

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/2322**z dnia 10 grudnia 2015 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006⁽²⁾ ustanowiono 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 tego wykazu. Istotne informacje przekazały także niektóre 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 danego 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⁽³⁾ (Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego).
- (5) Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uaktualnione dane na temat wspólnych konsultacji prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia (WE) nr 473/2006⁽⁴⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Botswany, Republiki Gwinei, Indii, Indonezji, Iranu, Iraku, Kazachstanu, Libanu, Madagaskaru, Mozambiku, Nepalu, Filipin, Sudanu, Tajwanu, Tajlandii i Zambii. Komisja przekazała również Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat sytuacji w Gruzji, Libii, na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej i w Jemenie oraz konsultacji technicznych z Federacją Rosyjską.
- (6) EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyniki analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w ramach prowadzonego przez ICAO globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem (USOAP, ang. Universal Safety Oversight Audit Programme). W tym kontekście państwa członkowskie poproszono 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

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

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

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/1991 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4).

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

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

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (10) W następstwie dokonanej przez EASA analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w 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. Malta poinformowała Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o pewnych działaniach, jakie podjęła w stosunku do szeregu przewoźników lotniczych z Malty, a Estonia przedstawiła sprawozdanie dotyczące sytuacji przewoźnika lotniczego AS Avies. Przed posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego Grecja przedstawiła informacje o określonych działaniach, jakie podjęła w odniesieniu do kilku greckich przewoźników lotniczych.
- (11) Państwa członkowskie jeszcze raz potwierdziły swoją gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały, iż w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa przez przewoźników unijnych istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Botswany

- (12) Urząd Lotnictwa Cywilnego Botswany w piśmie z dnia 27 sierpnia 2015 r. przedstawił informacje o postępach w usuwaniu uchybień leżących u podstaw istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa oraz innych ustaleń dokonanych przez ICAO. Urząd wykazał, że poczyniono dalsze postępy w zakresie wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Urząd Lotnictwa Cywilnego Botswany współpracuje z Biurem Regionalnym ICAO, które nadal go wspiera w rozwiązywaniu kwestii leżących u podstaw istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa oraz innych ustaleń. Urząd zwrócił się do ICAO aby w celu sprawdzenia usunięcia uchybień leżących u podstaw istotnych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa przeprowadziła przed końcem 2015 r. skoordynowaną inspekcję potwierdzającą (ang. *Coordinated Validation Mission*, ICVM).
- (13) Postęp we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa i dostępne informacje na temat bezpieczeństwa świadczą, że nie ma podstaw do decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń wykonywania przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Botswanie. Komisja uważa jednak, że należy nadal dokładnie monitorować sytuację.
- (14) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie do niego przewoźników lotniczych z Botswany.

⁽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).

Przewoźnicy lotniczy z Republiki Gwinei

- (15) Zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu technicznym z Komisją, które odbyło się w Brukseli w styczniu 2013 r., właściwy organ Republiki Gwinei, tj. Direction nationale de l'aviation civile (dalej DNAC) regularnie przekazywał Komisji informacje na temat trwającego procesu wdrażania planu działań naprawczych, zatwierzonego przez ICAO w grudniu 2012 r., oraz na temat wszelkich działań powiązanych z tym procesem.
- (16) W najnowszym sprawozdaniu z postępu prac przedstawionym przez DNAC i otrzymanym przez Komisję w dniu 10 sierpnia 2015 r., opisano ostatnie działania i zmiany dotyczące wdrażania planu działań naprawczych, który kładzie obecnie nacisk na status procesu certyfikacji przewoźników lotniczych i rejestracji statków powietrznych. Wszystkie wcześniejsze certyfikaty przewoźnika lotniczego (AOC) zawieszono pod koniec marca 2013 r. Zakończono pełny (5-etapowy), zgodny z wymogami ICAO, proces certyfikacji przewoźników lotniczych *Eagle Air* i *PROBIZ Guinée*, a przewoźnicy ci otrzymali certyfikaty przewoźnika lotniczego odpowiednio w dniu 10 kwietnia 2015 r. (nr 1/DNAC/2015) i 4 sierpnia 2015 r. (nr 2/DNAC/2015). Proces certyfikacji rozpoczął również czterech innych przewoźników lotniczych, a mianowicie: *Konair*, *Sahel Aviation Guinée*, *Fly Nimba Airlines* i *Ijet Aviation*.
- (17) Poczyniono postępy w rejestracji statków powietrznych i DNAC poinformował, że do rejestru statków powietrznych dodano pięć nowych statków powietrznych.
- (18) Stopniowe wdrażanie planu działań naprawczych, zgodnie z tym, co zostało zatwierdzone przez ICAO w grudniu 2012 r., oraz dostępne obecnie informacje nie dają podstaw do decyzji dotyczącej nałożenia zakazu lub ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Gwinei. Sytuacja nadal jednak wymaga dokładnego monitorowania.
- (19) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Republiki Gwinei.
- (20) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Indii

- (21) W dniu 20 października 2015 r. odbyły się konsultacje techniczne między Komisją, EASA, państwami członkowskimi, przedstawicielami Dyrekcji Generalnej ds. lotnictwa cywilnego Indii (dalej indyjską DGCA) i przewoźnikiem *Air India*. Indyjska DGCA przedstawiła informacje dotyczące środków zrównoważonego rozwoju wdrażanych w odniesieniu do ich zdolności nadzoru nad bezpieczeństwem. Konsultacje techniczne były również okazją do omówienia z indyjską DGCA relacji przewoźników lotniczych z Indii i programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (programu SAFA).
- (22) Z konsultacji tych jasno wynika, że nawet jeśli indyjska DGCA wdrożyła już niektóre środki w celu poprawy trwałości udoskonaleń bezpieczeństwa lotniczego, w różnych dziedzinach stwierdzono potrzebę dalszych działań. Z drugiej strony indyjska DGCA korzysta z bazy danych SAFA w celu monitorowania wyników indyjskich przewoźników lotniczych w ramach programu SAFA. Dowodem na to jest m.in. wskazanie przez indyjską DGCA, że w czerwcu 2015 r. spotkała się z *Air India* w celu omówienia obowiązujących w *Air India* procedur mających wpływ na zarządzanie wydajnością w ramach programu SAFA.
- (23) *Air India* przedstawił przegląd swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, podsumowanie informacji statystycznych SAFA w podziale na segmenty floty, przykłady strategii komunikacyjnej dotyczącej jego programu zarządzania bezpieczeństwem oraz szczegóły procedur SAFA, które wdrożył na potrzeby ciągłego doskonalenia.
- (24) W pismach z dnia 29 października 2015 r., w następstwie spotkania technicznego, Komisja podtrzymała szereg uwag wobec indyjskiej DGCA, w tym zalecenie dokładniejszego monitorowania wyników SAFA indyjskich przewoźników lotniczych. Komisja poinformowała również *Air India*, że postępek w zakresie zarządzania

procesami SAFA należy wykazać w oparciu o wyniki w ramach programu SAFA. Zarówno indyjskiej DGCA jak i *Air India* uświadomiono prerogatywy EASA na mocy mandatu nadanego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 452/2014⁽¹⁾ (część TCO) do przeprowadzania ocen bezpieczeństwa operatorów z państw trzecich, oraz fakt że wyniki osiągnięte w ramach programu SAFA są jednym z kluczowych elementów uwzględnianych przez EASA przy przeprowadzaniu takich ocen.

- (25) Komisja przyjęła do wiadomości informacje przedstawione przez indyjską DGCA i *Air India*. Jednocześnie uznano, że nie jest konieczne nałożenie zakazu ani ograniczeń wykonywania przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indiach, ale konieczne są dalsze konsultacje techniczne, by zagwarantować bieżące rozpatrywanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa.
- (26) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 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 Indii.
- (27) Komisja zamierza kontynuować swoje oficjalne konsultacje z indyjską DGCA, zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (28) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych u przewoźników lotniczych z Indii na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (29) Konsultacje z właściwymi organami Indonezji, tj. Dyrekcją Generalną ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji (DGCA Indonezji) są nadal w toku, a ich celem jest monitorowanie postępów DGCA Indonezji w doprowadzeniu do zgodności nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Indonezji, z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W następstwie kontroli ICAO przeprowadzonej w maju 2014 r. DGCA Indonezji sfinalizowała swój plan działań naprawczych i jest w trakcie realizowania przewidzianych w nim działań naprawczych. Na wniosek DGCA Indonezji w dniu 29 października zorganizowane zostało spotkanie techniczne z udziałem Komisji, EASA, niektórych państw członkowskich i DGCA Indonezji oraz przewoźników lotniczych *Citilink*, *Lion Air* i *Batik Air*. Spotkanie to wykazało, że przygotowano niezbędne działania naprawcze w celu usunięcia nieprawidłowości z poprzednich audytów, ale działania te są nadal jedynie na różnych etapach wdrażania. Główne niedociągnięcia, które wykryto, dotyczą przeprowadzania inspekcji w odniesieniu do przewoźników lotniczych oraz statków powietrznych. Procedury dotyczące ich przeprowadzania istnieją, ale w praktyce nie zawsze są stosowane. Liczba nieprawidłowości wykrywanych podczas inspekcji pozostaje niska, a zgłaszanie nieprawidłowości do kontrolowanych firm nie zawsze wykonywane jest zgodnie z procedurami. Brakuje odpowiednich procedur działań następczych związanych z ustaleniami, realne monitorowanie wykrytych nieprawidłowości jest niewystarczające a terminy nie są przestrzegane, a nawet nie zawsze wyznaczane. DGCA Indonezji zajmuje się około 59 certyfikatów AOC, a liczba tamtejszych przewoźników lotniczych rośnie w znacznym tempie. Jest bardzo ważne, aby DGCA Indonezji nadała za tymi zmianami.
- (30) Przewoźnik lotniczy *Citilink* przedstawił prezentację na temat rozwoju przedsiębiorstwa i zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwie. Spółka rozwija się nabywając około ośmiu nowych statków powietrznych rocznie i wydaje się, że systemy i procedury są stopniowo utrwalane. Poprawiono analizę danych lotu, a spółka jest świadoma zagrożeń eksploatacyjnych. Ustanowiono system zarządzania bezpieczeństwem, który wymaga jednak dopracowania, w tym w odniesieniu do niskiego poziomu doniesień o incydentach i zdarzeniach.
- (31) Przewoźnicy *Lion Air* i *Batik Air* przedstawili wspólną prezentację, gdyż obaj są członkami *Lion Air Group*. Wzrost tych dwóch przewoźników lotniczych nadal jest dynamiczny; w 2016 r. każdy z nich ma odebrać około 10 nowych statków powietrznych i porównywalną liczbę w kolejnych latach. Najważniejszymi wyzwaniami dla tych przewoźników lotniczych są zatrudnienie i przeszkolenie we wszystkich dziedzinach wystarczającej liczby pracowników. Obaj przewoźnicy lotniczy przedstawili plany dotyczące szkolenia załóg lotniczych oraz rekrutacji i szkolenia innych pracowników. W *Lion Air* minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji nowo zatrudnianych pilotów oraz wymagania, jakie należy spełnić aby zostać dowódcą statku powietrznego, są stosunkowo niskie w porównaniu do często trudnych warunków operacyjnych. W związku z tym, oraz ze względu na szybki rozwój przewoźnika, w *Lion Air* jest wielu stosunkowo niedoświadczonych pilotów. Może to mieć związek z dużą liczbą niestabilizowanych podejść do lądowania i wysokiego ryzyka występowania incydentów podczas lądowania (twardych lądowań, przypadków wyjścia poza pas startowy). Przykładem tego jest wyjście poza pas startowy przewoźnika lotniczego *Batik Air* w dniu 6 listopada 2015 r. W

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

odniesieniu do tego konkretnego incydentu, DGCA Indonezji i przewoźnik lotniczy *Batik Air* podjęli natychmiastowe działania, aby odpowiednio przeanalizować incydent i podjąć środki ograniczające ryzyko. Poprawiono ponadto system monitorowania parametrów lotu, co przyniosło wymierne rezultaty oraz poprawę wyników w zakresie bezpieczeństwa. System zarządzania bezpieczeństwem wydaje się dobrze rozwinięty, a ostatnio odnotowano też poprawę zgłaszania incydentów i zdarzeń, choć faktyczne wdrażanie środków zaradczych i identyfikacja zagrożeń wymaga dopracowania. Z posiedzenia jasno wynikało, że zagrożeniami dla przewoźnika *Lion Air* i *Batik Air* są szybki wzrost i względny brak doświadczenia załóg lotniczych.

- (32) DGCA Indonezji zaproszono na przesłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 25 listopada 2015 r. DGCA Indonezji potwierdziła kwestie, o których była mowa podczas posiedzenia technicznego w dniu 29 października 2015 r. Obejmują one program stałego monitorowania oraz system zarządzania stwierdzonymi niedociągnięciami. Przedstawiono wyniki nadzoru w odniesieniu do czterech indonezyjskich przewoźników lotniczych, którzy są obecnie wyłączeni z ogólnego zakazu dotyczącego indonezyjskich przewoźników lotniczych, jak również w odniesieniu do trzech przewoźników lotniczych obecnych na przesłuchaniu. DGCA Indonezji przedstawiła także rozwój systemów zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa. DGCA Indonezji zwróciła się do Komisji o przeprowadzenie wizyty weryfikacyjnej na miejscu. Wizyta taka stworzy okazję do przeglądu postępów i do określenia realnego poziomu wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa w urzędzie i u przewoźników lotniczych.
- (33) Przewoźnicy lotniczy *Citilink*, *Lion Air* i *Batik Air* przedstawili wyjaśnienia co do ich rozwoju oraz wdrażania przez nich zarządzania bezpieczeństwem, w dużej mierze spójne z ich prezentacjami podczas spotkania technicznego z dnia 29 października.
- (34) W piśmie z dnia 22 października 2015 r., DGCA Indonezji powiadomiła Komisję, że od ostatniej wymiany informacji wydano certyfikaty dwóm nowym przewoźnikom lotniczym, a mianowicie przewoźnikowi *Alda Trans Papua* wydano AOC nr 135-054, a przewoźnikowi *Weststar Aviation Indonesia* wydano AOC nr 135-059. DGCA Indonezji nie przedstawiła jednak dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W tym samym piśmie DGCA Indonezji poinformowała Komisję, że cofnięto AOC przewoźników lotniczych: *Pacific Royale Airways* (AOC 121-045), *Air Maleo* (AOC 121-041, tylko w zakresie krajowych operacji obsługi ładunku), *Manunggal Air Service* (AOC 121-020), *Nusantara Buana Air* (AOC 135-041), *Survai Udara Penas* (Persero, AOC 135-006) i *Asconusa Air Transport* (AOC 135-022).
- (35) Choć odnotowano postępy od czasu kontroli ICAO w maju 2014 r., a nawet od czasu spotkania technicznego w październiku, weryfikacja postępów jest warunkiem koniecznym do uzyskania niezbędnego zaufania do bezpieczeństwa, by rozważyć dalsze złagodzenie zakazu wykonywania przewozów przez indonezyjskich przewoźników lotniczych. Dlatego w celu zebrania niezbędnych informacji w 2016 r. zorganizowana zostanie unijna wizytacja oceniająca na miejscu. Obecnie nie istnieją jednak wystarczające dowody na poparcie decyzji w odniesieniu do dalszych odstępstw od zakazu wykonywania przewozów przez indonezyjskich przewoźników lotniczych, w tym dotyczącego *Citilink*, *Lion Air* i *Batik Air*.
- (36) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, należy zmienić w celu włączenia *Alda Trans Papua* i *Weststar Aviation* do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. *Pacific Royale Airways*, *Manunggal Air Service*, *Nusantara Buana Air*, *Survai Udara Penas* i *Asconusa Air Transport* należy wykreślić z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Iranu

- (37) W dniu 30 marca 2010 r. przewoźnik lotniczy *Iran Air*, posiadający certyfikat wydany przez Organizację Lotnictwa Cywilnego Islamskiej Republiki Iranu, został wpisany do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. W następstwie wizytacji oceniającej na miejscu w dniu 5 lipca 2010 r. szczegółowej określono ograniczenia wykonywania przewozów przez flotę *Iran Air*.
- (38) *Iran Air* przedstawił Komisji informacje na temat floty, jaką obecnie dysponuje, wsparte odpowiednimi dokumentami. Przewoźnik ten zgłosił wniosek o wyłączenie z ograniczeń operacyjnych wszystkich statków powietrznych typu A320, co umożliwiłoby mu obsługę przewozów do Unii jego nowym statkiem powietrznym typu A320. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez *Iran Air*, średnia wieku floty A320 w *Iran Air* jest niższa niż średnia wieku statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji w Unii. *Iran Air* twierdzi również, że jest w stanie eksploatować statek powietrzny w bezpieczny sposób. Ponieważ jednak sprawdzenie przedstawionych dowodów nie było możliwe, Komisja uważa, że na podstawie informacji obecnie jej dostępnych nie może dodać nowego statku powietrznego do wykazu statków powietrznych, którymi *Iran Air* może obsługiwać połączenia do Unii.

- (39) Zgodnie z AOC przewoźnika *Iran Air*, liczba samolotów z typów dopuszczonych do eksploatacji w Unii uległa zmniejszeniu. Należy zatem odpowiednio zmienić wykaz statków powietrznych wyłączonych z zakazu i wymienionych w załączniku B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (40) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii należy zmienić w celu uwzględnienia aktualnej floty statków powietrznych *Iran Air* w załączniku B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Iraku

- (41) Od dnia 13 czerwca 2014 r. do dnia 16 marca 2015 r. EASA czterokrotnie kierowała pisma do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Iraku (irackiego ULC), w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa związanych z wynikami *Iraqi Airways* w ramach programu SAFA. W odniesieniu do tych kwestii, dane SAFA wskazują wyraźnie na brak wystarczającej analizy przyczyn usterek w *Iraqi Airways*.
- (42) W dniu 20 sierpnia 2014 r. *Iraqi Airways* złożyła do EASA wnioski o wydanie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego (TCO). EASA oceniła wniosek *Iraqi Airways* o TCO zgodnie z wymaganiami części TCO.
- (43) Prowadząc ocenę bezpieczeństwa *Iraqi Airways* na potrzeby zezwolenia TCO, EASA zgłosiła zasadnicze obawy dotyczące braku zdolności *Iraqi Airways* do rozwiązywania powstałych problemów związanych z bezpieczeństwem i przedkładania dokumentacji związanej z bezpieczeństwem w sposób terminowy. EASA uznała więc, iż dalsza ocena nie doprowadzi do wydania *Iraqi Airways* zezwolenia i że nie spełnia on stosownych wymogów rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014. W związku z tym w dniu 16 lipca 2015 r. EASA odrzuciła przedmiotowy wniosek TCO *Iraqi Airways* z oczywistych względów bezpieczeństwa opisanych powyżej.
- (44) Dnia 28 września 2015 r. Komisja skierowała pismo do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Iraku. Pismo to stanowiło oficjalne rozpoczęcie konsultacji z organami odpowiedzialnymi za nadzór regulacyjny nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Iraku, na podstawie przepisów art. 3 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006. W piśmie tym Komisja wyjaśniła podstawę dla otwarcia tych oficjalnych konsultacji dotyczących bezpieczeństwa działalności *Iraqi Airways* w ramach programu SAFA, jak również przesłanki negatywnej decyzji podjętej przez EASA w odniesieniu do wniosku *Iraqi Airways* o wydanie zezwolenia TCO.
- (45) W dniu 27 października 2015 r. Komisja napisała do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Iraku i *Iraqi Airways* informując ich, że sprawa *Iraqi Airways* została przewidziana w porządku obrad posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (24–26 listopada 2015 r.), oraz że zarówno Urząd Lotnictwa Cywilnego Iraku, jak i *Iraqi Airways* otrzymają możliwość złożenia wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (46) W dniu 3 listopada 2015 r. odbyła się wideokonferencja z udziałem Komisji, EASA, państw członkowskich i przedstawicielami zarówno Urzędu Lotnictwa Cywilnego Iraku, jak i *Iraqi Airways*. Podczas tej wideokonferencji Urząd Lotnictwa Cywilnego Iraku przedstawił zarys swoich zadań, w tym podstawowych zasad prowadzenia przezeń nadzoru nad bezpieczeństwem. Inne informacje dostarczone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Iraku obejmują przegląd kontroli, jakie przeprowadził u *Iraqi Airways*, a także opis sposobu, w jaki sposób urząd wykorzystuje informacje odnoszące się do programu SAFA. Prezentacja *Iraqi Airways* przedstawiona podczas wideokonferencji zawierała obok innych elementów tylko bardzo ogólny zarys informacji dotyczących jego systemu zarządzania bezpieczeństwem i jakością oraz innych procesów związanych z bezpieczeństwem.
- (47) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przesłuchał Urząd Lotnictwa Cywilnego Iraku i *Iraqi Airways* w dniu 25 listopada 2015 r. Obok innych elementów Urząd Lotnictwa Cywilnego Iraku wskazał, że odpowiada za nadzór nad siedmioma posiadaczami certyfikatów przewoźnika lotniczego, w tym *Iraqi Airways*. Urząd przedstawił także zestawienie działań planowanych w celu wzmocnienia swoich zdolności. EASA przekazała informacje na temat problemów związanych z bezpieczeństwem, które stanowiły podstawę jej negatywnej decyzji odnośnie do TCO.
- (48) *Iraqi Airways* przedstawił szereg elementów, w tym informacje dotyczące przeprowadzonych przez niego analiz SAFA i wynikających z nich działań. Prezentacja nie zawierała wystarczających dowodów potwierdzających szczegóły funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem i jakością *Iraqi Airways*. Informacje przekazane przez *Iraqi Airways* nie wystarczyły, aby w pełni rozwiać wątpliwości dotyczące problemów bezpieczeństwa, które doprowadziły do negatywnej decyzji EASA, a mianowicie do odmowy wydania *Iraqi Airways* zezwolenia TCO.
- (49) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu włączenia przewoźnika lotniczego *Iraqi Airways* do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

- (50) Ponieważ włączenie to jest bezpośrednią konsekwencją negatywnej decyzji EASA dotyczącej zezwolenia TCO, Komisja zamierza rozpatrzyć je ponownie, jeśli i kiedy EASA poinformuje Komisję, że uznała za spełnione warunki wydania pozytywnej decyzji odnośnie do *Iraqi Airways* na podstawie części TCO.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (51) Od lipca 2009 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Kazachstanie, z wyjątkiem jednego, podlegają pełnemu zakazowi wykonywania przewozów, głównie ze względu na brak możliwości organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano koncesje w Kazachstanie (Komitet lotnictwa cywilnego Kazachstanu), by wdrożyć i egzekwować stosowne międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Przewoźnika lotniczego *Air Astana* objęto częściowym wyłączeniem z zakazu. *Air Astana* został włączony do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 i części jego floty zezwolono na wykonywanie lotów do Unii, ograniczając poziom tych operacji do jego ówczesnych możliwości.
- (52) W roku 2014, po poprawie wyników SAFA, *Air Astana* zezwolono na zwiększenie liczby przewozów do Unii, lecz jedynie z wykorzystaniem typu statku powietrznego, który był dopuszczony do obsługi połączeń do Unii od 2009 r.
- (53) *Air Astana* przeszedł ponowną certyfikację Komitetu lotnictwa cywilnego Kazachstanu w kwietniu 2015 r., a w maju 2015 r. ponowną certyfikację w ramach kontroli bezpieczeństwa operacyjnego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA). Przewoźnik lotniczy regularnie dostarcza Komisji aktualnych informacji na temat swoich operacji lotniczych, szkoleń i obsługi technicznej. Audyt *Air Astana* przeprowadzony przez EASA w październiku 2015 r. w ramach części TCO nie wykazał niezgodności z normami międzynarodowymi. Uznano, że *Air Astana* dysponuje odpowiednim personelem i jest skutecznie zarządzany przez kompetentny międzynarodowy zespół kierowniczy, wraz z personelem lokalnym. Spółka ta wypracowała solidną i trwałą kulturę bezpieczeństwa. Zespół audytowy EASA bez zastrzeżeń zarekomendował *Air Astana* do zezwolenia TCO.
- (54) Do celów dostarczania aktualnych informacji na temat nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie, Komitet lotnictwa cywilnego Kazachstanu poproszono o złożenie wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 24 listopada 2015 r. Wskazał on, że podjęto szereg działań w celu wyeliminowania uchybień stwierdzonych przez ICAO w 2014 r. podczas skoordynowanej inspekcji potwierdzającej (ICVM), włączając istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa (SSC, ang. Significant Safety Concerns) w dziedzinie operacji lotniczych. Działania te obejmują ustanowienie programu szkoleń dla inspektorów bezpieczeństwa lotniczego i poprawę procedur dotyczących certyfikacji przewoźników lotniczych i wydawania szczególnych zatwierdzeń. W odniesieniu do SSC, Komitet lotnictwa cywilnego Kazachstanu wskazał, że rozwiązań nie należy spodziewać się przed końcem 2015 r. (najwcześniej). Ponadto w listopadzie 2015 r. właściwe organy Kazachstanu podpisały protokół porozumienia z podmiotem świadczącym usługi konsultingowe, którego przedmiotem jest podniesienie poziomu skutecznego wdrożenia odpowiednich norm bezpieczeństwa w Kazachstanie. Komitet lotnictwa cywilnego Kazachstanu wskazał również, że w 2015 r. ponowną certyfikację uzyskało ogółem 12 podmiotów podlegających jego nadzorowi, a 5 AOC cofnięto. Chociaż są to pozytywne zmiany, utrzymuje się znacząca niepewność w odniesieniu do poziomu zgodności procesów certyfikacji przewoźników lotniczych, jak również skuteczności środków regulacyjnych wdrażanych w odpowiedzi na SSC.
- (55) *Air Astana* zaproszono również do złożenia wyjaśnień na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego dnia 24 listopada 2015 r. Przewoźnik *Air Astana* przedstawił dowody, że ustanowił trwałą i skuteczną procedurę zarządzania bezpieczeństwem i eliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa, przeprowadza analizy przyczyn usterek i promuje kulturę bezpieczeństwa w ramach swojej organizacji. Przewoźnik lotniczy wykazał zdolność do zarządzania zmianami w skali swojej działalności w bezpieczny i wydajny sposób. *Air Astana* dopilnował ponadto, by nadzór nad jego flotą był prowadzony zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (56) Przewoźnik lotniczy *SCAT JSC*, posiadający certyfikat wydany w Kazachstanie, wystąpił z wnioskiem o umożliwienie mu ustnego przedstawienia swojego stanowiska na posiedzeniu Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i dokonał stosownej prezentacji w dniu 24 listopada 2015 r. Przewoźnik lotniczy z powodzeniem zakończył certyfikację Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez *SCAT JSC* kilka jego statków powietrznych typu Boeing B-737 i B-757 jest zarejestrowanych na Litwie. Choć Komisja uznaje postępy osiągnięte przez *SCAT JSC*, przewoźnik ten nie dostarczył dowodów, że jego operacje lotnicze, jak również nieprzerwana zdolność do lotu i obsługa techniczna jego statków powietrznych są zgodne ze stosownymi normami bezpieczeństwa.
- (57) Na podstawie informacji dostępnych Komisji, w tym także dostarczonych w trakcie przesłuchania w dniu 24 listopada 2015 r., stwierdzono, że projekt reformy regulacyjnej w Kazachstanie w zakresie lotnictwa cywilnego powoli posuwa się naprzód. Jednakże przed znacznym złagodzeniem ograniczeń, które mają obecnie zastosowanie do przewoźników lotniczych podlegających nadzorowi Komitetu lotnictwa cywilnego Kazachstanu innych niż *Air Astana*, należy wykonać dalej idące postępy, a mianowicie rozwiązać nieuregulowane jeszcze SSC w dziedzinie operacji lotniczych.

- (58) Na podstawie informacji dostępnych Komisji, pozytywnych wyników kontroli TCO w *Air Astana* i wyjaśnień, jakich udzielił on podczas przesłuchania przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, uznaje się, że warunki uzasadniające utrzymanie częściowego zakazu dla *Air Astana*, już nie występują.
- (59) Komisja zamierza bardziej szczegółowo zbadać sprawę SCAT JSC, w celu zagwarantowania, że wszelkie przyszłe potencjalne złagodzenie zakazu wykonywania przewozów przez SCAT JSC nie będzie stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa lotów do Unii.
- (60) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii należy zmienić w celu usunięcia *Air Astana* z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (61) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do statków powietrznych przewoźnika *Air Astana* na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Libanu

- (62) Trwają konsultacje z właściwymi organami Libanu, tj. libańskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego, w celu potwierdzenia, że Liban realizuje plan działań naprawczych, który został opracowany w odpowiedzi na SSC w oparciu o skoordynowaną inspekcję potwierdzającą (ICVM) przeprowadzoną w grudniu 2012 r.
- (63) W dniu 4 listopada 2015 r. przedstawiciele libańskiego ULC oraz przewoźnicy lotniczy *Middle East Airlines* i *Wings of Lebanon* wzięli udział w spotkaniu technicznym w Brukseli z Komisją i EASA, aby przedstawić aktualizację dotyczącą postępów libańskiego ULC, głównie w zakresie rozwiązania kwestii SSC, w sprawie powołania zarządu libańskiego ULC i rozdzielenia funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem z funkcjami świadczenia usług, które obecnie są połączone w libańskim ULC.
- (64) Libański ULC dostarczył ICAO dodatkowe informacje w odniesieniu do SSC i przedstawił te informacje podczas spotkania technicznego. Libański ULC poprosił niedawno ICAO o weryfikację działań naprawczych, jednak jeszcze nie miała ona miejsca. Wskazano, że dyrekcja ds. bezpieczeństwa lotów oraz dział ds. certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi mają bardziej niezależny status w ramach libańskiego ULC, jednak podczas spotkania technicznego nie przedstawiono jednoznacznych dowodów na to.
- (65) Przewoźnik lotniczy *Middle East Airlines* zaprezentował swoją działalność oraz system zarządzania bezpieczeństwem i z prezentacji wynikało, że ma kontrolę nad procedurami w dziedzinach kluczowych dla bezpieczeństwa operacji lotniczych, szkolenia załogi, zdatności do lotu, zarządzania jakością i zarządzania bezpieczeństwem. EASA przekazała informację, że niedawne spotkanie z *Middle East Airlines* w sprawie jego wniosku o wydanie zezwolenia TCO przyniosło pozytywne rezultaty. Przewoźnik lotniczy regularnie organizuje kontrole przeprowadzane przez osoby trzecie w celu złagodzenia braku nadzoru nad bezpieczeństwem przez właściwy organ i coraz bardziej doskonalą wdrażanie międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (66) Przewoźnik lotniczy *Wings of Lebanon* przedstawił swoją działalność w oparciu o jedyny posiadany statek powietrzny i obowiązujące u niego procedury w zakresie bezpieczeństwa. Ostatnio wymieniono kadrę tego przewoźnika lotniczego, co doprowadziło do poprawy procedur operacyjnych dotyczących przewozów lotniczych i stało się dobrym punktem wyjścia do opracowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- (67) Poprawa systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, mimo jej stopniowości, w połączeniu ze środkami zaradczymi podjętymi przez *Middle East Airlines* oraz dostępne informacje dotyczące bezpieczeństwa, nie stanowią obecnie podstaw do decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń eksploatacyjnych na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libanie. Niemniej w celu starannego monitorowania sytuacji nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Libanu zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (68) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez wpisanie do niego przewoźników lotniczych z Libanu.

- (69) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Madagaskaru

- (70) Komisja kontynuuje konsultacje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego Madagaskaru (Aviation Civile de Madagascar). Na wniosek ULC Madagaskaru w dniu 2 października 2015 r. w Brukseli odbyło się spotkanie między Komisją, EASA i państwami członkowskimi z jednej strony, a ULC Madagaskaru i przewoźnikiem lotniczym *Air Madagascar* z drugiej strony.
- (71) Podczas tego spotkania ULC Madagaskaru i *Air Madagascar* przedstawili informacje na temat postępów poczynionych przez oba podmioty w odniesieniu do ich odpowiednich planów działań naprawczych i zapobiegawczych, które zastosowały w celu usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa wskazanych w motywach 66–74 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2011. Zarówno ULC Madagaskaru, jak i *Air Madagascar* uważają, że te uchybienia w zakresie bezpieczeństwa zostały odpowiednio uwzględnione; ULC Madagaskaru zgłosił wniosek o ponowną ocenę ograniczeń w wykonywaniu przewozów nałożonych na *Air Madagascar*.
- (72) Komisja przyjęła do wiadomości informacje ULC Madagaskaru o postępach w usuwaniu uchybień stwierdzonych przez ICAO, jak również informacje przedstawione przez ULC i przewoźnika lotniczego *Air Madagascar* dotyczące ich odpowiednich planów działań naprawczych i zapobiegawczych. Mimo uznania postępów poczynionych przez ULC Madagaskaru i przewoźnika lotniczego *Air Madagascar*, a nawet biorąc pod uwagę przewidywany dalszy postęp, nie można jednak stwierdzić, że spełnione zostały warunki do złagodzenia obecnego częściowego zakazu dla *Air Madagascar*. Nadal konieczna jest kontrola realnego wdrożenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa. ULC Madagaskaru musi skonsolidować swoje doświadczenia w zakresie nowych procesów, które wprowadził. W tym względzie UE może rozważyć wizytację służącą ocenie na miejscu na Madagaskarze w pierwszym kwartale 2016 r. Ponadto w chwili obecnej nie istnieją wystarczające dowody, aby uzasadnić złagodzenie ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących przewoźników lotniczych z Madagaskaru.
- (73) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Madagaskaru.

Przewoźnicy lotniczy z Mozambiku

- (74) Unijna ocena bezpieczeństwa, która odbyła się we kwietniu 2015 r., pozwoliła Komisji stwierdzić, że choć właściwe organy lotnictwa cywilnego w Mozambiku, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (ULC Mozambiku) wykazały znaczące postępy we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa, w Mozambiku nadal utrzymują się istotne niedociągnięcia w zakresie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. W związku z tym podjęto decyzje, że Komisja wraz z EASA udzieli ULC Mozambiku pomocy technicznej w usuwaniu pozostałych uchybień i zakończeniu procesu budowy zdolności wewnętrznych niezbędnych do zapewnienia trwałości osiągniętych wyników.
- (75) Długoterminowy projekt pomocy technicznej zainicjowano w dniu 12 października 2015 r. i będzie on realizowany do początku czerwca 2016 r. Pierwsza faza projektu przyniosła pewne wstępne rezultaty. Szczegółowy przegląd ram prawnych i obowiązujących przepisów lotniczych doprowadził do korekt i ulepszeń z myślą o późniejszym przyjęciu odnośnych przepisów. Uwzględniono zasady i strukturę szeregu unijnych aktów prawnych dotyczących lotnictwa cywilnego, w celu dostosowania ich do specyfiki systemu lotnictwa cywilnego w Mozambiku. Działania skoncentrowano na systematycznym rozpatrywaniu wszystkich otwartych ustaleń ICAO USOAP, w celu znacznego zwiększenia wskaźnika skutecznej realizacji. Miała miejsce kolejna runda rozmów ze wszystkimi istniejącymi przewoźnikami i przeprowadzono przegląd statusu ich certyfikacji. Rozpatrywana jest możliwość zawarcia szeregu protokołów współpracy w celu wzmocnienia niektórych z najtrudniejszych dla ULC Mozambiku kwestii. Zainicjowano identyfikację wszystkich wewnętrznych procedur i procesów ULC Mozambiku, które wymagają istotnej poprawy.
- (76) W dniu 14 września 2015 r. rozpoczęto krótkoterminowy projekt pomocy technicznej, który zakończono w dniu 13 listopada 2015 r. W ramach projektu zapewniono szkolenia i doradztwo w zakresie certyfikacji lotnisk i nadzoru, koncentrując się w szczególności na nowym międzynarodowym porcie lotniczym Nacala i istniejącym międzynarodowym porcie lotniczym Beira.
- (77) Niemniej na obecnym etapie zgodnie z międzynarodowymi normami zdolność ULC Mozambiku do nadzorowania działalności w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Mozambiku jest jeszcze niewystarczająca. Nie ma zatem wystarczających przesłanek do uzasadnienia decyzji o złagodzeniu zakazu wykonywania przewozów nałożonego na wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mozambiku.

- (78) Zgodnie z wykazem przedstawionym przez ULC Mozambiku w dniu 5 listopada 2015 r. w Mozambiku certyfikowano trzech nowych przewoźników lotniczych, a mianowicie: *Ambassador Lda* (AOC MOZ-21), *Everett Aviation Lda* (AOC MOZ-18) i *Inaer Aviation Mozambique Lda* (AOC MOZ-19). ULC Mozambiku nie był jednak w stanie przedstawić dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Za pośrednictwem tego samego wykazu ULC Mozambiku poinformował Komisję, że uchylono AOC uprzednio zawieszono na czas procesu ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych *Aero-Serviços Sarl* (AOC MOZ-08), *Emílio Air Charter Lda* (AOC MOZ-05) i *Unique Air Charter Lda* (AOC MOZ-13).
- (79) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii należy zmienić w celu włączenia przewoźników lotniczych *Ambassador Lda*, *Everett Aviation Lda* i *Inaer Aviation Mozambique Lda*. do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 i usunięcia z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 przewoźników lotniczych *Aero-Serviços Sarl*, *Emílio Air Charter Lda* i *Unique Air Charter Lda*.

Przewoźnicy lotniczy z Nepalu

- (80) Komisja kontynuowała konsultacje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego Nepalu (nepalskim ULC) w celu określenia jego zdolności do wystarczającego wdrożenia i egzekwowania stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (81) Komisja i EASA odwiedziły nepalski ULC w dniach 5–9 października 2015 r. Celem inspekcji na miejscu było, aby EASA mogła udzielać pomocy technicznej w formie oceny postępów poczynionych przez nepalski ULC w związku z wynikami kontroli ICAO oraz dokonać przeglądu planu działania na rzecz włączenia i przedstawienia zaleceń w celu wyeliminowania pozostałych kwestii. Komisja uczestniczyła w wizycie na miejscu w celu dokonania przeglądu postępów poczynionych przez nepalski ULC w zakresie uchybień, które doprowadziły do zakazu, jakim objęto nepalskich przewoźników lotniczych w grudniu 2013 r.
- (82) Kontrola na miejscu potwierdziła, że nepalski ULC poczynił znaczne postępy we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa. ICAO uważa, że plan działań naprawczych opracowany przez nepalski ULC w pełni uwzględnia ustalenia, w tym ustalenia, które doprowadziły do SSC ICAO. W trakcie kontroli na miejscu nie było jednak możliwe zweryfikowanie realizacji tych działań. Nadal obowiązuje SSC dotyczące operacji lotniczych. Nepalski ULC oczekuje w grudniu 2015 r. wizyty zespołu ds. bezpieczeństwa Biura Regionalnego ICAO, której celem będzie przeprowadzenie wstępnej oceny wdrożenia działań naprawczych z myślą o przeprowadzeniu inspekcji ICVM w pierwszym kwartale 2016 r. Podczas tej inspekcji ICVM ICAO zweryfikuje skuteczność realizacji działań naprawczych. Nepalski ULC prowadzi regularny program audytu na wszystkich przewoźników lotniczych oraz innych dostawców usług podlegających jego nadzorowi. Jednakże ten program kontroli wymaga jeszcze udoskonalenia.
- (83) Podczas spotkania z Nepalu, minister turystyki, kultury i lotnictwa cywilnego podkreślił potrzebę pełnego upodmiotowienia nepalskiego ULC, tak by jego funkcje dotyczące bezpieczeństwa były niezależne od szczebla politycznego, a także dysponowania odpowiednio wykwalifikowanym personelem personelem, jako niezbędnych elementów poprawy systemu nadzoru nad lotnictwem w Nepalu. Minister poinformował Komisję o przygotowywanych dalszych zmianach w nepalskiej ustawie o lotnictwie cywilnym w celu rozwiązania kwestii instytucjonalnych i niezależności funkcji nadzorczej nad bezpieczeństwem od usługodawców, oraz że nepalski ULC ma pełne wsparcie w usuwaniu wszelkich stwierdzonych nieprawidłowości.
- (84) W dniach 7 i 8 października 2015 r. Komisja i EASA odbyły wizytę kontrolną u przewoźników lotniczych *Buddha Air*, *Yeti Airlines*, *Tara Air* i *Nepal Airlines Corporation*, zarejestrowanych w Nepalu, w celu przeprowadzenia krótkiego przeglądu postępów osiągniętych od czasu poprzedniej wizyty w lutym 2014 r. Wszyscy czterej przewoźnicy lotniczy zostali certyfikowani zgodnie z pięcioetapowym podejściem i nepalski ULC realizuje regularny nadzór nad nimi. Rozwój systemów zarządzania bezpieczeństwem i kultury bezpieczeństwa u tych przewoźników lotniczych jest na różnych etapach dojrzałości i, choć niektórzy z nich są wyraźnie bardziej zaawansowani niż inni, żaden nie spełnia stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (85) Nepalski ULC poinformował też o wydaniu certyfikatów dwóm nowym przewoźnikom lotniczym. *Saurya Airlines* wydano certyfikat AOC nr 083/2014 w dniu 13 listopada 2014 r. oraz *Himalaya Airlines* wydano certyfikat AOC nr 084/2015 w dniu 09 marca 2015 r. Nepalski ULC nie był jednak w stanie przedstawić dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tymi przewoźnikami lotniczymi jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

- (86) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii należy zmienić w celu włączenia *Saurya Airlines* i *Himalaya Airlines* do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Filipin

- (87) Komisja, EASA i państwa członkowskie nadal ściśle monitorowały poziom bezpieczeństwa wykazywany przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Filipinach i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie przeprowadzanych w odniesieniu do filipińskich przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (88) Przed posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, urząd lotnictwa cywilnego Filipin (ULC Filipin) przekazał Komisji pewne informacje techniczne związane z jego nadzorem w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Filipinach. W informacjach tych wskazano, że obecnie na Filipinach AOC posiada 38 aktywnych przewoźników. Kierownictwo ULC Filipin, które do tej pory pracowało nad pozytywnymi zmianami w lotnictwie cywilnym na Filipinach nie zmieniło się i jest zdecydowane wdrażać swój program ciągłego doskonalenia. Ponadto informacje dostarczone przez ULC Filipin oraz analizy dostępnych informacji o wypadkach i incydentach nie wskazują, aby pojawiły się niepokojące tendencje w odniesieniu do certyfikowanych filipińskich przewoźników lotniczych.
- (89) *Philippine Airlines*, *Air Philippines' Corporation* i *Cebu Pacific Air* zostały w ostatnich latach poddane przez SAFA kontrolom na ziemi. Sprawozdania wskazują na brak niekorzystnych tendencji związanych z elementami tych kontroli na ziemi SAFA.
- (90) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 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 Filipin.
- (91) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych z Filipin, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Przewoźnicy lotniczy z Federacji Rosyjskiej

- (92) Komisja, EASA i państwa członkowskie nadal ściśle monitorują skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w trybie priorytetowym inspekcji na płycie u niektórych przewoźników rosyjskich na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (93) W dniu 23 października 2015 r. Komisja, przy udziale EASA i państwa członkowskiego, odbyła spotkanie z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego. Celem spotkania było dokonanie przeglądu wyników w zakresie bezpieczeństwa uzyskanych przez rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie inspekcji na płycie w ramach SAFA, przeprowadzonych w okresie od 20 września 2014 r. do 19 października 2015 r., oraz wskazanie przypadków wymagających szczególnej uwagi.
- (94) Podczas tego spotkania Komisja wskazała na brak należytej analizy przyczyn niedociągnięć przez niektóre podmioty o współczynniku SAFA 2 lub wyższym. Rosyjska Federalna Agencja Transportu Lotniczego oznajmiła, że nieprawidłowości stwierdzone w trakcie kontroli SAFA są regularnie analizowane i że skuteczność działań naprawczych podejmowanych przez operatorów jest stale monitorowana. Agencja zobowiązała się do przeprowadzenia działań następczych w przypadkach, gdzie niezgodności jeszcze nie zostały odpowiednio usunięte oraz dostarczenia Komisji aktualnych informacji na temat statusu tych przypadków. Ponadto przedstawiła ona aktualne informacje na temat ostatnich przypadków zawieszenia lub cofnięcia AOC przewoźników lotniczych podlegających jej nadzorowi.
- (95) W oparciu o dostępne informacje przyjęto, że nie jest konieczne organizowanie przesłuchania rosyjskich władz lotniczych bądź przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Federacji Rosyjskiej przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Uzgodniono jednak, że należy kontynuować regularne spotkania ekspertów ds. bezpieczeństwa Komisji i organów rosyjskich, co najmniej raz przed każdym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

- (96) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 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 Federacji Rosyjskiej.
- (97) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych Federacji Rosyjskiej, przeprowadzając w trybie priorytetowym inspekcje na płycie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (98) Jeżeli te inspekcje wskażą istnienie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań wobec przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Sudanu

- (99) Sudański Urząd Lotnictwa Cywilnego (sudański UCL) utrzymuje regularne kontakty z Komisją, w szczególności w kwestii oceny przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Sudanie. Nadzorowanie działalności szeregu przewoźników lotniczych przez sudański UCL poprawiło się. Sudański UCL potwierdził swoją gotowość do przyjęcia wizytacji oceniającej na miejscu w październiku 2015 r., następnie jednak złożył wniosek o przełożenie wizyty na początek 2016 r., on sam oraz przewoźnicy lotniczy mieli więcej czasu na wdrożenie międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (100) Należy przeprowadzić unijną ocenę bezpieczeństwa w celu określenia, czy sudański UCL i przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Sudanie spełniają międzynarodowe normy bezpieczeństwa.
- (101) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oceniono zatem, że na obecnym etapie nie istnieją wystarczające 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 Tajwanu

- (102) W związku z dwoma wypadkami śmiertelnymi, jakich doświadczył przewoźnik lotniczy *TransAsia Airways* w ciągu ostatnich 18 miesięcy, Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z urzędem lotnictwa cywilnego Tajwanu (ULC Tajwanu) zgodnie z przepisami określonymi w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006. ULC Tajwanu i przewoźnik lotniczy *TransAsia Airways* zostali w związku z tym zaproszeni na spotkanie techniczne w Brukseli dnia 19 października 2015 r. z Komisją i EASA w celu omówienia kwestii dotyczących systemu nadzoru nad bezpieczeństwem wprowadzonego przez urząd, jak również poziomu bezpieczeństwa w *TransAsia Airways*.
- (103) Podczas tego spotkania ULC Tajwanu poinformował, że jego system nadzoru nad bezpieczeństwem opiera się na normach i zalecanych metodach postępowania ICAO oraz wyjaśnił, odsyłając do ośmiu krytycznych elementów ICAO, jak wywiązywał się ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. ULC Tajwanu przedstawił bardziej szczegółowo działania podjęte po zdarzeniach i wypadkach związanych z przewoźnikiem lotniczym *TransAsia Airways* w ciągu ostatnich dwóch lat. Zgodnie z krajowymi przepisami ULC Tajwanu zamroził też poziom operacji lotniczych prowadzonych przez przewoźnika lotniczego *TransAsia Airways* na okres jednego roku od dnia drugiego wypadku. ULC Tajwanu podkreślił wreszcie swoje zobowiązanie do wdrożenia załącznika 19 ICAO i zapowiedział, że przez koniec 2017 r. przeprowadzi ocenę systemu zarządzania bezpieczeństwem u wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajwanie.
- (104) Podczas tego samego spotkania, przewoźnik lotniczy *TransAsia Airways* poinformował Komisję, że po tragicznych wypadkach w 2014 i 2015 r. opracowano i wdrożono plan poprawy bezpieczeństwa lotów w następujących dziedzinach: kultura korporacyjna, inżynieria organizacji, system zarządzania bezpieczeństwem, szkolenia i wskaźniki. Poinformował on, że w 2015 r. wprowadzono istotne zmiany w organizacji przewoźnika lotniczego, w tym wymianę kadry kierowniczej najwyższego szczebla u przewoźnika lotniczego, utworzenie departamentu ds. zapewniania jakości, powołanie komitetu ds. bezpieczeństwa lotów do celów kształtowania polityki, propagowania bezpieczeństwa i odnowy floty, tak aby średni wiek floty w 2016 r. wyniósł cztery lata. Podjęto także konkretne działania w celu poprawy szkolenia załóg lotniczych. Oprócz nadzoru sprawowanego przez ULC Tajwanu, w 2015 r. wizyty oceniające przeprowadzone zostały przez ATR i fundację bezpieczeństwa lotów z udziałem Airbusa i Bureau Veritas. Obie wizyty na miejscu doprowadziły do szeregu zaleceń, które zostały uwzględnione w planie działań naprawczych opracowanym następnie przez przewoźnika lotniczego *TransAsia Airways*.

- (105) Pod koniec posiedzenia ULC Tajwanu powtórzył, że wszystkie aspekty lotnictwa na Tajwanie są zgodne z międzynarodowymi normami określonymi przez ICAO i zobowiązał się nadal ściśle monitorować poziom bezpieczeństwa przewoźnika lotniczego *TransAsia Airways* oraz wdrażanie planów działań naprawczych i zapobiegawczych.
- (106) Na podstawie informacji, jakimi dysponuje Komisja, stwierdzono, że nie było konieczne, by ULC Tajwanu i przewoźnik lotniczy *TransAsia Airways* stawili się przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i nie jest konieczne wprowadzenie zakazu wykonywania przewozów przez przewoźników lotniczych z Tajwanu. Jednakże ULC Tajwanu i przewoźnik lotniczy *TransAsia Airways* wyrazili zgodę na dalsze konsultacje techniczne w celu umożliwienia Komisji śledzenia realizacji odpowiednich planów działań naprawczych i zapobiegawczych oraz kwestii związane z bezpieczeństwem, które mogą być omawiane na bieżąco.
- (107) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajwanu.
- (108) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Tajwanie.

Przewoźnicy lotniczy z Tajlandii

- (109) Pismem z dnia 14 października 2015 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego Tajlandii (ULC Tajlandii) przekazał Komisji informacje na temat postępów w realizacji działań naprawczych odnoszących się do SSC ICAO oraz innych nieprawidłowości stwierdzonych przez ICAO i Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego. Stwierdzono, że rząd Tajlandii w ciągu kilku miesięcy zdołał dokonać przekształcenia byłej dyrekcji lotnictwa cywilnego w niezależny ULC Tajlandii. ULC Tajlandii zatrudnił nowych specjalistów technicznych i dodatkowy personel do inspekcji oraz jest w trakcie dalszego wzmocnienia zasobów ludzkich.
- (110) W dniach 9–12 listopada 2015 r. EASA przeprowadziła wizytę w Tajlandii, w tym w ULC Tajlandii, w celu dokonania przeglądu uchybień stwierdzonych przez ICAO w świetle wniosków TCO dwóch tajlandzkich przewoźników lotniczych. Uwagi zgłoszone przez EASA są spójne z ustaleniami z ICAO. EASA stwierdziła stosunkową wrażliwość i przeciążenie ULC Tajlandii, lecz odnotowała jednocześnie pozytywne zmiany. Dalsze działania wymagają wsparcia politycznego i realistycznie ocenionego, wystarczającego czasu na wdrożenie działań naprawczych w trwały sposób.
- (111) Na wniosek rządu Tajlandii, w dniu 23 listopada 2015 r. zorganizowano spotkanie techniczne z udziałem Komisji, EASA, wysokich rangą urzędników z rządu Tajlandii, urzędników ULC Tajlandii i przedstawicieli przewoźnika lotniczego *Thai Airways International*. Informacje przekazane w trakcie tego spotkania w sprawie ulepszenia systemu lotnictwa cywilnego Tajlandii również uznano za znaczące dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (112) W związku z tym zaproszono delegację Tajlandii na przesłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 25 listopada. ULC Tajlandii przedstawił udoskonalenia organizacyjne i krótko-, średnio- i długoterminowe plany działania, które powinny zaradzić stwierdzonym przez ICAO niedociągnięciom oraz rozwiązać kwestie SSC. W odniesieniu do harmonogramów, ULC Tajlandii wyjaśnił, że zapewnienie wysokiej jakości systemu bezpieczeństwa lotniczego jest dla niego ważniejsze niż określanie terminów, których nie będzie można dotrzymać. ULC Tajlandii zamierza wdrożyć europejskie przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa i zawiera umowy z EASA i innymi europejskimi partnerami, aby wesprze ten proces. Przewoźnik lotniczy *Thai Airways* przedstawił prezentację o swym rozwoju i przestrzeganiu międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zarządzania bezpieczeństwem w swej działalności.
- (113) Chociaż skuteczne wdrożenie międzynarodowych norm bezpieczeństwa pozostaje na niskim poziomie, jak wskazują wyniki kontroli ICAO z lutego 2015 r., rząd oraz ULC Tajlandii zdecydowanie zaangażowali się w usprawnienie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Tajlandii i przedstawili dowody, że w krótkim czasie

poczyniono już istotne postępy. Ponadto dostępne informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajlandii nie stanowią podstaw do decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń operacyjnych. Niemniej w celu starannego monitorowania sytuacji nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Tajlandii zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.

- (114) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oceniono zatem, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajlandii.
- (115) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników powietrznych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii.
- (116) Jeśli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia kolejnych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Zambii

- (117) W dniu 4 września 2015 r. urząd lotnictwa cywilnego Zambii (ULC Zambii) przekazał Komisji aktualne informacje na temat prac związanych z planem działań Zambii na rzecz bezpieczeństwa. Z aktualizacji tej wynika, że poczyniono znaczne postępy. Niemniej niektóre działania nadal znajdują się w fazie końcowej i nie zostały w pełni zrealizowane. W porozumieniu między Komisją a ULC Zambii zdecydowano przełożyć wizytę oceniającą UE na początek 2016 r.
- (118) Oczekuje się, że ULC Zambii będzie nadal pracować nad wdrożeniem międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Komisja zamierza dokonać dalszych przygotowań do przeprowadzenia wizytacji oceniającej w celu sprawdzenia realizacji tych standardów w Zambii na miejscu na początku 2016 r.
- (119) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 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.
- (120) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006,
- (121) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

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

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 10 grudnia 2015 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK A

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

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

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Beninie, w tym:			Republika Beninu
AERO BENIN	PEA nr 014/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republika Beninu
AFRICA AIRWAYS	Nieznany	AFF	Republika Beninu
ALAFIA JET	PEA nr 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/ DEA/SCS	Nieznany	Republika Beninu
BENIN GOLF AIR	PEA nr 012/MDCTTP- PR/ANAC/DEA/SCS	BGL	Republika Beninu
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr 013/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	LTL	Republika Beninu
COTAIR	PEA nr 015/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	COB	Republika Beninu
ROYAL AIR	PEA nr 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republika Beninu
TRANS AIR BENIN	PEA nr 016/ MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republika Beninu
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	Republika Kongo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Kongo
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Kongo (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Kongo (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			Erytrea
ERITREAN AIRLINES	AOC nr 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:			Republika Gabońska
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republika Gabońska
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republika Gabońska
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem przewoźników Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua i Indonesia Air Asia, w tym:			Republika Indonezji
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Nieznany	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republika Indonezji
BATIK AIR	121-050	BTK	Republika Indonezji
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	ESD	Republika Indonezji
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nieznany	Republika Indonezji
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nieznany	Republika Indonezji
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nieznany	Republika Indonezji
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
HEAVY LIFT	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republika Indonezji
KAL STAR	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KOMALA INDONESIA	135-051	Nieznany	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republika Indonezji
MARTABUANA ABADION	135-049	Nieznany	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nieznany	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
MY INDO AIRLINES	121-042	Nieznany	Republika Indonezji
NAM AIR	121-058	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezji
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nieznany	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republika Indonezji

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kazachstanie z wyjątkiem przewoźnika Air Astana, w tym:			Republika Kazachstanu
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republika Kazachstanu
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republika Kazachstanu
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republika Kazachstanu
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstanu
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republika Kazachstanu
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republika Kazachstanu
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republika Kazachstanu
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republika Kazachstanu
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republika Kazachstanu
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republika Kazachstanu
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republika Kazachstanu
IRTYSH AIR	AK-0468-13	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 przewoźnika
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republika Kazachstanu
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republika Kazachstanu
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstanu
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republika Kazachstanu
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republika Kazachstanu
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republika Kazachstanu
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republika Kazachstanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:			Republika Kirgiska
AIR BISHKEK (wcześniej EASTOK AVIA)	15	EAA	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
HELI SKY	47	HAC	Republika Kirgiska
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP INTERNATIONAL (wcześniej S GROUP AVIATION)	45	IND	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	43	BIS	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska
TEZ JET	46	TEZ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Mozambiku, w tym:			Republika Mozambiku
AMBASSADOR LDA	MOZ-21	Nieznany	Republika Mozambiku
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nieznany	Republika Mozambiku
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nieznany	Republika Mozambiku
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	Nieznany	Republika Mozambiku
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nieznany	Republika Mozambiku
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nieznany	Republika Mozambiku
EVERETT AVIATION LDA	MOZ-18	Nieznany	Republika Mozambiku
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nieznany	Republika Mozambiku
INAER AVIATION MOZAMBIQUE LDA	MOZ-19	Nieznany	Republika Mozambiku
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republika Mozambiku

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republika Mozambiku
MAKOND, LDA	MOZ-20	Nieznany	Republika Mozambiku
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republika Mozambiku
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Nieznany	Republika Mozambiku
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nieznany	Republika Mozambiku
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Nieznany	Republika Mozambiku
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republika Mozambiku
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			Republika Nepalu
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nieznany	Republika Nepalu
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nieznany	Republika Nepalu
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republika Nepalu
FISHTAIL AIR	017/2001	Nieznany	Republika Nepalu
GOMA AIR	064/2010	Nieznany	Republika Nepalu
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Nieznany	Republika Nepalu
MAKALU AIR	057A/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nieznany	Republika Nepalu
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nieznany	Republika Nepalu
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nieznany	Republika Nepalu
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republika Nepalu
SAURYA AIRLINES	083/2014	Nieznany	Republika Nepalu
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republika Nepalu
SIMRIK AIR	034/2000	Nieznany	Republika Nepalu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republika Nepalu
SITA AIR	033/2000	Nieznany	Republika Nepalu
TARA AIR	053/2009	Nieznany	Republika Nepalu
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republika Nepalu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	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	54	AAJ	Republika Sudanu
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republika Sudanu
BADR AIRLINES	35	BDR	Republika Sudanu
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republika Sudanu
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudanu
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republika Sudanu
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republika Sudanu

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	17	Nieznany	Republika Sudanu
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republika Sudanu
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republika Sudanu
KUSH AVIATION	60	KUH	Republika Sudanu
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republika Sudanu
MID AIRLINES	25	NYL	Republika Sudanu
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republika Sudanu
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Zambii, w tym:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typy statków powietrznych objętych ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: 6 statków powietrznych typu Boeing B777 i 4 statków powietrznych typu Boeing B737-700.	Cała flota z wyjątkiem: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republika Angoli
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP.	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336).	Komory
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50, 2 statków powietrznych typu Falcon 900.	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Challenger CL-601, 1 statku powietrznego typu HS-125-800.	Cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG.	Republika Gabońska, Republika Południowej Afryki
IRAN AIR ⁽²⁾	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Cała flota z wyjątkiem: 10 statków powietrznych typu Airbus A300 i 2 statków powietrznych typu Airbus A310.	Cała flota z wyjątkiem: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL.	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

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typy statków powietrznych objętych ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
AIR MADAGASCAR	5R- M01/2009	MDG	Madagaskar	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B737, statków powietrznych typu ATR 72/42 oraz 3 statków powietrznych typu DHC 6-300.	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych należących do floty Boeing B737, zgodnie z zapisem w AOC, statków powietrznych należących do floty ATR 72/42, zgodnie z zapisem w AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republika Madagaskaru

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

⁽²⁾ 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.