

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2017/830**

z dnia 15 maja 2017 r.

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 474/2006<sup>(2)</sup> ustanowiono wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) przekazały Komisji informacje, które są istotne w kontekście uaktualnienia tego wykazu. Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe również przekazały istotne informacje. Na podstawie tych informacji należy uaktualnić przedmiotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub poprzez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny nad nimi, o istotnych faktach i względach stanowiących podstawę decyzji o nałożeniu na nich zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazach w załączniku A i B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się z dokumentami przekazanymi przez państwa członkowskie, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91<sup>(3)</sup> (Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego).
- (5) Komisja przekazała Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego uaktualnione dane na temat wspólnych konsultacji prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia (WE) nr 473/2006<sup>(4)</sup> z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Beninu, Boliwii, Indii, Indonezji, Libii, Mozambiku, Nigerii, Pakistanu, Saint Vincent i Grenadyn, Tajlandii, Ukrainy i Zimbabwe. Komisja przekazała również Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Afganistanie, Angoli, Gruzji, Gwinei Równikowej, Kazachstanie, Libanie i Nepalu oraz konsultacji technicznych z Federacją Rosyjską.
- (6) EASA przedstawiła wyniki analizy sprawozdań z kontroli przeprowadzonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) dla Komisji i Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO. W związku z powyższym poproszono państwa członkowskie o ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie prowadzonych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez państwa, w stosunku do których ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa lub w stosunku do których EASA stwierdziła istnienie znacznych uchybień w systemie nadzoru nad bezpieczeństwem. Oprócz konsultacji podjętych przez Komisję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie pozwala uzyskać dalsze informacje dotyczące skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zapewnianego przez przewoźników lotniczych, którym wydano koncesje w tych państwach trzecich.

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

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

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 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).

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

- (7) EASA przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzanych w ramach programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (program SAFA) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(1)</sup>.
- (8) Dodatkowo EASA przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach trzecich objętych środkami lub wymogami w zakresie monitorowania określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005. EASA przekazała informacje o planach dalszej pomocy technicznej i kontynuacji współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjnego i technicznego urzędów lotnictwa cywilnego, aby pomóc im wyeliminować niezgodności z obowiązującymi normami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego, oraz o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie zostały poproszone o udzielenie odpowiedzi na takie wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA. W tym względzie Komisja potwierdziła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji o pomocy technicznej udzielanej przez Unię i przez 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 odniesieniu do statków 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 egzekwowania przepisów oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o tych środkach. Zjednoczone Królestwo poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o działaniach podjętych w odniesieniu do przewoźnika lotniczego *Blu Halkin Ltd.*
- (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 unijnych przewoźników lotniczych istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

### **Przewoźnicy lotniczy z Beninu**

- (12) W dniach 29–31 marca 2017 r. przeprowadzono w Beninie unijną wizytację służącą ocenie na miejscu. W wizytacji tej uczestniczyli eksperci z Komisji, EASA i jednego państwa członkowskiego. Podczas wizytacji benińska Agence Nationale de l'Aviation Civile („benińska ANAC”) wykazała, że w ostatnich latach dokonała znacznych postępów we wdrażaniu norm i zalecanych metod postępowania ICAO.
- (13) Benińska ANAC została ustanowiona jako organ lotnictwa cywilnego posiadający niezależność finansową i funkcyjną na podstawie ustawy lotniczej przyjętej w 2013 r. Dowody wskazują na to, że benińska ANAC jest w stanie utrzymać i egzekwować rzetelny system regulacyjny i wydaje się, że przepisy krajowe są aktualizowane w sposób ciągły w celu dostosowania ich do nowych norm i zalecanych metod postępowania przyjmowanych przez ICAO. Jednakże podczas wizytacji stwierdzono pewne obszary wymagające poprawy, w szczególności w odniesieniu do czasu niezbędnego na przeprowadzenie procesu zmiany przepisów krajowych. Benińska ANAC przedstawiła dowody na to, że ustanowiła rzetelne procedury rekrutacji i szkolenia personelu. Jako że liczba w pełni wykwalifikowanych inspektorów przekracza liczbę wymaganą dla obecnego poziomu działalności lotniczej w Beninie, benińska ANAC wprowadziła programy wymiany inspektorów z państwami sąsiadującymi.
- (14) Podczas wizytacji benińska ANAC przedstawiła dowody potwierdzające, że certyfikacja przewoźników lotniczych prowadzona jest zgodnie z procedurami ICAO oraz że wszelkie czynności są dobrze udokumentowane. Dowody wskazują na to, iż benińska ANAC jest w stanie nadzorować działalność w dziedzinie lotnictwa w Beninie, jednak skuteczność działań nadzorczych można byłoby poprawić, gdyby opierały się one w większym stopniu na wynikach rzetelnej oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa.

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

- (15) W dniu 26 kwietnia 2017 r. benińska ANAC przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego działania naprawcze podjęte w celu uwzględnienia uwag poczynionych podczas unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu. Benińska ANAC poinformowała również o szeregu środków wprowadzonych w celu dalszej poprawy bezpieczeństwa lotniczego w Beninie. Środki te obejmują wzmocnienie kluczowych elementów nadzoru nad bezpieczeństwem, jak również przyjęcie ustaleń roboczych z organami innych państw dotyczących zaoferowania usług dodatkowych inspektorów, jeśli wymagałyby tego poziom operacji.
- (16) Na podstawie wszystkich obecnie dostępnych informacji, w tym wyników wizytacji z marca 2017 r., Komisja uważa, że benińska ANAC osiągnęła stale i w trwały sposób poprawia swoje wyniki. Komisja uznała również, że benińskiej ANAC nie brakuje woli zaangażowania się w ciągły dialog z Komisją. Z dostępnych informacji wynika, że benińska ANAC jest w stanie wywiązywać się ze swoich obowiązków dotyczących nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Beninie.
- (17) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Beninie z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (18) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Beninie.
- (19) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Boliwii**

- (20) W odniesieniu do przewoźników zarejestrowanych w Boliwii w ostatnich latach nie odnotowano poważnych problemów związanych z bezpieczeństwem. Jednak w wyniku śmiertelnego wypadku przewoźnika *LaMia* w dniu 29 listopada 2016 r. pojawiły się obawy co do sposobu, w jaki organy boliwijskie prowadzą nadzór nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych, za których odpowiadają.
- (21) W dniu 23 marca 2017 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym z udziałem przedstawicieli Komisji, EASA, jednego państwa członkowskiego oraz wysokich rangą przedstawicieli Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego Boliwii („DGAC”). Podczas spotkania DGAC wyjaśniła zmiany organizacyjne oraz plany wdrożenia solidnej kultury bezpieczeństwa, wprowadzenia ogólnego, przekrojowego systemu bezpieczeństwa, stworzenia kompleksowej bazy danych w dziedzinie bezpieczeństwa w celu skupienia się na ryzyku oraz poprawy procedur nadzoru i szkolenia personelu.
- (22) DGAC wyjaśniła, że już przed wypadkiem *LaMia* rząd boliwijski przyjął decyzje dotyczące poprawy struktury zarządzania DGAC w celu wzmocnienia cywilnego charakteru dyrekcji w porównaniu z uprzednim podejściem wojskowym. Obecnie rząd inwestuje w mechanizmy umożliwiające zwiększenie nadzoru nad bezpieczeństwem oraz zmianę ram prawnych, aby bardziej umożliwić DGAC stosowanie w razie potrzeby skutecznych środków egzekwowania przepisów. Środki te świadczą o woli organów boliwijskich do wzmocnienia zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, chociaż ich skuteczność będzie zależeć od ich realizacji, zaś organy boliwijskie mają nadal wiele do zrobienia pod względem dalszego wzmocnienia zdolności DGAC w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (23) Na wniosek Komisji oraz w wyniku konsultacji technicznych DGAC przekazała informacje dotyczące działalności w zakresie licencjonowania, certyfikacji i nadzoru oraz kwalifikacji i szkolenia personelu zajmującego się nadzorem nad bezpieczeństwem. DGAC przedstawiła również informacje na temat wypadków i poważnych incydentów, które miały miejsce w latach 2016 i 2017.
- (24) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane w trakcie posiedzenia poświęconego konsultacjom technicznym w dniu 23 marca 2017 r. oraz po tym posiedzeniu, ocenia się, że obecnie DGAC nie brakuje woli ani zdolności do działania w celu wyeliminowania wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (25) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie przewoźników lotniczych z Boliwii.

- (26) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Boliwii.
- (27) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Indii**

- (28) W dniu 28 marca 2017 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA, państwami członkowskimi i przedstawicielami Dyrekcji Generalnej ds. Lotnictwa Cywilnego Indii („indyjska DGCA”). Posiedzenie odbyło się w ramach wcześniejszej umowy z indyjską DGCA, zawartej na podstawie art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 i dotyczącej przeprowadzania regularnych konsultacji technicznych z Komisją w celu omówienia zobowiązań indyjskiej DGCA w zakresie certyfikacji i nadzoru w odniesieniu do certyfikowanych przez nią przewoźników lotniczych.
- (29) Podczas spotkania indyjska DGCA przedstawiła informacje obejmujące analizę wyników w ramach programu SAFA w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indiach, w tym porównanie wyników z 2016 i 2017 r. oraz szczegółowe informacje dotyczące nadzoru nad przewoźnikiem *Air India* posiadającym certyfikat wydany w Indiach. Indyjska DGCA przekazała również informacje na temat rozwoju zdolności nadzorczych, obejmujące stworzenie bazy danych dotyczącej inspekcji na płycie.
- (30) Podczas spotkania Komisja ponownie zwróciła uwagę indyjskiej DGCA na szereg elementów odnoszących się do obowiązków indyjskiej DGCA w zakresie certyfikacji i nadzoru. W szczególności, mimo że uwzględniono przejrzysty sposób przekazania Komisji przez indyjską DGCA informacji związanych z bezpieczeństwem, podkreślono jednak, że istnieje potrzeba ciągłego rozwoju przez DGCA w zakresie certyfikacji i nadzoru, w tym rekrutacji i szkolenia personelu technicznego, jak również potrzeba opracowania narzędzi umożliwiających systematyczne kontrolowanie i monitorowanie nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (31) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez indyjską DGCA w trakcie posiedzenia poświęconego konsultacjom technicznym w dniu 28 marca 2017 r., ocenia się, że obecnie indyjskiej DGCA nie brakuje woli ani zdolności do działania w celu wyeliminowania wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (32) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie przewoźników lotniczych z Indii.
- (33) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indiach.
- (34) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Indonezji**

- (35) Konsultacje Komisji z Dyrekcją Generalną ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji („indonezyjska DGCA”) są nadal w toku, a ich celem jest monitorowanie postępów indonezyjskiej DGCA w zapewnianiu zgodności systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Indonezji z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W tym kontekście w piśmie z dnia 16 marca 2017 r. indonezyjska DGCA przekazała Komisji dodatkowe informacje oraz aktualne dane na temat stanu indonezyjskiego lotnictwa oraz działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (36) Indonezyjska DGCA przekazała informacje za okres od listopada 2016 r. do marca 2017 r. w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji, nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do tych przewoźników, działań w zakresie egzekwowania przepisów podjętych przez indonezyjską DGCA, rozwoju indonezyjskich przepisów w zakresie lotnictwa, wykazu poważnych incydentów, które wydarzyły się w tym okresie, oraz pomocy technicznej udzielonej na rzecz indonezyjskiej DGCA.

- (37) W okresie od listopada 2016 r. do marca 2017 r. indonezyjska GDCA nie wydała certyfikatów dla nowych przewoźników lotniczych ani nie cofnęła żadnych certyfikatów przewoźnika lotniczego. W piśmie z dnia 16 marca 2017 r. indonezyjska DGCA stwierdziła, że jej priorytetem jest przygotowanie się na skoordynowaną inspekcję potwierdzającą ICAO, która odbędzie się w październiku 2017 r. Wyniki inspekcji pozwolą zorientować się w stanie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Indonezji. Indonezyjska DGCA nie przedstawiła dowodów na to, że nadzór nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych znajdujących się obecnie w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (38) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie lub usunięcie przewoźników lotniczych z Indonezji.
- (39) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji.

### **Przewoźnicy lotniczy z Libii**

- (40) W dniu 6 marca 2017 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA, jednym państwem członkowskim a libijskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego („LYCAA”).
- (41) Podczas spotkania LYCAA przedstawił informacje na temat działań w zakresie nadzoru, w tym planów dotyczących rekrutacji i szkolenia personelu technicznego oraz strategicznego podejścia do rozwoju technicznego w kontekście budowania potencjału w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. LYCAA potwierdził, że w zakresie, na jaki pozwalają ograniczenia związane z trudnym środowiskiem działania, jest zaangażowany w wykonywanie swoich międzynarodowych zobowiązań w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego.
- (42) Komisja przyjmuje do wiadomości starania podejmowane przez kierownictwo LYCAA oraz fakt, że LYCAA jest zaangażowany we współpracę z Komisją, aby w jej ramach przekazywać aktualizacje dotyczące statusu swoich obowiązków w zakresie nadzoru.
- (43) Komisja odnotowuje jednak utrzymujące się problemy związane ze środowiskiem operacyjnym w Libii oraz wynikające z nich konsekwencje dla LYCAA w odniesieniu do jego zdolności do wywiązania się ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. Komisja uznaje zatem, że na podstawie wszystkich dostępnych informacji Libia nie jest obecnie w stanie wywiązać się ze swoich międzynarodowych zobowiązań w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego.
- (44) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w unijnym wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Libii.

### **Przewoźnicy lotniczy z Mozambiku**

- (45) W dniach 6–10 lutego 2017 r. przeprowadzono w Mozambiku unijną wizytację służącą ocenie na miejscu. W wizytacji tej uczestniczyli eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich. Podczas wizytacji Instytut Lotnictwa Cywilnego Mozambiku („IACM”) wykazał, że w ostatnich latach poczynił znaczne postępy. IACM skoncentrował się na wdrażaniu norm i zalecanych metod postępowania ICAO. IACM ma tradycyjne podejście do bezpieczeństwa lotniczego oparte na zachowaniu zgodności z przepisami, ale rozpoczął wdrażanie i stosowanie współczesnych technik zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, w tym państwowego programu bezpieczeństwa.
- (46) Od czasu ostatniej unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu w kwietniu 2015 r. osiągnięto znaczne postępy obejmujące wprowadzenie w Mozambiku nowej ustawy lotniczej i nowego statutu IACM. W wyniku przyjęcia nowej ustawy lotniczej obecnie aktualizowanych jest wiele dodatkowych przepisów i wymogów, a także podręczników i procedur, aby dostosować je do nowej ustawy lotniczej i najnowszych zmian w międzynarodowych normach bezpieczeństwa. Zatrudnienie w IACM uległo poprawie, zaś nadzór nad działalnością lotniczą w Mozambiku sprawują bardziej wykwalifikowani inspektorzy. Szkoleni są kolejni inspektorzy, a obecny plan zatrudnienia jest wystarczający dla poziomu działalności lotniczej w Mozambiku. Zaplecze IACM również uległo poprawie. IACM został ustanowiony jako organ lotnictwa cywilnego posiadający niezależność administracyjną, finansową, majątkową i funkcyjną.

- (47) Dowody wskazują na to, iż IACM jest w stanie nadzorować działalność w dziedzinie lotnictwa w Mozambiku i utrzymać rzetelny system regulacyjny oraz że IACM wdraża i egzekwuje obowiązujące przepisy lotnicze w celu usunięcia wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa. System nadzoru nad bezpieczeństwem w Mozambiku jest ugruntowany, chociaż prowadzone są działania w celu jego usprawnienia oraz zapewnienia, by był on zgodny z najnowszymi zmianami międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (48) W ramach kontroli reprezentatywnej grupy w trakcie unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu odwiedziono trzech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mozambiku – a mianowicie dwóch największych przewoźników lotniczych w Mozambiku oraz przedsiębiorstwo wykonujące loty śmigłowcami. W wyniku wizyt u tych trzech przewoźników lotniczych zauważono, że opracowali oni systemy zarządzania jakością i bezpieczeństwem, posiadają kontrolę nad obsługą techniczną i ciągłą zdadnością do lotu oraz wykonują operacje zgodnie z przepisami obowiązującymi w Mozambiku. Przewoźnicy lotniczy wdrażają międzynarodowe normy bezpieczeństwa i mają możliwość usuwania uchybień w zakresie bezpieczeństwa oraz wykazali chęć usuwania takich uchybień.
- (49) W dniu 17 marca 2017 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA i IACM. IACM poinformował Komisję o postępach dokonanych od momentu unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu; uzgodniono także, że IACM przedstawi dalsze informacje dotyczące działań naprawczych podjętych w odniesieniu do uwag poczynionych podczas wizytacji. IACM wyjaśnił, że wykorzystał te uwagi, aby podnieść kwestie z przedmiotowymi przewoźnikami lotniczymi oraz że zwrócił się do przewoźników o podjęcie działań naprawczych.
- (50) W dniu 21 kwietnia 2017 r. IACM przedstawił informacje na temat swojego planu działań naprawczych oraz planów trzech przewoźników lotniczych, u których przeprowadzono wizyty podczas unijnej wizytacji służącej ocenie na miejscu, w tym informacje dotyczące rozwiązania kwestii podniesionych przez IACM. Plan działań naprawczych we właściwy sposób odnosi się do uwag poczynionych podczas wizyty i zawiera realistyczne ramy czasowe. Przedstawione dowody są istotne dla rozwiązania przedmiotowych kwestii.
- (51) IACM oraz największemu przewoźnikowi lotniczemu zarejestrowanemu w Mozambiku – *Linhas Aéreas de Moçambique* – umożliwiono złożenie wyjaśnień w dniu 26 kwietnia 2017 r. przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (52) W trakcie posiedzenia wyjaśniającego przedstawiciel rządu Mozambiku podkreślił zdecydowane zaangażowanie rządu w poprawę bezpieczeństwa transportu w Mozambiku w ogóle, a w szczególności w ciągłą poprawę wdrażania międzynarodowych norm w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.
- (53) W trakcie posiedzenia wyjaśniającego IACM przedstawił informacje na temat sektora lotnictwa w Mozambiku oraz zdolności IACM jako niezależnego organu lotnictwa cywilnego. Informacje te obejmowały szczegóły dotyczące jego organizacji, mechanizmów finansowania, liczby inspektorów nadzoru nad bezpieczeństwem, opracowywania przepisów oraz przyszłego planowania IACM.
- (54) Podczas posiedzenia wyjaśniającego przewoźnik *Linhas Aéreas de Moçambique* przedstawił informacje na temat swojej obecnej floty oraz celów na nadchodzące lata. Wyjaśnił, że koncentruje się na rozwoju krajowej i regionalnej sieci połączeń. Przewoźnik *Linhas Aéreas de Moçambique* przedstawił również informacje dotyczące swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- (55) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i informacji przedstawionych podczas posiedzenia wyjaśniającego w dniu 26 kwietnia 2017 r., uznaje się, że IACM stale i w trwały sposób poprawia swoje wyniki. Uznaje się również, że IACM wykazał gotowość do zaangażowania się w ciągły dialog z Komisją. Ocenia się, że IACM jest w stanie wywiązywać się ze swoich obowiązków dotyczących nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Mozambiku. Podczas posiedzenia wyjaśniającego rząd Mozambiku zobowiązał się do pełnego zaangażowania w stały dialog w zakresie bezpieczeństwa z Komisją, w tym poprzez dodatkowe posiedzenia, gdy Komisja uzna je za niezbędne.
- (56) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony poprzez wykreślenie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mozambiku z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (57) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mozambiku.

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

### **Przewoźnicy lotniczy z Nigerii**

- (59) W dniu 25 listopada 2015 r. przewoźnik lotniczy *Med-View Airline*, posiadający certyfikat wydany w Nigerii, złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego („o.p.t.”). EASA oceniła wniosek zgodnie z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014 i zgłosiła zasadnicze obawy dotyczące niewykazania przez *Med-View Airline* zgodności z obowiązującymi wymogami określonymi w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 452/2014. EASA uznała więc, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania zezwolenia dla o.p.t. na rzecz *Med-View Airline*, ponieważ przewoźnik ten nie spełnia stosownych wymogów. W związku z tym w dniu 17 listopada 2016 r. EASA odrzuciła wniosek ze względów bezpieczeństwa.
- (60) W dniu 24 lutego 2017 r. Komisja zwróciła się do nigeryjskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („NCAA”) o informacje na temat środków wprowadzonych po odrzuceniu przez EASA wniosku o zezwolenie dla o.p.t. złożonego przez *Med-View Airline*. W piśmie z dnia 22 marca 2017 r. skierowanym do Komisji NCAA nie dostarczył informacji niezbędnych do upewnienia się, że podjęte działania były odpowiednie w celu rozwiązania przez NCAA kwestii poruszonych przez EASA podczas oceny wniosku *Med-View Airline* o wydanie zezwolenia dla o.p.t.
- (61) W dniach 10 i 24 kwietnia 2017 r. *Med-View Airline* przekazał Komisji informacje na temat środków naprawczych wprowadzonych w celu rozwiązania kwestii poruszonych przez EASA.
- (62) NCAA i *Med-View Airline* umożliwiono złożenie wyjaśnień w dniu 25 kwietnia 2017 r. przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (63) W trakcie tego posiedzenia wyjaśniającego NCAA przedstawił jedynie ograniczone informacje na temat elementów takich jak data jego założenia, wyniki kontroli ICAO z 2006 r. i marca 2016 r., jego statusu na podstawie prowadzonego przez FAA programu oceny bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego, liczby operacji lotniczych i inspektorów ds. oceny zdatności do lotu oraz liczby posiadaczy certyfikatów przewoźnika lotniczego w Nigerii. Z odpowiedzi NCAA na pytania dotyczące jego zdolności identyfikowania i monitorowania wskazanych uchybień w zakresie bezpieczeństwa wynika, że zdolność ta nie jest wystarczająca. Uznaje się, że NCAA będzie musiał wprowadzić środki w celu poprawy wymaganej jakości nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych, za których jest odpowiedzialny.
- (64) W trakcie posiedzenia wyjaśniającego, w uzupełnieniu przekazanych wcześniej informacji, *Med-View Airline* poinformował Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o środkach naprawczych wprowadzonych w celu rozwiązania kwestii wzbudzających poważne obawy określonych przez EASA w trakcie oceny bezpieczeństwa o. p.t., takich jak operacje lotnicze wykraczające poza zakres zatwierdzonego certyfikatu przewoźnika lotniczego oraz powiązane specyfikacje operacyjne, kontrola zdatności do lotu i obsługi technicznej, wdrożenie i monitorowanie dyrektyw zdatności do lotu oraz system zarządzania bezpieczeństwem i jakością. Jednakże *Med-View Airline* wykazał wyraźny brak świadomości i zrozumienia wagi podniesionych przez EASA zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa. Ponadto środki wprowadzone przez *Med-View Airline* wskazują na brak należytej analizy przyczyn niezgodności i odpowiedniego planu działań naprawczych w celu zapobiegania powtarzaniu się tych samych lub podobnych niezgodności, które stanowiły podstawę podniesionych kwestii.
- (65) Z dostępnych obecnie informacji opartych na ocenie bezpieczeństwa o.p.t. dokonanej przez EASA, wraz z informacjami przedstawionymi przez NCAA i *Med-View Airline* wynika, że istnieją dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie *Med-View Airline*. Z informacji tych wynika również, że *Med-View Airline* nie jest w stanie usunąć tych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, co pokazuje między innymi nieodpowiedni i niewystarczający plan działań naprawczych przedstawiony w odpowiedzi na niezgodności stwierdzone podczas oceny bezpieczeństwa o.p.t.
- (66) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźnika lotniczego *Med-View Airline* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (67) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nigerii.

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

#### **Przewoźnicy lotniczy z Pakistanu**

- (69) Pismem z dnia 23 stycznia 2017 r. Komisja zwróciła się do pakistańskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („PCAA”) o udzielenie informacji na temat jego działań następczych w odniesieniu do wypadku z dnia 7 grudnia 2016 r. statku powietrznego ATR przewoźnika *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*, posiadającego certyfikat wydany w Pakistanie. W piśmie tym Komisja przypomniała również, że w dniu 13 stycznia 2016 r. EASA odrzuciła, ze względów bezpieczeństwa, wniosek o zezwolenie dla o.p.t. złożony przez przewoźnika towarowego *AHS International (Pvt) Ltd*, również posiadającego certyfikat wydany w Pakistanie. Ponadto w piśmie tym Komisja stwierdziła, że zamierza rozpocząć oficjalne konsultacje z PCAA zgodnie z przepisami art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (70) W dniu 18 kwietnia 2017 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym między Komisją, EASA, jednym państwem członkowskim i przedstawicielami PCAA. Podczas spotkania PCAA dostarczył informacje obejmujące przegląd jego obowiązków w zakresie certyfikacji i nadzoru oraz streszczenie danych dotyczących inspekcji w latach 2011–2016. Podczas spotkania omówiono przede wszystkim obowiązki PCAA w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźnika *Pakistan International Airlines Corporation Ltd*.
- (71) Podczas spotkania Komisja ponownie zwróciła uwagę PCAA na szereg elementów odnoszących się do obowiązków PCAA w zakresie certyfikacji i nadzoru. W szczególności, mimo że uwzględniono przejrzysty sposób przekazania Komisji przez PCAA informacji związanych z bezpieczeństwem, Komisja podkreśliła, że PCAA musi zwrócić właściwą uwagę na ciągłe usprawnianie systemów bezpieczeństwa. Ponadto Komisja poinformowała PCAA, że powinien on posiadać pełną wiedzę na temat wymogów rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014 oraz ich znaczenia dla przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Pakistanie.
- (72) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez PCAA w trakcie posiedzenia poświęconego konsultacjom technicznym w dniu 18 kwietnia 2017 r. ocenia się, że obecnie PCAA nie brakuje woli ani zdolności do działania w celu wyeliminowania wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (73) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie przewoźników lotniczych z Pakistanu.
- (74) Państwa członkowskie będą sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Pakistanie
- (75) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Rosji**

- (76) Podczas ostatnich sześciu miesięcy Komisja, EASA i właściwe organy państw członkowskich ściśle monitorowały skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w trybie priorytetowym inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (77) W dniu 17 marca 2017 r. przedstawiciele Komisji, EASA i jednego państwa członkowskiego odbyli spotkanie z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”). Celem spotkania było dokonanie przeglądu wyników dotyczących skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa uzyskanych przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji, na podstawie sprawozdań z inspekcji na płycie za okres od dnia 11 marca 2016 r. do dnia 10 marca 2017 r., oraz wskazanie przypadków, w których działania FATA w zakresie nadzoru powinny zostać wzmocnione.



- (78) Podczas tego spotkania Komisja dokonała bardziej szczegółowego przeglądu wyników inspekcji na płycie SAFA sześciu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji. Nie odnotowano problemów związanych z bezpieczeństwem, ale FATA poinformowała Komisję, że ze względu na ograniczoną liczbę inspekcji przeprowadzonych w odniesieniu do niektórych przewoźników lotniczych, u dwóch spośród tych przewoźników przeprowadzone zostaną w następnym kwartale dodatkowe inspekcje.
- (79) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez FATA w trakcie posiedzenia poświęconego konsultacjom technicznym w dniu 17 marca 2017 r. ocenia się, że obecnie FATA nie brakuje woli ani zdolności do działania w celu wyeliminowania wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Z tych powodów Komisja stwierdziła, że nie jest konieczne składanie wyjaśnień przez rosyjskie władze lotnicze ani żadnych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (80) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie przewoźników lotniczych z Rosji.
- (81) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji.
- (82) Jeżeli te inspekcje wykażą istnienie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania stosownych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań wobec przewoźników lotniczych z Rosji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Saint Vincent i Grenadyn**

- (83) W dniu 16 kwietnia 2015 r. przewoźnik lotniczy *Mustique Airways* zarejestrowany w Saint Vincent i Grenadynach, złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t. EASA oceniła wniosek zgodnie z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014 i zgłosiła zasadnicze obawy dotyczące niewykazania przez *Mustique Airways* zgodności z obowiązującymi wymogami określonymi w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 452/2014. EASA uznała więc, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania zezwolenia dla o.p.t. na rzecz *Mustique Airways*, ponieważ przewoźnik ten nie spełnia stosownych wymogów. W związku z tym w dniu 4 października 2016 r. EASA odrzuciła wniosek ze względów bezpieczeństwa.
- (84) W dniu 30 stycznia 2017 r. Komisja zwróciła się do właściwego organu Saint Vincent i Grenadyn – wschodnio-karaibskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („ECCAA”) – o informacje na temat środków wprowadzonych po odrzuceniu przez EASA wniosku o zezwolenie dla o.p.t. złożonego przez *Mustique Airways*. W dniu 24 lutego 2017 r. ECCAA poinformował Komisję o ponownym wystąpieniu przez *Mustique Airways* w dniu 2 lutego 2017 r. do EASA o wydanie zezwolenia dla o.p.t., ze względu na to, iż zdaniem *Mustique Airways* kwestie będące źródłem zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa stanowiące podstawę uprzedniej odmowy zostały rozwiązane w sposób satysfakcjonujący.
- (85) Ponieważ ani *Mustique Airways* ani ECCAA nie przedstawiły dowodów rozwiązania kwestii będących źródłem zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa wynikających z przeprowadzonej przez EASA oceny bezpieczeństwa o.p.t., ECCAA i *Mustique Airways* umożliwiono złożenie wyjaśnień w dniu 26 kwietnia 2017 r. przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (86) Organ nie odpowiedział na zaproszenie do złożenia wyjaśnień i nie wziął udziału w posiedzeniu wyjaśniającym. ECCAA nie dostarczył też żadnych informacji na temat środków podjętych w odniesieniu do niezgodności dotyczących zezwolenia dla o.p.t. przewoźnika *Mustique Airways* ani na temat swoich działań w zakresie nadzoru.
- (87) W dniu 24 kwietnia 2017 r. odbyło się spotkanie techniczne EASA z *Mustique Airways* poświęcone omówieniu ponownego wniosku. Z uwagi na krótki okres pomiędzy tym spotkaniem a posiedzeniem wyjaśniającym nie było możliwe przeprowadzenie przez EASA pełnej oceny ponownego wniosku. Niemniej jednak EASA była w stanie potwierdzić Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, że główne przyczyny, które doprowadziły do poważnych i powtarzających się naruszeń bezpieczeństwa, jakie EASA stwierdziła podczas pierwszej oceny bezpieczeństwa o.p.t., nadal występują.

- (88) Podczas posiedzenia wyjaśniającego w dniu 26 kwietnia 2017 r. *Mustique Airways* przedstawił informacje na temat działalności przedsiębiorstwa i obiektów, a jedynie w ograniczonym zakresie poruszył aspekty związane z bezpieczeństwem. Z informacji przekazanych przez *Mustique Airways* na temat postępów, jakie poczynił w odniesieniu do rozwoju swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem i jakością wynika, że są one niedostatecznie rozwinięte. Z zadowoleniem przyjęto gotowość *Mustique Airways* do zaangażowania się w bardziej skuteczny dialog z EASA w sprawie ponownego wniosku *Mustique Airways* o wydanie zezwolenia dla o.p.t., jednakże stwierdzono, że brak jest zasadniczych elementów bezpieczeństwa, takich jak podstawowy system zarządzania bezpieczeństwem. Ponadto *Mustique Airways* wykazał brak świadomości i zrozumienia wagi podniesionych przez EASA zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa. Stało się również jasne, że polityka bezpieczeństwa przewoźnika lotniczego ma raczej charakter reaktywny, a nie proaktywny.
- (89) Z obecnie dostępnych informacji, w tym informacji przekazanych przez EASA w kontekście odrzuconego wniosku o.p.t. *Mustique Airways* oraz w ramach trwającej procedury oceny ponownego wniosku, jak również z wszystkich informacji przekazanych przez przewoźnika lotniczego *Mustique Airways* wynika, że istnieją dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie *Mustique Airways*. *Mustique Airways* nie jest obecnie wystarczająco zdolny do usunięcia uchybień w zakresie bezpieczeństwa. W istocie jego bieżące działania w zakresie bezpieczeństwa znajdują się w dużej mierze w fazie rozwoju, a plan działań naprawczych, który *Mustique Airways* przedstawił w odpowiedzi na niezgodności stwierdzone w trakcie oceny bezpieczeństwa o.p.t., nie jest wystarczająco solidny, w szczególności w odniesieniu do koniecznej analizy przyczyn niezgodności.
- (90) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźnika lotniczego *Mustique Airways* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (91) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać rzeczywiste przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Saint Vincent i Grenadynach.
- (92) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Tajlandii**

- (93) W dniu 17 marca 2017 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym z udziałem Komisji, EASA i Urzędu Lotnictwa Cywilnego Tajlandii („CAAT”). Podczas tego posiedzenia CAAT przedstawił Komisji informacje na temat postępów dokonanych od września 2016 r., w szczególności w odniesieniu do systemu transportu lotniczego w Tajlandii, planu działania na rzecz osiągnięcia zgodności oraz obecnego stanu wdrożenia planu działań naprawczych.
- (94) Do głównych postępów należą nowa ustawa dotycząca lotnictwa cywilnego Tajlandii, która ma wejść w życie w ostatnim kwartale 2017 r., zmiana przepisów CAAT, zaktualizowana organizacja CAAT, zrównoważone mechanizmy finansowania oraz usprawniony program rekrutacji i szkolenia inspektorów. Poprawiono procedury CAAT w zakresie inspekcji, podręczniki i narzędzia, w tym system informatyczny, a program nadzoru nad bezpieczeństwem został zaktualizowany w celu zapewnienia całkowitego i ciągłego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Tajlandii. CAAT utworzył także wydział ds. zapewniania jakości odpowiedzialny za monitorowanie zgodności CAAT z międzynarodowymi i krajowymi normami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.
- (95) CAAT przedstawił także informacje na temat rozwoju krajowego programu bezpieczeństwa i sytuacji w zakresie stwierdzonych w trakcie kontroli ICAO w styczniu 2015 r. niezgodności, w tym istotnego zastrzeżenia dotyczącego bezpieczeństwa w odniesieniu do certyfikacji przewoźników lotniczych, zgłoszonego w oparciu o te niezgodności. Ponadto CAAT przedstawił informacje na temat postępów poczynionych w zakresie planu zrównoważonego rozwoju i współpracy międzynarodowej prowadzonej przez CAAT.
- (96) Ważnym elementem planu działań naprawczych CAAT jest ponowna certyfikacja przewoźników lotniczych w Tajlandii zgodnie z usystematyzowanym pięciostopniowym podejściem ICAO w odniesieniu do certyfikacji przewoźników lotniczych. W lutym 2017 r. dokonano ponownej certyfikacji pierwszego z przewoźników lotniczych wykonujących przewozy międzynarodowe, a do końca czerwca 2017 r. CAAT spodziewa się dokonać ponownej certyfikacji 12 pozostałych przewoźników lotniczych wykonujących przewozy międzynarodowe. Podczas procedury ponownej certyfikacji CAAT zastosował środki egzekwowania przepisów w odniesieniu do niektórych wnioskodawców ubiegających się o ponowną certyfikację.

- (97) Rząd Tajlandii i CAAT wykazały zdecydowane zaangażowanie na rzecz poprawy systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Tajlandii. CAAT przedstawił dowody na to, że w ciągu ostatnich sześciu miesięcy poczyniono istotne postępy. Ponadto dostępne informacje dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii nie stanowią podstaw do decyzji o nałożeniu zakazu lub ograniczeń operacyjnych. W celu starannego monitorowania sytuacji nadal prowadzone będą konsultacje z władzami Tajlandii zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (98) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Tajlandii.
- (99) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tajlandii.
- (100) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Ukrainy**

- (101) W dniu 29 sierpnia 2014 r. przewoźnik lotniczy *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* posiadający certyfikat wydany na Ukrainie złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t. EASA oceniła wniosek zgodnie z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014 i zgłosiła zasadnicze obawy dotyczące niewykazania przez *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* zgodności z obowiązującymi wymogami określonymi w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 452/2014. EASA uznała więc, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania zezwolenia dla o.p.t. na rzecz *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”*, ponieważ przewoźnik ten nie spełnia stosownych wymogów. W związku z tym w dniu 15 września 2016 r. EASA odrzuciła wniosek ze względów bezpieczeństwa.
- (102) W dniu 15 lutego 2016 r. przewoźnik lotniczy *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* zarejestrowany na Ukrainie złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t. EASA oceniła wniosek zgodnie z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014 i zgłosiła zasadnicze obawy dotyczące niewykazania przez *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* zgodności z obowiązującymi wymogami określonymi w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 452/2014. EASA uznała więc, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania zezwolenia dla o.p.t. na rzecz *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*, ponieważ przewoźnik ten nie spełnia stosownych wymogów. W związku z tym w dniu 13 października 2016 r. EASA odrzuciła wniosek ze względów bezpieczeństwa.
- (103) W dniu 6 marca 2017 r. Komisja zwróciła się do ukraińskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („SAAU”) o informacje na temat środków wprowadzonych po odrzuceniu przez EASA wniosków o zezwolenie dla o.p.t. złożonych przez *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* i *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*. Pismem tym rozpoczęto oficjalne konsultacje z SAAU zgodnie z przepisami art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. Ponieważ kwestie będące źródłem zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa wynikające z przeprowadzonej przez EASA oceny bezpieczeństwa o.p.t. nie zostały rozwiązane, SAAU, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* i *Air Company „Black Sea Airlines” LLC* umożliwiono złożenie wyjaśnień w dniu 25 kwietnia 2017 r. przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (104) W dniu 3 kwietnia 2017 r. SAAU cofnął certyfikat przewoźnika lotniczego *Air Company „Black Sea Airlines” LLC*. Decyzją tą zakończono oficjalne konsultacje rozpoczęte w dniu 6 marca 2017 r. w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego.
- (105) SAAU i *Joint-Stock Aviation Company „URGA”* zostali wysłuchani przez Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 25 kwietnia 2017 r. SAAU poinformował m.in., że działania w zakresie nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Ukrainie są dostosowywane do wyników SAFA, jak również wszelkich informacji wynikających z procedury wydawania zezwoleń dla o.p.t. SAAU przedstawił również informacje na temat podejmowania ewentualnych krótkoterminowych działań, takich jak zawieszenie, ograniczenie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego w odpowiedzi na odrzucenie wniosku o wydanie zezwolenia dla o.p.t. przez EASA. Ponadto SAAU przedstawił informacje na temat długoterminowych działań mających na celu poprawę wewnętrznych procedur związanych z działaniami w zakresie certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane na Ukrainie.

- (106) W trakcie tego posiedzenia wyjaśniającego, w uzupełnieniu przekazanych wcześniej informacji, *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* przekazał dodatkowe informacje na temat działań naprawczych podjętych w celu rozwiązania kwestii wzbudzających poważne obawy określonych przez EASA w trakcie oceny bezpieczeństwa o. p.t., takich jak zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu i prowadzenie działań w zakresie obsługi technicznej. Przewoźnik lotniczy poinformował również o dodatkowej kontroli przeprowadzonej w marcu 2017 r. przez podmiot prywatny w celu określenia obecnego stanu zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotniczego. Kontrola potwierdziła występowanie w obecnym systemie dokumentacji tego przewoźnika lotniczego uchybień systemowych stwierdzonych uprzednio przez EASA.
- (107) Podczas posiedzenia wyjaśniającego *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* wyjaśnił także, że w dniu 19 kwietnia 2017 r. ponownie wystąpił o wydanie zezwolenia dla o.p.t. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z zadowoleniem przyjęły do wiadomości potwierdzenie zarówno ze strony przewoźnika lotniczego, jak i EASA, że nowemu wnioskowi w sprawie o.p.t. poświęcona zostanie należyta uwaga w ramach rozporządzenia (UE) nr 452/2014.
- (108) Z obecnie dostępnych informacji opartych na ocenie bezpieczeństwa o.p.t. dokonanej przez EASA w odniesieniu do *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”*, wraz z informacjami przekazanymi przez SAAU i *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* wynika, że działania naprawcze w celu rozwiązania kwestii będących źródłem zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa zgłoszonych przez EASA nie zostały jeszcze wprowadzone w wystarczającym stopniu. Informacje te wskazują również na to, że przewoźnik lotniczy nie jest obecnie w stanie samodzielnie zidentyfikować przypadków braku zgodności we wszystkich swoich procedurach i działaniach.
- (109) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźnika lotniczego *International Joint-Stock Aviation Company „URGA”* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (110) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Ukrainie.
- (111) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Zimbabwe**

- (112) W dniu 12 kwietnia 2016 r. przewoźnik lotniczy *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* zarejestrowany w Zimbabwe złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla o.p.t. EASA oceniła wniosek zgodnie z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014 i zgłosiła zasadnicze obawy dotyczące niewykazania przez *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* zgodności z obowiązującymi wymogami określonymi w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 452/2014. EASA uznała więc, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania zezwolenia dla o.p.t. na rzecz *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, ponieważ przewoźnik ten nie spełnia stosownych wymogów. W związku z tym w dniu 7 listopada 2016 r. EASA odrzuciła wniosek ze względów bezpieczeństwa.
- (113) W dniu 3 marca 2017 r. Komisja zwróciła się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Zimbabwe („CAAZ”) o informacje na temat środków wprowadzonych po odrzuceniu przez EASA wniosku o zezwolenie dla o.p.t. złożonego przez *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Pismem tym rozpoczęto oficjalne konsultacje z CAAZ zgodnie z przepisami art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. Ponieważ kwestie będące źródłem zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa wynikające z przeprowadzonej przez EASA oceny bezpieczeństwa o.p.t. w odniesieniu do *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* nie zostały rozwiązane, CAAZ i *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* umożliwiono złożenie wyjaśnień w dniu 26 kwietnia 2017 r. przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (114) Podczas posiedzenia wyjaśniającego CAAZ przedstawił m.in. informacje dotyczące obowiązków w zakresie nadzoru nad *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. CAAZ przedstawił również streszczenie swoich działań dotyczących odrzucenia przez EASA, ze względów bezpieczeństwa, wniosku o wydanie zezwolenia dla o.p.t. złożonego przez *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. EASA przekazała informacje dotyczące poważnych zastrzeżeń w zakresie bezpieczeństwa stanowiących podstawę odmownej decyzji o.p.t.

- (115) W trakcie tego posiedzenia wyjaśniającego *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* przedstawił informacje dotyczące działań naprawczych, które zostały rozpoczęte oraz są prowadzone od momentu odrzucenia przez EASA wniosku o wydanie zezwolenia dla o.p.t. złożonego przez tego przewoźnika lotniczego. Jednakże informacje dostarczone przez *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, w tym elementy dotyczące ograniczonych postępów poczynionych w odniesieniu do rozwoju własnych systemów zarządzania bezpieczeństwem i jakością, były niewystarczające, aby rozwiązać poruszone kwestie.
- (116) Z dostępnych obecnie informacji, w tym informacji dotyczących oceny bezpieczeństwa o.p.t. dokonanej przez EASA w odniesieniu do *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*, wraz z informacjami przedstawionymi przez CAAZ i *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* jasno wynika, że istnieją poważne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa po stronie *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd*. Należy uznać, że *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* nie jest obecnie w stanie usunąć tych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. W istocie jego bieżące działania w zakresie bezpieczeństwa znajdują się w dużej mierze w fazie rozwoju, a plan działań naprawczych, który *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* przedstawił w odpowiedzi na niezgodności stwierdzone w trakcie oceny bezpieczeństwa o.p.t., nie jest wystarczająco solidny, w szczególności w odniesieniu do koniecznej analizy przyczyn niezgodności.
- (117) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźnika lotniczego *Air Zimbabwe (Pvt) Ltd* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (118) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Zimbabwe.
- (119) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (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 I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 15 maja 2017 r.

W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącego,  
Violeta BULC  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK A

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Islamska Republika Iranu
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
MUSTIQUE AIRWAYS	2A/12/003K	MAW	Saint Vincent i Grenadyny
INTERNATIONAL JOINT-STOCK AVIATION COMPANY „URGA”	UK 012	URG	Ukraina
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:</b>			<b>Islamska Republika Afganistanu</b>
AFGHAN JET INTERNATIONAL AIRLINES	AOC 008	AJA	Islamska Republika Afganistanu
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamska Republika Afganistanu
EAST HORIZON AIRLINES	AOC 1013	EHN	Islamska Republika Afganistanu
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamska Republika Afganistanu
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamska Republika Afganistanu
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem przewoźnika TAAG Angola Airlines ujętego w załączniku B, w tym:</b>			<b>Republika Angoli</b>
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republika Angoli
AIR GICANGO	009	Nieznany	Republika Angoli
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republika Angoli

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
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
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nieznany	Republika Angoli
MAVEWA	016	Nieznany	Republika Angoli
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republika Angoli
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Konga, w tym:</b>			<b>Republika Konga</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
EMERAUDE	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Konga
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:</b>			<b>Demokratyczna Republika Konga (DRK)</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/ 2012	BUL	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/ 2015	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/ 2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
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)



Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:</b>			<b>Dżibuti</b>
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:</b>			<b>Gwinea Równikowa</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
TANGO AIRWAYS	Nieznany	Nieznany	Gwinea Równikowa
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:</b>			<b>Erytrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC nr 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Erytrea
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Gabońskiej, z wyjątkiem przewoźników Afrijet i SN2AG ujętych w załączniku B, w tym:</b>			<b>Republika Gabońska</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republika Gabońska
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republika Gabońska
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republika Gabońska
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republika Gabońska
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republika Gabońska
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Nieznany	Republika Gabońska

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Indonezji, z wyjątkiem przewoźników Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia, Citilink, Lion Air i Batik Air, w tym:</b>			<b>Republika Indonezji</b>
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nieznany	Republika Indonezji
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nieznany	Republika Indonezji
ALDA TRANS PAPUA	135-056	Nieznany	Republika Indonezji
ALFA TRANS DIRGANTARA	135-012	Nieznany	Republika Indonezji
AMA	135-054	Nieznany	Republika Indonezji
ANGKASA SUPER SERVICE	135-050	LBZ	Republika Indonezji
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republika Indonezji
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republika Indonezji
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nieznany	Republika Indonezji
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republika Indonezji
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republika Indonezji
EASTINDO	135-038	ESD	Republika Indonezji
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nieznany	Republika Indonezji
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nieznany	Republika Indonezji
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nieznany	Republika Indonezji
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nieznany	Republika Indonezji
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republika Indonezji
HEVILIFT AVIATION	135-042	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nieznany	Republika Indonezji
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republika Indonezji
INDO STAR AVIATION	135-057	Nieznany	Republika Indonezji
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nieznany	Republika Indonezji
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republika Indonezji
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republika Indonezji

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
KAL STAR AVIATION	121-037	KLS	Republika Indonezji
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republika Indonezji
KOMALA INDONESIA	135-051	Nieznany	Republika Indonezji
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republika Indonezji
MARTA BUANA ABADI	135-049	Nieznany	Republika Indonezji
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nieznany	Republika Indonezji
MIMIKA AIR	135-007	Nieznany	Republika Indonezji
MY INDO AIRLINES	121-042	Nieznany	Republika Indonezji
NAM AIR	121-058	Nieznany	Republika Indonezji
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nieznany	Republika Indonezji
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republika Indonezji
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nieznany	Republika Indonezji
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republika Indonezji
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nieznany	Republika Indonezji
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nieznany	Republika Indonezji
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republika Indonezji
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nieznany	Republika Indonezji
SMAC	135-015	SMC	Republika Indonezji
SPIRIT AVIATION SENTOSA	135-058	Nieznany	Republika Indonezji
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republika Indonezji
SURYA AIR	135-046	Nieznany	Republika Indonezji
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republika Indonezji
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republika Indonezji
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republika Indonezji
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republika Indonezji
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republika Indonezji
TRI MG-INTRA ASIA AIRLINES	135-037	Nieznany	Republika Indonezji
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republika Indonezji

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
UNINDO	135-040	Nieznany	Republika Indonezji
WESTSTAR AVIATION INDONESIA	135-059	Nieznany	Republika Indonezji
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republika Indonezji
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Republice Kirgiskiej, w tym:</b>			<b>Republika Kirgiska</b>
AIR BISHKEK (wcześniej EASTOK AVIA)	15	EAA	Republika Kirgiska
AIR MANAS	17	MBB	Republika Kirgiska
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republika Kirgiska
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republika Kirgiska
HELI SKY	47	HAC	Republika Kirgiska
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republika Kirgiska
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republika Kirgiska
S GROUP INTERNATIONAL (wcześniej S GROUP AVIATION)	45	IND	Republika Kirgiska
SKY BISHKEK	43	BIS	Republika Kirgiska
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republika Kirgiska
SKY WAY AIR	39	SAB	Republika Kirgiska
TEZ JET	46	TEZ	Republika Kirgiska
VALOR AIR	07	VAC	Republika Kirgiska
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii</b>			<b>Liberia</b>
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:</b>			<b>Libia</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libia

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
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:</b>			<b>Republika Nepalu</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nieznany	Republika Nepalu
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nieznany	Republika Nepalu
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republika Nepalu
FISHTAIL AIR	017/2001	Nieznany	Republika Nepalu
GOMA AIR	064/2010	Nieznany	Republika Nepalu
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Nieznany	Republika Nepalu
MAKALU AIR	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
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:</b>			<b>Wyspy Świętego Tomasza i Książęca</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone, w tym:</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	NIEZNANY	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NIEZNANY	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	NIEZNANY	Nieznany	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NIEZNANY	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NIEZNANY	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NIEZNANY	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	NIEZNANY	Nieznany	Sierra Leone
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:</b>			<b>Republika Sudanu</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republika Sudanu
BADR AIRLINES	35	BDR	Republika Sudanu
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republika Sudanu
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republika Sudanu
GREEN FLAG AVIATION	17	Nieznany	Republika Sudanu
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republika Sudanu
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republika Sudanu
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republika Sudanu
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republika Sudanu
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republika Sudanu
SUN AIR	51	SNR	Republika Sudanu
TARCO AIR	56	TRQ	Republika Sudanu

## ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniem	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republika Angoli	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych typu Boeing B737-700, statków powietrznych typu Boeing B777-200, statków powietrznych typu Boeing B777-300 oraz statków powietrznych typu Boeing B777-300ER	Cała flota z wyjątkiem: statków powietrznych należących do floty Boeing B737-700, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B777-200, zgodnie z zapisem w AOC; statków powietrznych należących do floty Boeing B777-300, zgodnie z zapisem w AOC; oraz statków powietrznych należących do floty Boeing B777-300ER, zgodnie z zapisem w AOC	Republika Angoli
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP	Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336)	Komory
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50, 2 statków powietrznych typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 1 statku powietrznego typu Challenger CL-601, 1 statku powietrznego typu HS-125-800	Cała flota z wyjątkiem: TR-AAG, ZS-AFG	Republika Gabońska; Republika Południowej Afryki
IRAN AIR	FS100	IRA	Islamska Republika Iranu	Wszystkie statki powietrzne typu Fokker F100 i Boeing B747	Statki powietrzne typu Fokker F100 zgodnie z zapisem w AOC; statki powietrzne typu Boeing B747 zgodnie z zapisem w AOC	Islamska Republika Iranu

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego („AOC”) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”)	Kod ICAO linii lotniczej	Państwo przewoźnika	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniem	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna

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