CMA. Działania te nie zostały jeszcze zatwierdzone przez ICAO.
- (21) Ponieważ wszystkie istniejące wcześniej certyfikaty przewoźnika lotniczego zostały zawieszono pod koniec marca 2013 r., trwa obecnie w pełni zgodny z normami ICAO (pięcioetapowy) proces certyfikacyjny krajowego przewoźnika lotniczego (*PROBIZ Guinée* eksploatujący jeden statek powietrzny typu BE90); jest on realizowany z pomocą oraz wsparciem specjalnej misji CAFAC/BAGASOO i towarzyszy mu praktyczne szkolenie inspektorów DNAC w zakresie całego procesu. Proces certyfikacji jest obecnie na etapie zatwierdzania programu obsługi technicznej przez FAA, która jest organem właściwym dla państwa rejestracji statku powietrznego. *PROBIZ Guinée* nie wykonuje lotów do Unii.
- (22) DNAC zwrócił się o przeprowadzenie inspekcji ICVM w celu zatwierdzenia postępów we wdrażaniu PDN, a ICAO planowało przeprowadzić tę inspekcję w maju 2014 r. Ostatnie zmiany w strukturach kierowniczych ministerstwa transportu spowodowały opóźnienie, wobec czego przeprowadzenie ICVM zaplanowano wstępnie na drugą połowę września 2014 r.
- (23) Ocenia się zatem, zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Republiki Gwinei. Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby będą 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 Indii

- (24) Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego najnowsze informacje na temat nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Indiach przez właściwy organ tego państwa. Bezpośrednie znaczenie ma fakt, że w wyniku wizytacji służącej ocenie bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego (IASA) przeprowadzonej przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) we wrześniu 2013 r., z dniem 31 stycznia 2014 r. FAA ogłosiła obniżenie kategorii zgodności Indii z poziomu 1 do poziomu 2 w związku z uchybieniami stwierdzonymi podczas kontroli IASA.
- (25) Wcześniej, w listopadzie 2013 r., Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat zdolności właściwych organów Indii do wykonywania swych zobowiązań w zakresie nadzoru zgodnie z normami międzynarodowymi, w tym z normami zawartymi w konwencji chicagowskiej. Odniesiono się wyraźnie do skoordynowanej inspekcji potwierdzającej (ang. *Coordinated Validation Mission, ICVM*) przeprowadzonej przez ICAO w grudniu 2012 r. oraz kolejnej ICVM przeprowadzonej w sierpniu 2013 r. Ponadto odniesiono się do korespondencji, jaką Komisja już wcześniej skierowała do władz Indii, w kwestii zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa. Po przeprowadzeniu inspekcji ICVM w sierpniu 2013 r. ICAO formalnie zamknęła sprawę dwóch istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa (SSC), o czym poinformowano w listopadzie 2013 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Ostatecznie opublikowane sprawozdanie z ICVM zawiera informacje na temat działań naprawczych podjętych przez Dyрекcję Generalną ds. Lotnictwa Cywilnego (DGCA) w Indiach w celu uregulowania nierozwiązanych kwestii.
- (26) Po ogłoszeniu przez FAA obniżenia kategorii zgodności Indii według IASA Komisja w dniu 12 lutego 2014 r. odbyła spotkanie z dyrektorem generalnym ds. lotnictwa cywilnego i wyraziła swoje obawy związane z tym faktem. Komisja zwróciła się do władz Indii o udzielenie jasnych wyjaśnień na temat działań naprawczych podjętych w odniesieniu do obniżenia kategorii według IASA przez FAA. Ponadto spotkanie to posłużyło jako okazja do przypomnienia środków, których zastosowanie mogłoby okazać się konieczne w kontekście rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (27) W nawiązaniu do wcześniejszego spotkania z dnia 12 lutego 2014 r. dyrektor generalny ds. lotnictwa cywilnego przesłał — dnia 17 lutego 2014 r. — pismo do Komisji. W piśmie tym zawarto informacje na temat działań DGCA podjętych w związku z obniżeniem kategorii. W informacjach tych wymienia się między innymi działania podjęte w odniesieniu do większości ustaleń oraz informuje o planie działań naprawczych dla nierozwiązanych kwestii.
- (28) Komisja przekazała w dniu 6 marca 2014 r. pismo do DGCA w Indiach, informując, że uruchamia procedurę oficjalnych konsultacji z organem odpowiedzialnym za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Indiach, na podstawie przepisów art. 3 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006. W piśmie tym ponownie wskazano na potrzebę utrzymania wzajemnych kontaktów i zaproponowano konsultacje techniczne, które pozwoliłyby Komisji i państwu członkowskim na dokonanie głębszej oceny sytuacji. Dnia 18 marca 2014 r. DGCA odpowiedział, wyrażając zgodę na tego rodzaju konsultacje.
- (29) Wobec gotowości DGCA do współpracy z Komisją oraz oceny otrzymanych do tej pory informacji przyjęto, że zgodnie ze wspólnymi kryteriami na obecnym etapie nie ma potrzeby wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Indii. Sytuacja będzie ściśle monitorowana, a w przypadku gdy jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywać będą na niespełnianie międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (30) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa poprzez ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do przewoźników lotniczych z Indii na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (31) Konsultacje z właściwym organem 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.
- (32) Komisja skierowała pismo do DGCA w dniu 14 stycznia 2014 r., aby uzyskać aktualne informacje na temat przewoźników lotniczych podlegających nadzorowi DGCA. W piśmie z dnia 10 lutego 2014 r. organ ten poinformował Komisję, że od ostatniej wymiany informacji certyfikaty zostały wydane trzem nowym przewoźnikom lotniczym: AOC nr 121-028 został wydany przewoźnikowi *Sky Aviation* w dniu 25 października 2013 r., AOC nr 121-043 został wydany przewoźnikowi *Aviastar Mandiri* w dniu 1 listopada 2013 r. oraz AOC nr 121-058 został wydany przewoźnikowi *NAM Air* w dniu 29 listopada 2013 r. Ponieważ jednak DGCA nie przedstawił dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zgodnie ze wspólnymi kryteriami uznaje się, że wspomniani przewoźnicy lotniczy powinni zostać wpisani do załącznika A.

- (33) W 2012 r. DGCA zwrócił się pisemnie do Komisji w celu doprowadzenia do wykreślenia przewoźnika *PT. Citilink Indonesia* z załącznika A, tak jak miało to miejsce w przypadku jego spółki dominującej *Garuda Indonesia*. Po udzieleniu odpowiedzi przez Komisję, w nawiązaniu do wniosku swoje pisma przesłali: najpierw *Garuda Indonesia*, a w 2013 r. — *PT. Citilink Indonesia*. Po przekazaniu Komisji przez *PT. Citilink Indonesia* obszernej dokumentacji dotyczącej certyfikacji tego przewoźnika lotniczego, dnia 5 listopada 2013 r. w Brukseli odbyły się konsultacje techniczne. W konsultacjach tych udział wzięli przedstawiciele Komisji, EASA i państw członkowskich. Na koniec konsultacji *PT. Citilink Indonesia* poproszono o przedstawienie dodatkowych dowodów dotyczących działań nadzorczych realizowanych przez DGCA w stosunku do *PT. Citilink Indonesia*. Informacje te zostały przekazane przez *PT. Citilink Indonesia* dnia 20 lutego 2014 r.
- (34) W piśmie z dnia 10 lutego 2014 r. DGCA przekazał Komisji informacje dotyczące wniosku DGCA o zniesienie zakazu wykonywania przewozów dla *PT. Citilink Indonesia*. W przedmiotowym piśmie DGCA przekazał dane na temat zasobów i możliwości *PT. Citilink Indonesia*, dotychczasowej historii w zakresie bezpieczeństwa, a także dowodów na działania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem przewoźnika prowadzone przez DGCA. Na podstawie tej dokumentacji DGCA stwierdził, że jego zdaniem *PT. Citilink Indonesia* funkcjonuje w sposób bezpieczny i zgodny z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (35) Dnia 25 marca 2014 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zapoznał się z prezentacją DGCA obejmującą aktualne informacje na temat prawodawstwa i nadzoru oraz informacje na temat nadzoru nad *PT. Citilink Indonesia*. Po DGCA swoją prezentację przedstawił przewoźnik *PT. Citilink Indonesia*. W prezentacji tej opisano plany rozbudowy floty oraz kwestie związane z rekrutacją pilotów i omówiono kwestie zarządzania bezpieczeństwem.
- (36) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zadał — zarówno DGCA, jak i *PT. Citilink Indonesia* — pytania dotyczące zarządzania bezpieczeństwem, w tym na temat ryzyka i zagrożeń ustalonych przez przewoźnika. Na podstawie udzielonych odpowiedzi Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyraził obawy dotyczące sposobu, w jaki przedmiotowy organ (*PT. Citilink Indonesia*) i pozostali przewoźnicy posiadający certyfikaty wydane w Indonezji kontrolują ryzyko związane z szybkim tempem rozwoju tych przedsiębiorstw. Komitet ds. Bezpieczeństwa lotniczego wyraził także zaniepokojenie odnośnie do zdolności *PT. Citilink Indonesia* do formułowania wniosków na podstawie informacji zebranych za pomocą systemu zarządzania bezpieczeństwem i do podejmowania na tej podstawie stosownych działań.
- (37) W świetle przedstawionych informacji i obaw wyrażonych odnośnie do zdolności DGCA i *PT. Citilink Indonesia* do kontrolowania ryzyka związanego z rozwojem przewoźnika, a także obaw dotyczących zdolności przewoźnika do zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie ze wspólnymi kryteriami, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznał, że dowody na pełną zgodność *PT. Citilink Indonesia* z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa są niewystarczające i stwierdził w rezultacie, że na chwilę obecną nie ma możliwości, aby przewoźnik ten został wykreślony z załącznika A.
- (38) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjmują działania DGCA na rzecz stworzenia systemu lotnictwa w pełni zgodnego z normami ICAO. Bardzo pozytywnie odebrano niezbędną przejrzystość wykazaną przez DGCA oraz gotowość do udostępniania informacji.
- (39) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zachęcają DGCA do poświęcenia szczególnej uwagi wciąż istniejącym wyzwaniom, polegającym na dalszym rozwoju systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz na przyjęciu odpowiedniej strategii łagodzącej ryzyko związane z szybkim rozwojem sektora lotnictwa w Indonezji.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (40) Na posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa Lotniczego z listopada 2013 r. uzgodniono, że Komisja przygotowuje przegląd obowiązujących obecnie ograniczeń wykonywania przewozów przez *Air Astana* na następne posiedzenie Komitetu.
- (41) Komisja — przy udziale EASA i państw członkowskich — spotkała się z przedstawicielami rządu Kazachstanu oraz przedstawicielami przewoźnika *Air Astana* w dniu 20 stycznia 2014 r.
- (42) W wyniku tego spotkania do nadzoru nad *Air Astana* przypisany został specjalnie inspektor bezpieczeństwa z władz lotniczych Kazachstanu: Komisji Lotnictwa Cywilnego (CAC). Jego imię i nazwisko oraz CV przekazano Komisji. Zadaniem tego inspektora ma być kierowanie nadzorem sprawowanym przez ten organ nad przewoźnikiem oraz utrzymywanie bieżącego kontaktu z zarządem przewoźnika oraz jego personelem operacyjnym i technicznym, aby ocenić funkcjonowanie organizacji i działanie pracowników w trakcie prowadzenia operacji, obsługi technicznej i szkoleń. Wszelkie uchybienia odnotowane przez inspektora mają być natychmiast poddawane uwadze przewoźnika. Inspektor ma przysyłać Komisji (bezpośrednio albo za pośrednictwem punktu kontaktowego) sprawozdania ze swoich obserwacji co najmniej dwa razy w roku — dwa miesiące przed każdym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego lub dodatkowo — na wniosek Komisji. W wyniku spotkania wyznaczono także punkt kontaktowy w CAC, aby ułatwić komunikację w kwestiach bezpieczeństwa między tym

organem a Komisją. Ponadto — podczas tego samego spotkania — zarząd *Air Astana* zgodził się nadal informować Komisję, tak jak dzieje się to obecnie, o wszelkich zmianach w spółce dotyczących kwestii bezpieczeństwa, w tym (między innymi) o odnowieniu floty i nowych trasach do UE.

- (43) Dnia 7 lutego 2014 r. przedstawiciele Komisji i EASA odbyli drugie spotkanie z przedstawicielami CAC (w szczególności z inspektorem bezpieczeństwa oraz osobą wyznaczoną jako punkt kontaktowy) i przedstawicielami *Air Astana*, aby kontynuować rozmowy na temat kwestii technicznych na podstawie wstępnych odpowiedzi udzielonych przez stronę kazachską w kwestionariuszach przygotowanych przez Komisję. Przy tej okazji uzgodniono, że CAC przekaże plan inspekcji na 2014 r., wewnętrzne procedury dla inspektorów oraz zaktualizowany stan certyfikatów przewoźników lotniczych wydanych w kraju. CAC zobowiązał się także do ujednoczenia specyfikacji operacyjnych *Air Astana* z normami ICAO, w szczególności w zakresie minimów dla ograniczonej widzialności. Przewoźnika *Air Astana* poproszono o przedstawienie kompleksowej analizy jego wyników w ramach systemu SAFA. Całość tej dokumentacji została przekazana Komisji niedługo po spotkaniu.
- (44) W dniu 25 marca 2014 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchał prezentacji przedstawionych przez CAC i *Air Astana*. Podczas tego przesłuchania CAC przedstawił informacje na temat postępów w obszarze przepisów lotniczych, infrastruktury, organizacji CAC oraz szkoleń inspektorów bezpieczeństwa. Przewoźnik *Air Astana* poinformował Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o strukturze przedsiębiorstwa, składzie floty, planach krótkoterminowych w zakresie rozwoju rynku oraz o systemie zarządzania bezpieczeństwem.
- (45) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zauważył, że bieżący poziom bezpieczeństwa *Air Astana* nie budzi obaw w odniesieniu do typów statków powietrznych, które są uprawnione do wykonywania przewozów do Unii. Przewoźnik ten posiada zdolność do dostosowywania się do zmian oraz system umożliwiający bezpieczne wykonywanie lotów. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaznaczył jednak, że władze lotnicze Kazachstanu nadeborykają się z poważnymi wyzwaniami w zakresie wdrożenia państwowego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, w tym w odniesieniu do braku wykwalifikowanych inspektorów, i na obecnym etapie nie są w stanie zapewnić ciągłego nadzoru w obszarze operacji lotniczych i zdadności do lotu. Zdecydowanie zachęca się władze Kazachstanu do kontynuowania reform sektora lotnictwa oraz dążenia do zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (46) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami ocenia się zatem, że możliwe jest zniesienie ograniczeń dotyczących liczby przewozów nałożonych na *Air Astana* w 2009 r., podczas gdy pozostałe ograniczenia określone w załączniku B powinny pozostać bez zmian. W oparciu o wspólne kryteria, ocenia się, że wszyscy pozostali przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Kazachstanie powinni nadal figurować w załączniku A.
- (47) Komisja i EASA będą nadal ściśle monitorować poziom bezpieczeństwa wykazywany przez wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie, w tym przez *Air Astana*. Właściwe organy państw członkowskich będą sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa poprzez ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie przeprowadzanych w stosunku do statków powietrznych *Air Astana* na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Libanu

- (48) Kontynuowano konsultacje z właściwym organem z Libanu (LCAA) w celu potwierdzenia, że Liban prowadzi działania w celu wyeliminowania uchybień stwierdzonych przez ICAO podczas inspekcji ICVM przeprowadzonej w Libanie w dniach 5–11 grudnia 2012 r. LCAA opracował plan działań naprawczych i jest w trakcie realizacji przewidzianych w nim działań, w szczególności w odniesieniu do SSC.
- (49) W listopadzie 2013 r. Komisja i EASA otrzymały od LCAA pierwszy zestaw dokumentacji obejmujący korespondencję między LCAA i ICAO w sprawie przedmiotowego SSC, wykaz kontroli i inspekcji przeprowadzonych w 2013 r. w kontekście SSC, plan kontroli nadzorczych LCAA w odniesieniu do przewoźników lotniczych na 2014 r. oraz mapę drogową LCAA dotyczącą libańskiego państwowego programu bezpieczeństwa (SSP). Komisja i EASA przeanalizowały otrzymane dokumenty i zwróciły się do LCAA o dodatkowe informacje, aby móc dogłębniej zapoznać się z korespondencją między LCAA i ICAO w sprawie SSC, z możliwościami LCAA w zakresie nadzoru i innymi informacjami dotyczącymi mapy drogowej LCAA dotyczącej SSP.
- (50) W odniesieniu do korespondencji między LCAA i ICAO w sprawie rozwiązania kwestii SSC, Komisja i EASA odnotowały, że ICAO wezwała LCAA do podjęcia natychmiastowych działań w sprawie SSC, oraz że proces zatwierdzenia przez ICAO zaproponowanego przez LCAA planu działań naprawczych nie przebiegł sprawnie.
- (51) W odniesieniu do dodatkowej dokumentacji, o którą poproszono, aby ocenić możliwości LCAA w zakresie nadzoru, otrzymano i przeanalizowano dokumentację dotyczącą przewoźników lotniczych: *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* oraz *IBEX Air Charter*. Ustalenia poczynione przez LCAA w odniesieniu do tych przewoźników dotyczą głównie problemów z dokumentacją i prowadzeniem rejestrów. Wydaje się jednak, że zabrakło pełnej oceny przez LCAA innych szczególnych obszarów technicznych, takich jak szkolenie pilotów.

- (52) W odniesieniu do mapy drogowej LCAA dotyczącej SSP, LCAA przedstawił — w ramach projektu Śródziemnomorskiej Komórki ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (MASC) — plan przyjęcia regulacyjnej mapy drogowej w ciągu kolejnych sześciu miesięcy, w tym wdrożenia SSP. Komisja i EASA wyraziły swój zdecydowany zamiar ścisłego monitorowania przyjęcia i wdrażania mapy drogowej oraz przekazywania stosownych informacji Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (53) Zorganizowano kolejne spotkania konsultacyjne między Komisją, państwami członkowskimi, EASA a LCAA, w tym poprzez konsultacje techniczne zorganizowane w Brukseli dnia 27 lutego 2014 r., podczas których LCAA udostępnił kolejne informacje. Odnotowano poprawę pod względem poziomu nadzoru sprawowanego przez LCAA nad przewoźnikami lotniczymi, a sama organizacja rozwija się systematycznie w kierunku bardziej niezależnej i trwałej struktury. Podjęto pierwsze kroki na drodze do wdrożenia SSP. Wydaje się, iż LCAA we właściwy sposób wykorzystuje pomoc techniczną otrzymywaną od Unii oraz od państw członkowskich i szuka sposobów na weryfikację skuteczności podjętych do tej pory działań naprawczych.
- (54) W związku z sytuacją opisaną w motywach 48–53 nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Libanu zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (55) Ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Libanu. Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (56) Trwają konsultacje z właściwym organem Libii (LYCAA) w celu potwierdzenia, że Libia czyni postępy w pracach na rzecz zreformowania swojego 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.
- (57) W ramach programu EUROMED w dniach 2–7 lutego 2014 r. zespół konsultantów złożył w Libii wizytę, której celem było przygotowanie sprawozdania dla Komisji na temat poczynionych obserwacji stanu faktycznego w odniesieniu do LYCAA i podlegających mu przewoźników lotniczych: *Afriqiyah Airways* oraz *Libyan Airlines*. Główne poczynione obserwacje: wydaje się, że LYCAA dysponuje właściwymi zasobami kadrowymi oraz odpowiednimi lokalami, jednak procedury postępowania są nieefektywne; zarówno prawo pierwotne, jak i prawo wtórne w obszarze bezpieczeństwa lotniczego jest słabe, a regulacji dotyczących bezpieczeństwa nie wydaje się; na szczeblu właściwego organu nie wdrożono systemu zarządzania bezpieczeństwem; wydaje się, że LYCAA wykorzystuje zewnętrznych konsultantów w celu podniesienia swojej zdolności do osiągnięcia zadowalających wyników w krótkim horyzoncie czasowym bez żadnych dowodów na trwałość tego rozwiązania ze względu na jego ograniczone skutki pod kątem budowania potencjału; kwestia tego, czy wszyscy przewoźnicy zostali objęci certyfikacją i nadzorem pozostała niewyjaśniona; przewoźnik *Libyan Airlines* odnowił swój certyfikat w grudniu 2013 r.; i wreszcie w odczuciu konsultantów istnieją dowody świadczące o prawidłowym prowadzeniu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do tego przewoźnika.
- (58) Dnia 4 marca 2014 r. odbyło się spotkanie między Komisją, EASA, państwami członkowskimi a przedstawicielem LYCAA i delegacją przewoźnika lotniczego *Afriqiyah Airways*. Podczas tego spotkania przewoźnik *Afriqiyah Airways* wykazał dalsze postępy w zakresie zaleceń bezpieczeństwa będących rezultatem sprawozdania ze śmiertelnego wypadku z dnia 12 maja 2010 r. Podjęto kilka inicjatyw, choć niektóre z nich są wciąż na bardzo wczesnym etapie realizacji. Przewoźnik lotniczy wyjaśnił, że zawarł umowę z posiadaczem irlandzkiego AOC, aby przesunąć dwa ze swoich statków powietrznych Airbus A320 do irlandzkiego rejestru w ramach umowy leasingu bez załogi, a następnie zawrzeć zwrotną umowę leasingu statku powietrznego z załogą, wykorzystując częściowo załogę z *Afriqiyah Airways*, która przeszłaby odpowiedni proces zatwierdzania licencji, aby móc wykonywać loty zgodnie z prawem unijnym.
- (59) Dnia 13 marca 2014 r. odbyło się spotkanie między Komisją, EASA, państwami członkowskimi, przedstawicielami LYCAA oraz przewoźnika *Libyan Airlines*. Na spotkaniu tym przedstawiciele LYCAA przedstawili aktualne informacje na temat swoich zdolności w zakresie nadzoru, działań nadzorczych oraz działań w odniesieniu do odnawiania certyfikatów przewoźników lotniczych. Ponadto przedstawiciele LYCAA omówili postępy w odniesieniu do zarządzania bezpieczeństwem. Na tej podstawie na koniec spotkania przedstawiciele LYCAA po raz kolejny opowiedzieli się za zniesieniem ograniczeń, ponieważ — ich zdaniem — wszystkie uzgodnione warunki zostały spełnione. Przedstawiciele *Libyan Airlines* nie wystąpili z prezentacją; odpowiadali natomiast na pytania dotyczące zarządzania bezpieczeństwem. Uzyskane odpowiedzi świadczą — zdaniem Komisji — o tym, iż obszar bezpieczeństwa wymaga dalszych prac.
- (60) W piśmie LYCAA do Komisji z dnia 20 marca 2014 r. jeszcze raz podsumowano działania podjęte w celu utworzenia organu zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa oraz działania zrealizowane w celu umożliwienia zniesienia ograniczeń nałożonych obecnie na libijskich przewoźników lotniczych w porozumieniu z Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

- (61) W tym samym piśmie LYCAA z dnia 20 marca 2014 r. potwierdzono jednak, że organ ten nie podejmie żadnych działań we własnym zakresie odnośnie do obowiązujących obecnie ograniczeń w wykonywaniu przewozów oraz że „wszelkie działania będą koordynowane z Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego”.
- (62) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego pozytywnie odbierają postępy poczynione przez LYCAA i oświadczyły, że dalsze zmiany muszą opierać się na fundamentach zbudowanych przez obecną kadre zarządzającą.
- (63) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa odnotowały fakt, że LYCAA nadal podtrzymuje bieżące ograniczenia dotyczące wykonywania przewozów w ramach Unii, nałożone na wniosek Komisji i Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na wszystkich libijskich przewoźników lotniczych.
- (64) Ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Libii. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego stwierdziły jednakże, że zanim LYCAA rozpatrzy dopuszczenie swoich przewoźników do wykonywania lotów do Unii, najpierw należy wykazać — w stopniu zadowalającym Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego — że proces ponownej certyfikacji został skutecznie ukończony oraz że prowadzony jest trwały ciągły nadzór zgodnie z normami ICAO. Aby uzyskać potwierdzenie powyższego oraz pod warunkiem zapewnienia odpowiednich mechanizmów ochrony, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zwrócił się do Komisji o jak najszybsze przeprowadzenie wizytacji oceniającej na miejscu w Libii przez zespół ekspertów z EASA i państw członkowskich UE, najlepiej przed kolejnym posiedzeniem Komitetu.
- (65) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Madagaskaru

- (66) Przewoźnik lotniczy *Air Madagascar* podlega ograniczeniom w wykonywaniu przewozów i na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 390/2011 ⁽¹⁾ został wymieniony w załączniku B. Od tego czasu prowadzone są konsultacje z właściwym organem Madagaskaru (ACM) i przewoźnikiem *Air Madagascar* w celu uzyskania aktualnych informacji o postępach we wdrażaniu działań naprawczych.
- (67) W odpowiedzi na powtarzające się wnioski ACM oraz przewoźnika lotniczego *Air Madagascar*, aby dokonać ponownej oceny ograniczeń operacyjnych nałożonych rozporządzeniem (UE) nr 390/2011, Komisja — z pomocą EASA i ekspertów z państw członkowskich — przeprowadziła w dniach 10–13 lutego 2014 r. na Madagaskarze wizytację służącą ocenie bezpieczeństwa. Celem tej wizytacji była weryfikacja zadowalającego poziomu wdrożenia środków podjętych przez ACM i *Air Madagascar* w odpowiedzi na zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa opisane w wymienionym powyżej rozporządzeniu.
- (68) Podczas wizytacji ACM nie zdołał przedstawić zespołowi oceniającemu dowodów na skuteczność planu działań naprawczych i zapobiegawczych w formie, w jakiej został on opracowany i wdrożony, w zakresie rozwiązania kwestii braku odpowiedniego nadzoru nad bezpieczeństwem przewozów wykonywanych przez *Air Madagascar*. Zespół odnotował, że — w przypadku programu nadzoru nad działaniami *Air Madagascar* przyjętego na 2013 r. — przeprowadzono jedynie 60 % zaplanowanych inspekcji w połączonych obszarach operacji i licencjonowania oraz poniżej 25 % w obszarze zdatności do lotu. Analiza inspekcji przeprowadzonych przez ACM wykazała również, że ustalenia uznawano za zamknięte na podstawie planów działań naprawczych, a nie na podstawie weryfikacji wdrożonego działania.
- (69) ACM powołał się na brak odpowiednio wykwalifikowanych kadr jako powód leżący u podstaw braku prawidłowego wdrożenia właściwego programu nadzoru. Kwestia ta została już omówiona na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w listopadzie 2012 r. W tamtym okresie — zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1146/2012 ⁽²⁾ — przedstawiciele ACM poinformowali Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o zawarciu dwuletniej umowy o zewnętrznej pomocy technicznej w celu wsparcia realizacji zobowiązań tego organu w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. Zespół odnotował podczas wizytacji, że po wejściu w życie przedmiotowa umowa była zawieszona przez okres 6 miesięcy.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2011 z dnia 19 kwietnia 2011 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 104 z 20.4.2011, s. 10).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1146/2012 z dnia 3 grudnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 333 z 5.12.2012, s. 7).

- (70) Wdrożenie planu działań naprawczych i zapobiegawczych opracowanego przez *Air Madagascar* w odpowiedzi na ograniczenia w wykonywaniu przewozów nałożone rozporządzeniem (WE) nr 390/2011 zostało ocenione przez zespół podczas wizytacji u przewoźnika lotniczego. Zespół uzyskał dowody na pozytywne zmiany wprowadzone przez przewoźnika lotniczego w zakresie systemów zarządzania zdadnością statków powietrznych do lotu, dokumentacją i kontrolą jakości. Te systemy zarządzania zostały wskazane przez przewoźnika lotniczego jako obciążane najpoważniejszymi uchybieniami według ustaleń analizy przyczynowej pod kątem wyników programu SAFA.
- (71) Ocena przeprowadzona przez zespół nie wykazała żadnych istotnych ustaleń w obszarach operacji i licencjonowania, natomiast pewnie zastrzeżenia odnotowano w obszarze zdadności do lotu, wskazując na potrzebę wprowadzenia dalszych usprawnień we wdrożonych przez przewoźnika procedurach. Ponadto liczba oraz charakter zaleceń, które zespół zmuszony był skierować pod adresem *Air Madagascar*, uwidocznily zależność tego przewoźnika od wyników działań nadzorczych prowadzonych przez osoby trzecie w zakresie stałego ulepszania jego systemów bezpieczeństwa.
- (72) W odpowiedzi na ustalenia poczynione podczas unijnej wizytacji służącej ocenie bezpieczeństwa, ACM i *Air Madagascar* opracowały dwa osobne plany działań naprawczych i zapobiegawczych.
- (73) W odpowiedzi na złożony przez ACM i *Air Madagascar* wniosek o ponowną ocenę ograniczeń w wykonywaniu przewozów nałożonych rozporządzeniem (UE) nr 390/2011, w dniu 26 marca 2014 r. ACM i *Air Madagascar* zostały wysłuchane przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Przy tej okazji ACM i *Air Madagascar* przedstawiły również szczegóły planu działań naprawczych opracowanego w celu uwzględnienia uwag poczynionych podczas wizytacji na miejscu. Przedstawiciele ACM oświadczyli również, że operacje lotnicze wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Madagaskarze — z wyjątkiem *Air Madagascar* — ograniczone są do lotów krajowych. Ponadto jedynym odstępstwem od tej reguły są operacje medycznej ewakuacji lotniczej. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego podkreśliły, że o wszelkich zmianach w zakresie tej polityki należy informować Komisję.
- (74) Mimo pozytywnego przyjęcia zmian wypracowanych przez ACM i *Air Madagascar* w zakresie wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zmuszony był przyjąć (na podstawie sprawozdania z unijnej wizytacji służącej ocenie bezpieczeństwa oraz informacji przedstawionych przez ACM i *Air Madagascar* podczas przesłuchania przez Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego), że wciąż potrzebne są dalsze zmiany, w szczególności po stronie ACM w odniesieniu do działań nadzorczych. Dlatego też, zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, ocenia się, że przewoźnik *Air Madagascar* powinien nadal figurować w załączniku B.
- (75) Państwa członkowskie będą sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa poprzez ustalenie priorytetów w zakresie 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

- (76) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 państwa członkowskie sprawdziły skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze inspekcji na płycie przeprowadzonych na statkach powietrznych należących do przewoźników, którym wydano koncesję w Mauretanii. Z najnowszych analiz SAFA dokonanych przez EASA wynika, że przeprowadzono jedenaście inspekcji trzech statków powietrznych przewoźnika lotniczego *Mauritania Airlines International (MAI)*. Choć analiza rozbieżności wykrytych w trakcie przedmiotowych inspekcji SAFA wykazuje niewielką poprawę, EASA zaleciła uczestniczącym państwom, aby przedmiotowy przewoźnik był nadal obejmowany inspekcjami. Ostatnie z przeprowadzonych inspekcji podkreślają istnienie niewłaściwej tendencji wyrażonej w szeregu ustaleń, w tym kategorii 3 (poziom ustaleń w ramach SAFA, które mogą mieć znaczące skutki dla bezpieczeństwa).
- (77) Komisja i EASA zwróciły się o dodatkowe informacje, w szczególności o regularne sprawozdania w sprawie bezpieczeństwa, do krajowych władz Mauretanii (ANAC) oraz do MAI odnośnie do dalszych kroków w kwestii bezpieczeństwa. MAI przesłał ostatecznie wstępne informacje dotyczące wdrożenia i funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- (78) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznał, że ANAC i MAI powinny nadal działać na rzecz poprawy sytuacji, szczególnie jeśli chodzi o przekazywanie Komisji informacji dotyczących bezpieczeństwa. Komisja zaznaczyła, że przypomni Mauretanii o znaczeniu zobowiązań, jakie przyjęła ona w odniesieniu do własnego planu działań naprawczych, o konieczności przeprowadzenia dogłębnej analizy przyczynowej, a także o potrzebie przekazywania regularnych sprawozdań, które ANAC i MAI zobowiązane są dostarczać.
- (79) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Islamskiej Republiki Mauretanii. Jeśli wyniki przyszłych inspekcji na płycie w ramach SAFA lub jakiegokolwiek inne istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywać będą na obniżenie poziomu przestrzegania norm bezpieczeństwa poniżej poziomu dopuszczalnego, Komisja będzie zmuszona rozpatrzyć podjęcie działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Mozambiku

- (80) Właściwy organ Mozambiku (IACM) przekazał informacje na temat bieżącej realizacji planu działań naprawczych, który został przedstawiony ICAO i zatwierdzony przez nią. Ostatnie sprawozdanie z postępu prac (otrzymane przez Komisję i EASA podczas telekonferencji dnia 26 lutego 2014 r. i uzupełnione przekazaniem szeregu dokumentów potwierdzających w dniu 13 marca 2014 r.) wskazuje, że IACM nadal prowadzi prace nad uaktualnieniem ram prawnych wzmacniających wymagania w zakresie obowiązkowej i dobrowolnej sprawozdawczości na temat zdarzeń, dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, przechwytywania statków powietrznych oraz ustanowienia państwowego programu bezpieczeństwa. Trwa proces rozdzielania organu regulacyjnego od instytucji zapewniających usługi — działania z zakresu informacji lotniczych z IACM są w trakcie przenoszenia do istniejącej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej: Aeroportos de Moçambique (ANSP). Trwa rekrutacja i szkolenie pracowników, tak aby dodatkowo wzmocnić zdolność w zakresie nadzoru, głównie w obszarach operacji i licencjonowania, nawigacji i lotnisk, zdatności do lotu, tworzenia i egzekwowania przepisów, umów o transporcie lotniczym, zarządzania ruchem lotniczym i łączności, nawigacji i dozoru. Trwa proces ponownego zatwierdzania licencji wszystkich pracowników służb ruchu lotniczego, a jego zakończenie przewiduje się na czerwiec 2014 r. W 2014 r. rozpocznie się proces certyfikacji lotniska w Maputo, a następnie kolejnych trzech portów lotniczych obsługujących ruch międzynarodowy. We wrześniu 2014 r. rozpocznie się proces certyfikacji ANSP, który będzie realizowany na podstawie znowelizowanych regulacji prawnych mających wejść w życie pod koniec marca 2014 r.
- (81) IACM nadal pracuje nad rozwiązaniem kwestii otwartych ustaleń USOAP w odniesieniu do powiązanych pytań z protokołu, a większość niezbędnych przepisów i procedur stanowiących dokumentację odpowiedzi została już przygotowana i przesłana z wykorzystaniem narzędzia internetowego ICAO: CMA. Działania te nie zostały jeszcze zatwierdzone przez ICAO.
- (82) O niemal 20 % zwiększony został budżet IACM na rok 2014, co odzwierciedla trwałe poparcie i zaangażowanie polityczne na rzecz wzmocnienia zdolności i skuteczności tego organu.
- (83) Dnia 29 listopada 2013 r. rozbił się statek powietrzny przewoźnika lotniczego *Linhas Aéreas de Moçambique* (LAM). Jeden z należących do tego przewoźnika samolotów Embraer ERJ-190 rozbił się w Namibii podczas lotu z Maputo do Luandy. Zginęły wszystkie osoby na pokładzie (28 pasażerów — w tym 6 obywateli UE — oraz 6 członków załogi). Komisja prowadząca dochodzenie w sprawie wypadku w Namibii udostępniła wstępne sprawozdanie z dochodzenia w sprawie wypadku w dniu 9 stycznia 2014 r., a wstępnie przyjęte wnioski wskazują na celowe działanie kapitana. Ostatecznego sprawozdania z dochodzenia w sprawie tego wypadku należy się spodziewać do końca 2014 r.
- (84) IACM poinformował także, że przewoźnik lotniczy LAM nieprzerwanie dąży do realizacji kolejnych etapów, w szczególności etapu III, swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS). W ramach pierwszej reakcji na katastrofę, LAM wzmocnił swoje procedury operacyjne, aby zapewnić stałą obecność dwóch członków załogi w kabinie pilota w trakcie wszystkich faz lotu.
- (85) IACM zwrócił się o przeprowadzenie przez ICAO inspekcji ICVM w celu zatwierdzenia postępów we wdrażaniu PDN; inspekcja ta planowana jest obecnie na jesień 2014 r.
- (86) IACM poinformował także, iż kontynuuje proces odnowienia certyfikatów przewoźników lotniczych, którzy w pełni przestrzegają norm ICAO SARPS, a — zgodnie z wykazem przedstawionym przez IACM — do tej pory nowe certyfikaty wydano 13 przewoźnikom: (LAM-*Linhas Aéreas de Moçambique S.A.*, MEX-*Moçambique Expresso SARL*, ETA-*Empresa de Transportes Aéreos Lda*, CPY-*Cropsprayers*, CFM-*Trabalhos e Transportes Aéreos Lda*, KAY-*Kaya Airlines Lda*, SAM-*Solenta Aviation Mozambique SA*, HCP-*Helicópteros Capital Lda*, SAF-*Safari Air Lda*, CRA-*CR Aviation Lda*, COA-*Coastal Aviation*, TTA-*Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* i OHI-*Omni Helicópteros International Lda*). Ponieważ IACM nie przedstawił dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi 13 przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zgodnie ze wspólnymi kryteriami ocenia się, że wszyscy ci przewoźnicy powinni zostać włączeni do załącznika A.
- (87) Ze względu na brak zadowalających postępów w procesie odnowienia ich certyfikatów IACM zawiesił AOC trzech przewoźników (*Emilio Air Charter Lda*, *Aero-Serviços SARL* i *Unique Air Charter Lda*) oraz zatrzymał ich floty. Ponieważ zawieszenie to nie jest ostateczne, a IACM nie przedstawił dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi trzema przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zgodnie ze wspólnymi kryteriami ocenia się, że wszyscy ci przewoźnicy powinni zostać włączeni do załącznika A.
- (88) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem odnotowały znaczące postępy w usuwaniu uchybień stwierdzonych przez ICAO, o których poinformował IACM, i zachęciły ten organ do podjęcia starań na rzecz zakończenia prac w celu utworzenia systemu lotnictwa w pełni zgodnego z międzynarodowymi normami. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego potwierdziły również i z zadowoleniem przyjęły trwałe

usprawnienia, o których poinformował LAM, będące elementem systematycznych działań na rzecz przyjęcia i przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Biorąc pod uwagę osiągnięte już znaczące postępy oraz oczekiwane dalsze postępy, przyjmuje się, że w czwartym kwartale 2014 r. możliwe byłoby przeprowadzenie unijnej oceny bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Nepalu

- (89) Po przyjęciu rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1264/2013 ⁽¹⁾ wszyscy przewoźnicy lotniczy, którzy otrzymali certyfikat w Nepalu zostali wpisani do załącznika A do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006.
- (90) W dniach 3–8 lutego 2014 r. Komisja, z pomocą ekspertów z EASA i państw członkowskich, przeprowadziła w Nepalu wizytację oceniającą, aby dokonać dodatkowej oceny zdolności właściwego organu Nepalu (CAAN) oraz szeregu nepalskich przewoźników lotniczych w celu ustalenia, czy możliwe jest jakiegokolwiek złagodzenie zakazu wykonywania przewozów. Oceną objęto następujących przewoźników lotniczych: *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air*, *Yeti Airlines* i *Sita Air*.
- (91) Komisja przedstawiła sprawozdanie z wizytacji oceniającej Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Według głównych wniosków w odniesieniu do oceny przewoźników lotniczych *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* i *Yeti Airlines* przewoźnicy ci wykazali się właściwym zrozumieniem kwestii dotyczących zarządzania bezpieczeństwem i przedstawili dowody, które wskazują na przestrzeganie krajowych przepisów bezpieczeństwa, podczas gdy przewoźnik *Sita Air* nie potrafił wykazać zdolności do prowadzenia operacji w bezpieczny sposób, ani wykazać całkowitej i kompletnej zdatości do lotu eksploatowanych statków powietrznych. Ponadto przewoźnik ten nie wdrożył w pełni wszystkich zaleceń dotyczących bezpieczeństwa od czasu śmiertelnego wypadku w 2012 r., a mianowicie nie stosuje symulatora w ramach żadnego elementu szkolenia.
- (92) Jeśli chodzi o *Nepal Airlines Corporation*, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zauważył, że — o ile podstawowe ramy systemu zarządzania bezpieczeństwem zostały wdrożone — przewoźnik ten musi ustanowić bardziej skuteczne metody promowania bezpieczeństwa, usprawnić sprawozdawczość, podnieść poziom analiz oraz przyjąć parametry docelowe w zakresie bezpieczeństwa, które będzie miał za zadanie osiągnąć, a także wyrazić ilościowo „dopuszczalny poziom bezpieczeństwa” przyjęty w jego polityce bezpieczeństwa. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zwrócił także uwagę na ambitne plany rozwoju *Nepal Airlines Corporation*, które obejmują rozszerzenie floty o trzy nowe typy statków powietrznych w ciągu jednego roku i zauważył, że tego rodzaju plany wymagają odpowiedniego zarządzania, aby ograniczyć zagrożenia dla bezpieczeństwa.
- (93) Ponadto dnia 16 lutego 2014 r. miał miejsce śmiertelny wypadek z udziałem statku powietrznego *Nepal Airlines Corporation*, w którym zginęło wszystkie 18 osób znajdujących się na pokładzie, w tym jeden obywatel Unii. Dnia 3 marca 2014 r. Komisja przesłała pismo do CAAN, zwracając się o informacje na temat wypadku oraz działań podjętych przez CAAN w celu zapobieżenia podobnym wypadkom w przyszłości. CAAN odpowiedział pismem z dnia 18 marca 2014 r., w którym opisano podjęte działania. Przekazane informacje uznano jednak za niewłaściwe, ponieważ nie umożliwiły one Komisji dokonania oceny, czy działania podjęte przez CAAN były stosowne w odniesieniu do powagi wypadku.
- (94) W przypadku CAAN ocena wykazała poważne uchybienia, w szczególności w obszarach licencjonowania i szkolenia personelu, certyfikacji przewoźników lotniczych oraz nadzoru w obszarze operacji lotniczych.
- (95) W obszarze licencjonowania i szkolenia pilotów ustalono, że właściwy organ nie przestrzegał wymagań załącznika 1 ICAO, w szczególności w odniesieniu do zatwierdzania organizacji szkoleniowych, wiedzy teoretycznej, zatwierdzania zagranicznych licencji oraz szkoleniowych urządzeń symulacji lotu. Nie można zatem mieć pewności, że piloci posiadają wystarczające kwalifikacje do wykonywania swoich obowiązków zgodnie z obowiązującymi normami ICAO.
- (96) Ze względu na te uchybienia, nie udało się uzyskać pewności, że objęci oceną przewoźnicy lotniczy, którzy podlegają certyfikacji i licencjonowaniu przez CAAN, spełniają odpowiednie normy ICAO.
- (97) ICAO przeprowadziła inspekcję ICVM w lipcu 2013 r., co doprowadziło do ujawnienia SSC związanego z eksploatacją statków powietrznych. Działania ujęte w pierwotnym planie działań naprawczych przedstawionym ICAO przez CAAN w celu skorygowania uchybień stwierdzonych w SSC nie zostały zrealizowane w określonym terminie, a SSC pozostaje w mocy. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały także, że według ICAO istnieją jeszcze znaczące braki w zakresie wdrożeniowym, co ma wpływ na zdolność państwa w takich obszarach jak: pierwotne prawo lotnicze i przepisy lotnictwa cywilnego, organizacja lotnictwa cywilnego oraz szkolenie i licencjonowanie personelu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1264/2013 z dnia 3 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 326 z 6.12.2013, s. 7).

- (98) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały fakt, że CAAN poczynił pewne postępy od czasu kontroli ICAO w 2009 r. i inspekcji ICVM przeprowadzonej przez ICAO w 2013 r. poprzez wdrożenie zmian w ustawie o lotnictwie, a także nowych i zmienionych wymagań, podręczników i procedur. Wiele z tych zmian wciąż jednak wymaga uzupełnień bądź wciąż nie zostało wdrożonych w trwałe sposoby.
- (99) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego rozumieją trudności, z jakimi boryka się CAAN na drodze do osiągnięcia trwałego postępu i opowiadają się za udzieleniem pomocy technicznej przez Unię i państwa członkowskie. Komisja ponownie potwierdziła swoją wolę przeprowadzenia oceny pod kątem możliwości rozszerzenia istniejącego już programu współpracy technicznej między CAAN a EASA.
- (100) Uwzględniając sprawozdanie z unijnej wizytacji na miejscu służącej ocenie bezpieczeństwa, nierozwiązaną kwestię stwierdzonego przez ICAO SSC oraz fakt, że od ostatniej aktualizacji danych zdarzył się kolejny śmiertelny wypadek, Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uznały, że właściwy organ Nepalu nie jest w stanie wdrożyć i egzekwować stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa w wystarczającym stopniu, tj. w stopniu, który mógłby pozwolić na złagodzenie zakazu wykonywania przewozów w odniesieniu do co najmniej jednego z przewoźników lotniczych.
- (101) Na podstawie wspólnych kryteriów ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Nepalu.

Przewoźnicy lotniczy z Filipin

- (102) Komisja zaprosiła przedstawicieli organu lotnictwa cywilnego z Filipin (CAAP) oraz przewoźnika lotniczego *Cebu Pacific Air* na konsultacje techniczne w dniu 28 stycznia 2014 r. w celu szczegółowego omówienia działań w zakresie bezpieczeństwa oraz innych istotnych czynników dotyczących wypadku wypadnięcia z pasa startowego, który miał miejsce w porcie lotniczym Davao International dnia 2 czerwca 2013 r.
- (103) Podczas konsultacji obecni byli przedstawiciele Komisji, eksperci z EASA i z państwa członkowskich oraz przedstawiciele zarządu CAAP i *Cebu Pacific Air*.
- (104) CAAP przedstawił szczegółowe informacje na temat nadzoru regulacyjnego sprawowanego nad *Cebu Pacific Air*. W ramach tego nadzoru dnia 20 czerwca 2013 r. Komisja ds. Nadzoru i Regulacji CAAP skierowała pismo do dyrektora generalnego *Cebu Pacific Air*, informując o działaniach naprawczych CAAP w związku z wypadkiem. W ramach tych działań odpowiedzialni członkowie kierownictwa oraz kierownicy lokalni *Cebu Pacific Air* mieli przeprowadzić ponowną ocenę z naciskiem na eksploatację, system zarządzania bezpieczeństwem i kulturę korporacyjną. CAAP poinformował także o zamiarze przeprowadzenia wrywkowych kontroli zdolności załogi w zakresie postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych na symulatorze lotu. Jeśli chodzi o kwestie organizacyjne, zachęcono przewoźnika lotniczego do zmiany swojej polityki rotacji statków powietrznych z 30 do 45 minut.
- (105) Dnia 4 października 2013 r. *Cebu Pacific Air* przesłał odpowiedź na pismo z dnia 20 czerwca 2013 r., w którym przedstawił streszczenie podjętych działań. Działania te obejmowały zmianę struktury organizacyjnej przewoźnika, szkolenie dla wszystkich pracowników z systemu zarządzania bezpieczeństwem, ustanowienie grup działania ds. bezpieczeństwa (SAG) we wszystkich działach w odniesieniu do zarządzania operacyjnego oraz przeprowadzenie wrywkowych ocen na symulatorze w ośrodku szkolenia przewoźnika w dniach 3–19 lipca 2013 r. Przedstawiono szczegółowe informacje na temat zmian w systemie szkolenia, w tym w zakresie programu szkoleń przygotowujących do lotów liniowych (LOFT), oraz na temat faktu, że załogi będą przechodzić rozszerzone szkolenie na symulatorze: na zmianę LOFT oraz sprawdziany umiejętności. Przewoźnik odpowiedział także na zalecenie organizacyjne dotyczące czasu zawracania statku powietrznego, oświadczając, że zostanie on zmieniony na 45 minut w ramach zimowego rozkładu lotów na 2013 r.
- (106) Ponadto dnia 2 sierpnia 2013 r. CAAP skierował pismo do wszystkich filipińskich przewoźników lotniczych w temacie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa prowadzonego w odniesieniu do statku powietrznego Airbus 319/320, wskazując na potrzebę proaktywnego działania, a przy tym podając szczegółowe informacje na temat szkoleń w zakresie podejścia nieprecyzyjnego i obejścia, jakie powinni ukończyć przewoźnicy. Dnia 4 października 2013 r. *Cebu Pacific Air* odpowiedziało opisując zmiany, jakie wprowadził w tym względzie przewoźnik.
- (107) Ponadto filipińskie biuro Komisji Śledczo-Dochodzeniowej ds. Wypadków Statków Powietrznych (AAIB) wszczęło dochodzenie w sprawie wypadku wypadnięcia z pasa startowego statku powietrznego *Cebu Pacific Air* w dniu 2 czerwca 2013 r. w Davao. Dnia 13 grudnia 2013 r. urzędnik prowadzący dochodzenie poinformował kierownika ds. bezpieczeństwa *Cebu Pacific Air*, że dochodzenie jest w toku, przekazując jednocześnie fragmenty danych z „projektu sprawozdania końcowego” (DFR) oraz dostępne informacje na temat wniosków i zaleceń skierowanych zarówno do CAAP, jak i *Cebu Pacific Air*.

- (108) CAAP wdrożył program zaostrzonego dozoru wobec *Cebu Pacific Air*. Minimalny program obowiązkowych rocznych inspekcji (MRAI) został rozszerzony z 34 zaplanowanych inspekcji nadzorczych na 2013 r. do całkowitej liczby 62 inspekcji.
- (109) Jeśli chodzi o wypadek, który miał miejsce dnia 2 czerwca 2013 r., *Cebu Pacific Air* przedstawił zestawienie podjętych działań. Działania te obejmowały odpowiedzi udzielane CAAP w trakcie prowadzonego dochodzenia oraz informacje dotyczące kontroli operacyjnej i nadzoru operacyjnego. Inne z przytoczonych działań dotyczyły informacji na temat analizy danych z lotu (FDA) oraz programu przewoźnika w sprawie zapobiegania skutkom wypadnięcia z pasa startowego. Program został podzielony na działania natychmiastowe, średnio- i długoterminowe, przy czym kluczowy element stanowią informacje pozyskane z programu wsparcia Airbusa. W nawiązaniu do tego programu wsparcia przeprowadzono rozszerzoną wizytację operacyjną, która obejmowała analizę danych z lotu (FDA) oraz uwagi z lotu i symulatora.
- (110) *Cebu Pacific Air* i CAAP przedstawiły także informacje na temat realizowanego programu uaktualniania podejścia do nawigacji obszarowej (RNAV) oraz wprowadzonych już zmian infrastrukturalnych i technicznych. Przyjmuje się, że plan średnioterminowy w ramach ogólnego pakietu zapobiegania zagrożeniom zakłada wymianę dużej części istniejącego naziemnego wyposażenia wspomagającego podejście nieprecyzyjne.
- (111) CAAP przedstawił także częściowe informacje na temat wprowadzenia do służby w *Cebu Pacific Air* statku Airbus A330, zaznaczając, że przed rozpoczęciem operacji zarobkowych przewoźnik lotniczy — w ramach odpowiedniej zmiany AOC — został upoważniony do przeprowadzenia 100 h testów trasowych w Azji w ramach lotniczych przewozów niezarobkowych. *Cebu Pacific Air* nie otrzymało od CAAP zatwierdzenia na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS) ze względu na trwający wciąż proces oceny oraz konieczność uzyskania doświadczenia operacyjnego.
- (112) Podczas konsultacji technicznych z dnia 28 stycznia 2014 r. w drodze szczegółowego wywiadu uzyskano informacje na temat najnowszej historii incydentów *Cebu Pacific Air*. Dwa spośród omówionych incydentów dotyczyły wypadnięcia z pasa przez statek powietrzny ATR w Davao dnia 2 czerwca 2013 r. oraz wypadnięcia z pasa przez statek powietrzny Airbus 319 w Manili dnia 13 czerwca 2013 r. W obu przypadkach statek powietrzny po opuszczeniu pasa startowego powrócił na niego. W swojej prezentacji CAAP podsumował także wypadki i incydenty z udziałem przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach za lata 2010–2013.
- (113) *Cebu Pacific Air* przedstawił także bieżące informacje na temat swojej floty oraz plany rozbudowy floty i rozszerzenia siatki połączeń.
- (114) Podczas konsultacji z dnia 28 stycznia 2014 r. zarówno CAAP, jak i *Cebu Pacific Air* uzupełniły swoje odpowiedzi na uwagi sformułowane podczas unijnej wizyty weryfikacyjnej na miejscu, która odbyła się w dniach 3–7 czerwca 2013 r.
- (115) Dnia 26 marca 2014 r. CAAP i *Cebu Pacific Air* zostały wysłuchane przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. CAAP przedstawił informacje na temat szkolenia uświadamiającego w sprawie nadzoru przeprowadzonego dla inspektorów w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Ponadto CAAP poinformował Komitet, że przeprowadzono procedurę informatycznego zamówienia publicznego w odniesieniu do systemów nadzoru i kontroli radarowej. CAAP przedstawił przegląd stanu państwowego programu bezpieczeństwa Filipin (SSP). W kwestii nadzoru nad *Cebu Pacific Air*, w nawiązaniu do konsultacji technicznych z dnia 28 stycznia 2014, CAAP podkreślił, że wdrożono program zaostrzonego dozoru.
- (116) Podczas przesłuchania przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 26 marca 2014 r. *Cebu Pacific Air* przedstawił informacje na temat swojej bieżącej struktury organizacyjnej oraz poinformował, że od stycznia 2014 r. eksploatuje 50 statków powietrznych, w tym 3 Airbusey A330. Przewoźnik przedstawił wyciąg ze swojego rejestru zagrożeń i ryzyka, w tym dane dotyczące podjętych środków zmniejszających ryzyko, oraz swoje cele i parametry docelowe w zakresie bezpieczeństwa na 2014 r. *Cebu Pacific Air* poinformował Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że wskaźnik wyszukiwania informacji dla FDA wynosi 94 %. Przewoźnik przedstawił przegląd swojego systemu oceny bezpieczeństwa i zarządzania nim, a także przeprowadzoną przez siebie szczegółową analizę danych z obejścia i niestabilizowanego podejścia. Przewoźnik zaprezentował także informacje na temat kultury sprawozdawczości panującej w *Cebu Pacific Air*, w tym na temat istnienia poufnego systemu raportowania. Ponadto *Cebu Pacific Air* przedstawił dane na temat bieżącego programu zarządzania zasobami kadrowymi załóg (CRM). *Cebu Pacific Air* poinformował Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o wymaganiach przewoźnika w zakresie poziomu doświadczenia pilota dowódcy w odniesieniu do flot samolotów Airbus dalekiego i bliskiego zasięgu.
- (117) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zauważył, iż z dniem 4 listopada 2013 r. — po wykreśleniu z załącznika A do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006 w lipcu 2013 r. — przewoźnik *Philippine Airlines* wznowił przyloty do Unii. Od czasu wznowienia przewozów do Unii w sprawozdaniach z inspekcji na płycie przeprowadzanych w ramach oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (SAFA) nie wykazano niekorzystnych tendencji, które stanowiłyby podstawy do obaw.

- (118) Wobec dowodów przedstawionych w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez CAAP nad *Cebu Pacific Air* oraz zdolności *Cebu Pacific Air* do przestrzegania stosownych przepisów z zakresu bezpieczeństwa lotniczego, a także oświadczeń złożonych przez organ i przewoźnika lotniczego podczas przesłuchania przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zgodnie ze wspólnymi kryteriami oceniono, że *Cebu Pacific Air* należy zwolnić z zakazu wykonywania przewozów obejmującego wszystkich przewoźników zarejestrowanych na Filipinach i należy wykreślić go z załącznika A do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006.
- (119) Państwa członkowskie uzgodniły, że będą sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa przez *Philippine Airlines* i *Cebu Pacific Air* poprzez ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Jeśli wyniki takich kontroli lub jakiekolwiek inne istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na niespełnianie międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (120) Komisja, EASA i państwa członkowskie nadal ściśle monitorują poziom bezpieczeństwa wykazywany przez wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy do Unii, w tym poprzez ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie przeprowadzanych w odniesieniu do rosyjskich przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (121) Aby potwierdzić podjęcie odpowiednich kroków w odniesieniu do ustaleń poczynionych w ramach inspekcji SAFA, Komisja — przy udziale EASA i państw członkowskich — odbyła dnia 10 marca 2014 r. spotkanie z rosyjską Federalną Agencją Transportu Powietrznego (FATA). Na spotkanie to zaproszono także przedstawicieli przewoźnika lotniczego *Kogalymavia*, aby przedstawili oni informacje o tym, jakie środki naprawcze podjęte zostały przez tego przewoźnika w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotu od czasu poprzednich konsultacji w listopadzie 2013 r.
- (122) Podczas spotkania FATA zaznaczyła, że ostatnie wyniki inspekcji na płycie SAFA odnośnie do rosyjskich przewoźników lotniczych, którzy wykonują przewozy do Unii, nie dają podstaw do obaw, zaznaczając jednak, że w przypadku istotnych lub powtarzających się ustaleń reaguje ona przeprowadzając niezapowiedziane inspekcje oraz ściśle nadzorując rozwiązywanie kwestii związanych z ustaleniami. FATA poinformowała także, że po przeprowadzeniu kompleksowej kontroli biura regionalnego w Tatarstanie oraz wszystkich przewoźników podlegających dozorowi tego biura, cofnięto certyfikaty przewoźnika lotniczego przewoźnikom: *Tulpar Airlines* i *Tatarstan Airlines* ze względu na istotne uchybienia w obszarze zarządzania bezpieczeństwem. Jeżeli chodzi o *Kogalymavia*, FATA wskazała, że przewoźnik ten został poddany kilku niezapowiedzianym inspekcjom w ciągu ostatnich czterech miesięcy, ze względu na wysoki współczynnik SAFA w 2013 r. Według FATA przewoźnik ten do dnia dzisiejszego rozwiązał wszystkie kwestie dotyczące wcześniejszych ustaleń i jest w stanie wykonywać przewozy krajowe i międzynarodowe zgodnie z warunkami swojego AOC.
- (123) Podczas spotkania przewoźnik *Kogalymavia* przedstawił prezentację na temat bieżących działań naprawczych. Przewoźnik poinformował o poprawie wyników w ramach SAFA, co pokazuje spadek współczynnika do 3,49, oraz o wprowadzeniu istotnych zmian strukturalnych i technicznych, takich jak: uruchomienie gruntownego planu odnowy wnętrza kabin, zawarcie umowy zewnętrznej na wszystkie działania w zakresie organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu z organizacją zatwierdzoną przez EASA; reorganizacja łańcucha dostaw części zapasowych; ustanowienie ośrodka kontroli obsługi technicznej (MCC); wymiana większości personelu w dziale obsługi technicznej oraz mianowanie nowego głównego mechanika z odpowiednim doświadczeniem.
- (124) W oparciu o informacje otrzymane podczas spotkania przyjęto, że nie jest konieczne organizowanie przesłuchania rosyjskich władz lotniczych bądź przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Przedstawiciele FATA poproszono o objęcie przewoźników lotniczych o wysokim współczynniku SAFA zintensyfikowanymi działaniami monitorującymi i o przekazanie Komisji stosownych informacji. Jeśli chodzi o *Kogalymavia*, Komisja wskazała, że mimo pozytywnych zmian, które zostały odnotowane, należy sprawdzić długoterminową skuteczność podjętych przez przewoźnika środków, a także efektywność jego systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- (125) Dlatego też zgodnie ze wspólnymi kryteriami oceniono, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej. Jeśli jednak jakiekolwiek 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.

- (126) Poziom bezpieczeństwa wykazywany przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy do Unii pozostaje przedmiotem ścisłego monitorowania. 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 Sudanu

- (127) Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o swoim udziale w wydarzeniu lotniczym zorganizowanym przez sudański organ lotnictwa cywilnego (SCAA) w dniach 5–6 grudnia 2013 r. w Chartumie. Udział ten umożliwił przedstawicielom Komisji zapoznanie się z efektami restrukturyzacji SCAA oraz ustalenie, że organ ten dysponuje wsparciem politycznym, aby nadal inwestować w bezpieczeństwo. Wsparcie to zostało publicznie wyrażone przez sudańskiego ministra odpowiedzialnego za lotnictwo cywilne w obecności przedstawicieli lokalnej społeczności lotniczej i przedstawicieli ICAO.
- (128) Władze sudańskie poczyniły wyraźne postępy na drodze do zbudowania swojej wiarygodności, w szczególności dzięki zwiększeniu budżetu, który umożliwił SCAA zatrudnienie wyspecjalizowanej kadry i odpowiednie wykształcenie swoich pracowników.
- (129) Do tych zmian muszą dostosować się przewoźnicy lotniczy posiadający sudańskie AOC. Dwóch z nich (*Sudan Airways* i *Nova Airways*) podniosło swoje normy i poddało się audytowi procedur.
- (130) Komisja oraz Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjęły realizowane działania. Z chwilą gdy SCAA uzna, że podlegający mu przewoźnicy lotniczy opracowali solidne procedury zgodne z międzynarodowymi normami, możliwe będzie zaplanowanie unijnej misji weryfikacyjnej na miejscu.
- (131) Ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Sudanu.

Przewoźnicy lotniczy z Królestwa Suazi

- (132) Po przeprowadzeniu kontroli USOAP w 2007 r. organ lotnictwa cywilnego z Suazi (SWACAA) zwrócił się do ICAO o nowy kod państwa i usunął z rejestru wszelkie dotychczasowe rejestracje. SWACAA cofnął również wszystkie wydane wcześniej AOC, w wyniku czego w państwie tym nie ma obecnie przewoźników z ważnym AOC.
- (133) Od czasu objęcia stanowiska przez nowego dyrektora generalnego w grudniu 2009 r., SWACAA wykazał wyraźną gotowość do wyeliminowania przyczyn ustaleń poczynionych w 2007 r. przez ICAO w ramach USOAP. SWACAA uzyskał nowy kod kraju ICAO (3DC) do celów rejestracji statków powietrznych.
- (134) Zainicjowano szeroko zakrojoną reformę całej funkcji nadzoru i wypracowano znaczące zmiany: zakończono proces reformy ram prawnych, trwa rozdzielanie organu regulacyjnego od instytucji zapewniającej usługi portu lotniczego oraz podpisano i wprowadzono w życie szereg partnerstw z państwami sąsiadującymi.
- (135) Dnia 21 stycznia 2014 r. Komisja zaprosiła SWACAA na konsultacje techniczne w Brukseli, które zaplanowano na dzień 27 stycznia 2014 r. Po wstępnym przyjęciu zaproszenia SWACAA odrzuciła je następnie, prosząc o więcej czasu, aby móc się odpowiednio przygotować.
- (136) W dniach 10–14 marca 2014 r. EASA przeprowadziła misję pomocy technicznej. Głównym zadaniem misji było udzielenie pomocy SWACAA pod kątem wzmocnienia bieżących działań tego organu ukierunkowanych na budowanie potencjału oraz udzielenie dodatkowych wskazówek dotyczących najlepszego sposobu rozwiązania otwartych kwestii z kontroli ICAO w ramach USOAP. Mimo że misja pomocy technicznej EASA nie jest kontrolą, odnotowano w jej trakcie znaczącą liczbę ważnych pozytywnych zmian.
- (137) Dnia 26 marca 2014 r. przedstawiciele SWACAA wystąpili przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Wyjaśnili oni, że organ ten jest w trakcie wdrażania zmienionego PDN uzgodnionego z ICAO w maju 2013 r. W ramach tego PDN i dzięki silnemu wsparciu i zaangażowaniu politycznemu oraz zwiększonemu finansowaniu podjęto znaczące wysiłki na rzecz rekrutacji i wykształcenia odpowiedniego personelu. SWACAA skorzystał także ze wsparcia w ramach projektu biura współpracy technicznej ICAO (TCB) poświęconego udzielaniu pomocy szkoleniowej, prawnej i organizacyjnej oraz wzmocnieniu potencjału w zakresie funkcji nadzoru. Eksperti ICAO

pracujący w ramach tego projektu oceniają obecnie poziom braku skutecznego wdrożenia (LEI) na 40 %, a wartość docelowa na zakończenie projektu (koniec czerwca 2014 r.) ma wynieść 35 %. Podejmowane będą dalsze wysiłki na rzecz zapewnienia trwałości rezultatów po zakończeniu projektu, w ramach których od lipca 2014 r. Suazi będzie gościł przedstawicieli Organizacji ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (SASO) Południowoafrykańskiej Wspólnoty Rozwoju (SADC). Wskazano także, że SWACAA nie uznaje żadnego statku powietrznego zarejestrowanego ze starym kodem kraju ICAO (3D) za podlegający nadzorowi tego organu.

- (138) SWACAA ustosunkował się do większości otwartych pytań z protokołu i odpowiedział na nie, a także przedstawił dowody potwierdzające z wykorzystaniem narzędzia internetowego ICAO: CMA. Trwa proces zatwierdzenia tych działań przez ICAO, w związku z czym oficjalny poziom bezpieczeństwa pozostaje na poziomie z 2007 r. mimo wprowadzenia od tego czasu znaczących pozytywnych zmian.
- (139) SWACAA złożył wniosek o przeprowadzenie ICVM w listopadzie 2014 r. w celu uzyskania zatwierdzenia ICAO dla wielu wdrożonych już działań naprawczych.
- (140) Komisja oraz Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem odnotowują zaangażowanie SWACAA na rzecz wdrożenia zmienionego PDN i poczynione już znaczne postępy oraz wspierają działania SWACAA na rzecz ustanowienia systemu lotnictwa, który będzie w pełni zgodny z normami ICAO.
- (141) Wobec znaczącego wzmocnienia funkcji nadzoru, które udało się już osiągnąć, w połączeniu z brakiem AOC i dopiero powoli rosnącym zapotrzebowaniem na nowe AOC, zgodnie ze wspólnymi kryteriami ocenia się, że Królestwo Suazi należy wykreślić z wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (142) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego będą nadal uważnie monitorować zdolność SWACAA do pełnego wywiązywania się ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zwracają się do SWACAA o informowanie Komisji o każdym nowo wydanym lub zmienionym AOC. Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą 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 Jemenu

- (143) Oficjalne sprawozdanie z dochodzenia w sprawie wypadku *Yemen Airways (Yemenia)*, który miał miejsce w Moroni (Komory) w dniu 29 czerwca 2009 r. zostało opublikowane dnia 25 czerwca 2013 r. W sprawozdaniu zawarto trzy główne zalecenia: po pierwsze, aby władze Komorów wprowadziły stałe środki nadzwyczajne umożliwiające prowadzenie działań poszukiwawczych, a następnie ratunkowych, w razie wypadku statku powietrznego, do którego dochodzi na wodach morskich w pobliżu ich lotnisk; po drugie, aby władze Jemenu dopilnowały, by wszystkie załogi wykonujące loty do Moroni zostały odpowiednio przeszkolone w zakresie realizacji procedur manewrów z widzialnością dla przypisanego toru (ang. *Visual Manoeuvring with Prescribed Track, MVI*); po trzecie, aby władze Jemenu dokonały przeglądu szkoleń pilotów *Yemenii*, w szczególności pod kątem ich zdolności do podejmowania decyzji w sytuacjach awaryjnych.
- (144) Dnia 7 listopada 2013 r. jemeński Organ ds. Lotnictwa Cywilnego i Meteorologii (CAMA) przesłał do Komisji pismo. W piśmie tym zawarto informacje na temat działań w zakresie bezpieczeństwa podjętych w odniesieniu do wypadku. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego został poinformowany o tych działaniach i związanych z nimi zmianach podczas posiedzenia w listopadzie 2013 r.
- (145) Komisja zorganizowała konsultacje techniczne, które odbyły się dnia 9 stycznia 2014 r. w Brukseli. Podczas konsultacji obecni byli przedstawiciele Komisji, eksperci z EASA i z państw członkowskich oraz przedstawiciele CAMA i *Yemenii*.
- (146) W dniu 17 grudnia 2013 r., przed konsultacjami technicznymi, Komisja przesłała CAMA konkretne pytania dotyczące nie tylko sprawozdania z wypadku, ale także szerszego zakresu odpowiedzialności CAMA w kontekście nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Jemenu. Komisja przesłała również CAMA zestaw konkretnych pytań, z prośbą o przekazanie ich przewoźnikowi *Yemenia*. Celem obu zestawów pytań było ułatwienie Komisji dokonania oceny jakości działań podjętych przez CAMA i przewoźnika *Yemenia* w odpowiedzi na zalecenia zawarte w sprawozdaniu z wypadku.
- (147) W odpowiedzi na określone zalecenia skierowane do władz jemeńskich CAMA wyjaśnił, że w ramach swoich działań zintensyfikował nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikiem *Yemenia*, w tym zwiększył liczbę inspekcji w kabinie i w kokpicie, oraz że nakazał *Yemenii* przeprowadzenie sprawdzianów kwalifikacji w zakresie obsługi linii i portów lotniczych w stosunku do wszystkich pracowników wykonujących loty do portów lotniczych kategorii „C”. W ramach dodatkowych działań CAMA poleciła *Yemenii* zwiększenie częstotliwości szkoleń w zakresie wychodzenia z trudnych sytuacji i z sytuacji przeciągnięcia (ang. *stall and upset recovery*).

- (148) W odpowiedzi na określone zalecenia skierowane do *Yemenu* przewoźnik ten wyjaśnił, że wdrożył zmiany w zakresie zarządu oraz osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za certyfikaty AOC, a także przeprowadził przegląd polityki i procedur i wprowadził stosowne zmiany. Przywołano także usprawnienia w zakresie audytów, szkolenia i wdrażania. Ponadto przedstawiciele *Yemenu* podkreślili prowadzenie regularnych szkoleń załóg z procedur awaryjnych na symulatorach, zgodnie z programem szkoleniowym firmy Airbus.
- (149) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego otrzymał dalsze informacje na temat rozmów technicznych, które miały miejsce podczas konsultacji, a także streszczenie dokumentacji, która została przekazana przez CAMA i przez *Yemenu*.
- (150) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami ocenia się, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z *Jemenu*. Poziom bezpieczeństwa wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w *Jemenu*, w tym *Yemenu*, będzie nadal ściśle monitorowany. Jeśli będą przesłanki wskazujące na niespełnianie międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (151) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać skuteczność przestrzegania odpowiednich norm bezpieczeństwa wśród przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w *Jemenu* poprzez ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Zambii

- (152) Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o najnowszej korespondencji otrzymanej od władz zambijskich, w tym o piśmie z dnia 10 grudnia 2013 r. z Ministerstwa Transportu. W piśmie tym odniesiono się do wcześniejszego pisma od Komisji z dnia 1 października 2013 r., w którym zawarto wytyczne dotyczące obszarów, na których przedmiotowe władze powinny się skoncentrować w kontekście poczynienia dalszych postępów i usprawnień.
- (153) W piśmie z dnia 10 grudnia 2013 r. od władz zambijskich poinformowano o powołaniu zarządu dla zambijskiego organu lotnictwa cywilnego oraz o zamiarze zatrudnienia dyrektora generalnego ds. lotnictwa cywilnego do dnia 31 stycznia 2014 r.
- (154) Komisja odpowiedziała dnia 21 stycznia 2014 r., potwierdzając, że pragnie podtrzymać konstruktywną wymianę z władzami zambijskimi. W przedmiotowej odpowiedzi Komisja zaproponowała także zorganizowanie konsultacji technicznych po mianowaniu nowego dyrektora generalnego ds. lotnictwa cywilnego, aby uzyskać informacje na temat postępów oraz zapewnić Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uzyskanie pełnych informacji.
- (155) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego odnotowały stałe postępy czynione przez zambijski Departament Lotnictwa Cywilnego oraz zachęciły władze Zambii do kontynuowania wysiłków, tak aby — we właściwym momencie i po przeprowadzeniu niezbędnej weryfikacji — umożliwić ponowny przegląd obecnych ograniczeń w wykonywaniu przewozów.
- (156) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Zambii.
- (157) W art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego — a w stosownych przypadkach przyspieszonego — podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz minimalizacji skutków dla działalności zarobkowej niezbędne jest, aby decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii były publikowane i wchodziły w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (158) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (159) 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 kwietnia 2014 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH PEŁNEMU ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH UE, Z WYJĄTKAMI ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republika Ghany
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
PAMIR AIRLINES	Nieznany	PIR	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:			Republika Angoli
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli
AIR NAVE	017	Nieznany	Republika Angoli
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republika Angoli
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nieznany	Republika Angoli
DIEXIM	007	Nieznany	Republika Angoli
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nieznany	Republika Angoli
GIRA GLOBO	008	GGL	Republika Angoli
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:			Republika Beninu
AERO BENIN	PEA No 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA No 014/ ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Nieznany	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/ MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA No 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA No 11/ ANAC/MDCTTP- PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:			Republika Konga
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
EMERAUDE	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
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 operatora
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
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 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 MALEBO	409/CAB/MIN/ TVC/0122/2012	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)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/059/2012	CXR	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/0196/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/040/2011	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	KGO	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministerialny (zarządzenie 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)
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)

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 operatora
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)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	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)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			Erytrea

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem Gabon Airlines, Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua i Indonesia Air Asia, w tym:			Republika Indonezji
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republika Indonezji
ASCO NUSA AIR	135-022	Nieznany	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	121-043	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 operatora
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republika Indonezji
BATIK AIR	121-050	BTK	Republika Indonezji
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	ESD	Republika Indonezji
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nieznany	Republika Indonezji
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
HEAVY LIFT	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Nieznany	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	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
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	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 operatora
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
NAM AIR	121-058	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezji
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nieznany	Republika Indonezji
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republika Indonezji
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nieznany	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nieznany	Republika Indonezji
SKY AVIATION	121-028	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	PNS	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	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 operatora
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	Nieznany	Republika Indonezji
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie, z wyjątkiem Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republika Kazachstanu
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republika Kazachstanu
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazachstanu
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstanu

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 operatora
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
LUK AERO (wcześniej EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republika Kazachstanu
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR BISHKEK (wcześniej EASTOK AVIA)	15	EAA	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Republika Kirgiska
HELI SKY	Nieznany	HAC	Republika Kirgiska
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Republika Kirgiska
KYRGYZ AIRLINES	Nieznany	KGZ	Republika Kirgiska
KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP AVIATION	6	Nieznany	Republika Kirgiska
S GROUP INTERNATIONAL	Nieznany	IND	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	Nieznany	BIS	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 operatora
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Republika Kirgiska
SUPREME AVIATION	40	SGK	Republika Kirgiska
TEZ JET	46	TEZ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AEREOS LDA	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nieznany	Republika Mozambiku
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nieznany	Republika Mozambiku
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
HCP — HELICOPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nieznany	Republika Mozambiku
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republika Mozambiku
LAM — LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	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 operatora
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambiku
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNA- TIONAL LDA	MOZ-17	Nieznany	Republika Mozambiku
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nieznany	Republika Mozambiku
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAM- BIQUE, SA	MOZ-10	Nieznany	Republika Mozambiku
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republika Mozambiku
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Nieznany	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiada- jący certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			Republika Nepalu
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Nieznany	Republika Nepalu
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nieznany	Republika Nepalu
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Republika Nepalu
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERA- TIONS)	058/2010	Nieznany	Republika Nepalu
FISHTAIL AIR	017/01	Nieznany	Republika Nepalu
GOMA AIR	064/2010	Nieznany	Republika Nepalu
MAKALU AIR	057A/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nieznany	Republika Nepalu
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republika Nepalu
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Republika Nepalu
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Nieznany	Republika Nepalu
SIMRIK AIR	034/00	Nieznany	Republika Nepalu
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republika Nepalu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
SITA AIR	033/2000	Nieznany	Republika Nepalu
TARA AIR	053/2009	Nieznany	Republika Nepalu
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republika Nepalu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Filipinach, z wyjątkiem Philippine Airlines i Cebu Pacific Air, w tym:			Republika Filipin
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Nieznany	Republika Filipin
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republika Filipin
AIR JUAN AVIATION	2013053	Nieznany	Republika Filipin
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republika Filipin
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Nieznany	Republika Filipin
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Nieznany	Republika Filipin
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republika Filipin
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nieznany	Republika Filipin
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Nieznany	Republika Filipin
CM AERO SERVICES	20110401	Nieznany	Republika Filipin
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Nieznany	Republika Filipin
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nieznany	Republika Filipin
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Nieznany	Republika Filipin
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republika Filipin
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republika Filipin
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republika Filipin
LION AIR	2009019	Nieznany	Republika Filipin

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nieznany	Republika Filipin
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	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	SRQ	Republika Filipin
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Nieznany	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	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 operatora
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	TRG	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Nieznany	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nieznany	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nieznany	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nieznany	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nieznany	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Republika Sudanu
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republika Sudanu
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
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

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 operatora
<i>KUSH AVIATION</i>	060	KUH	Republika Sudanu
<i>MARSLAND COMPANY</i>	040	MSL	Republika Sudanu
<i>MID AIRLINES</i>	025	NYL	Republika Sudanu
<i>NOVA AIRLINES</i>	046	NOV	Republika Sudanu
<i>SUDAN AIRWAYS</i>	001	SUD	Republika Sudanu
<i>SUN AIR COMPANY</i>	051	SNR	Republika Sudanu
<i>TARCO AIRLINES</i>	056	TRQ	Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:			Zambia
<i>ZAMBEZI AIRLINES</i>	Z/AOC/001/ 2009	ZMA	Zambia

ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
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
AIR ASTANA ⁽¹⁾	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 Airbus A319/320/321, zgodnie z zapisem w AOC	Aruba (Królestwo Niderlandów)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50, 2 statków powietrznych typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
GABON AIRLINES ⁽³⁾	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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Challenger CL-601, 1 statku powietrznego typu HS-125-800	Cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska, Republika Południowej Afryki
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

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo operatora	Typ statku powietrznego objętego ograniczeniem	Znak(-i) rejestracyjny(-e) oraz numer(-y) seryjny(-e), o ile jest (są) dostępny(-e)	Państwo rejestracji
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Cała flota z wyjątkiem: 14 statków powietrznych typu Airbus A300, 8 statków powietrznych typu Airbus A310, 1 statek powietrzny 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
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Cała flota z wyjątkiem: 3 statków powietrznych typu Boeing B737-300, 2 statków powietrznych typu ATR 72-500, 1 statek powietrzny typu ATR 42-500, 1 statek powietrzny typu 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

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ W zakresie swej obecnej działalności na terytorium Unii Afrijet może eksploatować wyłącznie wymienione określone statki powietrzne.

⁽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.