

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/871**z dnia 14 czerwca 2018 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 ⁽²⁾ ustanowiono 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. 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 wykazie.
- (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 3922/1991 ⁽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 Komisji (WE) nr 473/2006 ⁽⁴⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Afganistanu, Angoli, Boliwii, Gambii, Indonezji, Libii, Nepalu, Rosji i Wenezueli. Komisja przekazała również Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego informacje na temat sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Filipinach, Gwinei Równikowej, Kazachstanie, Indiach, Mauretanii, Mozambiku, Tajlandii, Ukrainie i Zambii.
- (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. W związku z powyższym poproszono państwa członkowskie o ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie prowadzonych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez państwa trzecie, 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 na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, ustalenie priorytetów w zakresie inspekcji na płycie pozwoli uzyskać dalsze informacje dotyczące skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa wykazywanej przez przewoźników lotniczych, którym wydano certyfikaty w tych państwach trzecich.

⁽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).

- (7) EASA przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzonych 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 informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach trzecich podlegających środkom lub monitorowaniu 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. Państwa członkowskie zostały poproszone o udzielenie odpowiedzi na takie wnioski na zasadzie dwustronnej we współpracy z Komisją i EASA. W tym względzie Komisja po raz kolejny 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 Wspierania i Współpracy w dziedzinie Bezpieczeństwa (ang. Safety Collaborative Assistance Network, SCAN).
- (9) Eurocontrol przedłożył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i przedstawił bieżące statystyki 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 oraz 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. Bułgaria poinformowała Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o działaniach podjętych w odniesieniu do przewoźnika lotniczego *Bulgaria Air*.
- (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 międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez unijnych przewoźników lotniczych istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Afganistanu

- (12) W dniu 13 lutego 2018 r. odbyły się konsultacje techniczne z udziałem przedstawicieli Komisji, EASA i Urzędu Lotnictwa Cywilnego Islamskiej Republiki Afganistanu („ACAA”) oraz przewoźnika lotniczego *Kam Air*, które dotyczyły w szczególności obecnego zakazu wykonywania przewozów nałożonego na wszystkich przewoźników lotniczych z Afganistanu, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (13) W trakcie tego spotkania ACAA przedstawił informacje na temat postępów we wdrażaniu ulepszonego nadzoru nad bezpieczeństwem. W poprzednich latach ACAA cofnął lub zawiesił większą liczbę certyfikatów przewoźnika lotniczego („AOC”), kilka statków powietrznych zostało uziemionych ze względu na ich brak zdatności do lotu, a także podjęte zostały rygorystyczne działania wobec załóg lotniczych, które nie spełniały międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Ponadto ACAA poinformował, że wszystkie linie lotnicze zarejestrowane w Afganistanie poddane zostały procedurze ponownej certyfikacji zgodnie z normami międzynarodowymi. W chwili obecnej tylko dwie linie lotnicze posiadają ważny certyfikat AOC: *Kam Air* i *Ariana Afghan Airlines*. *Kam Air* przeszedł w pełni procedurę ponownej certyfikacji zgodnie z nowymi przepisami Afganistanu w dziedzinie lotnictwa, natomiast *Ariana Afghan Airlines* jest w trakcie ponownej certyfikacji. ACAA potwierdził swoje zaangażowanie w wykonywanie swoich międzynarodowych zobowiązań w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego w zakresie, na jaki pozwalają ograniczenia związane z wymagającym środowiskiem działania.
- (14) ACAA rozpoczął wypełnianie internetowego kwestionariusza w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO – metoda ciągłego monitoringu (USOAP – „CMA”), choć nie przedstawił w tym względzie żadnych dowodów. Stały Przedstawiciel Afganistanu przy ICAO prowadzi negocjacje z ICAO na temat przeprowadzenia przez tę organizację w możliwie najbliższym czasie kontroli USOAP.
- (15) Przewoźnik lotniczy *Kam Air* przedstawił prezentację na temat rozwoju przedsiębiorstwa i zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwie. We wrześniu 2014 r. zarząd przewoźnika *Kam Air* podjął decyzję o zweryfikowaniu swoich planów strategicznych i procedur taktycznych dotyczących przewozów w celu zapewnienia pełnej zgodności z nowymi przepisami ACAA oraz z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami. Wdrożono program monitorowania parametrów lotu, a przewoźnik jest świadomy zagrożeń eksploatacyjnych. Systemy zarządzania bezpieczeństwem i jakością są w trakcie wdrażania.

⁽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).

- (16) Komisja przyjmuje do wiadomości starania podejmowane przez ACAA oraz fakt, że ACAA jest zaangażowany we współpracę z Komisją, by przekazywać aktualne informacje dotyczące stanu realizacji obowiązków w zakresie nadzoru.
- (17) Komisja odnotowuje jednak utrzymujące się problemy związane ze środowiskiem operacyjnym w Afganistanie oraz wynikające z nich negatywne konsekwencje dla ACAA w odniesieniu do jego zdolności do wywiązania się ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. Komisja będzie ściśle monitorować wyniki planowanej przez ICAO kontroli w ramach USOAP. Zatem na podstawie wszystkich dostępnych informacji Komisja uznaje, że nie należy zmieniać wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników z Afganistanu, z wyjątkiem afgańskich przewoźników *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* i *Safi Airways*, którym cofnięto AOC, a tym samym nie muszą być oni uwzględniani w wykazie.
- (18) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźników lotniczych *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* i *Safi Airways* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Angoli

- (19) W listopadzie 2008 r. ⁽¹⁾ wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Angoli, z wyjątkiem jednego, byli objęci pełnym zakazem wykonywania przewozów, głównie ze względu na niezdolność właściwych organów odpowiedzialnych za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi, którym wydano certyfikaty w Angoli (INAVIC), do wdrożenia i egzekwowania obowiązujących międzynarodowych norm bezpieczeństwa. W odniesieniu do przewoźnika *TAAG Angola Airlines* wprowadzono częściowy wyjątek. Przewoźnik *TAAG Angola Airlines* został włączony do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ⁽²⁾ i został dopuszczony do wykonywania przewozów do Unii przy użyciu części jego floty.
- (20) W marcu 2017 r. ICAO przeprowadziło w Angoli skoordynowaną inspekcję potwierdzającą (ICVM). Na podstawie wyników tej inspekcji ICAO ogłosiło, że właściwe organy Angoli rozwiązały kwestię istotnego problemu w zakresie bezpieczeństwa przewozów.
- (21) Pismem z dnia 2 kwietnia 2018 r. właściwe organy Angoli poinformowały Komisję o postępach we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa i o wynikach inspekcji ICVM.
- (22) Komisja z zadowoleniem przyjmuje wysiłki podejmowane przez INAVIC oraz fakt, że INAVIC zobowiązuje się do udziału w konsultacjach z Komisją w celu przedstawienia bardziej szczegółowych informacji na temat postępów poczynionych w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem podlegających mu przewoźników.
- (23) 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 w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Angoli.

Przewoźnicy lotniczy z Boliwii

- (24) W dniu 30 stycznia 2018 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”).
- (25) Komisja zwróciła się do DGAC o przedstawienie wykazu dokumentów i działań, które mają być wykonane. DGAC przekazała wszystkie wymagane dokumenty w wyznaczonym terminie, a EASA dokonała ich analizy. Wstępny wniosek jest taki, że procedury są dobrze udokumentowane, ale że nie można było ocenić ich prawidłowego wdrożenia. Wydaje się, że DGAC nie ma braków kadrowych, zwłaszcza pod względem liczby inspektorów; jednakże potrzebne są dodatkowe informacje w celu sprawdzenia, czy niezbędna wiedza fachowa jest dostępna dla realizacji zadań specjalistycznych.
- (26) W celu uzyskania lepszego wglądu w kwestię nadzorowania operacji lotniczych Komisja zwróciła się do DGAC Boliwii o przedstawienie szczegółowego planu audytów i inspekcji w 2018 r. oraz przeglądu audytów i inspekcji przeprowadzonych w 2016 r. oraz w 2017 r. w odniesieniu do pięciu przewoźników lotniczych obsługujących transport pasażerów w sposób regularny i nieregularny.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, motywy dotyczące Angoli od 8 do 11.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 619/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, motywy dotyczące Angoli od 54 do 62. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/963 z dnia 16 czerwca 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, motywy dotyczące Angoli od 12 do 17.

- (27) Te dodatkowe dokumenty zostały przesłane i zostały otrzymane przez EASA. Wniosek jest taki, że nastąpił znaczny wzrost wskaźnika przeprowadzonych inspekcji w latach 2016 i 2017. W odniesieniu do przewoźnika lotniczego *Boliviana de Aviacion*, jedyne boliwijskiego przewoźnika lotniczego działającego w Europie, zakończono 88 % planowanych działań. DGAC Boliwii poinformowała, że w bieżącym roku (2018) wprowadzono koncepcję nadzoru opartego na analizie ryzyka. Zauważono, że w przypadku innych przewoźników lotniczych, mimo że analiza ryzyka została wykonana, konieczne będą dalsze udoskonalenia.
- (28) Komisja przyjmuje do wiadomości informacje przekazane przez DGAC Boliwii. W oparciu o wszystkie obecnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez DGAC Boliwii w trakcie spotkania poświęconego konsultacjom technicznym dnia 30 stycznia 2018 r., Komisja uznaje, że na obecnym etapie nie ma podstaw do nałożenia zakazu wykonywania przewozów lub ograniczeń w wykonywaniu przewozów na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Boliwii.
- (29) 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.
- (30) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie stosownych międzynarodowych 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.
- (31) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby 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 Gambii

- (32) W latach 2014 i 2015 inspekcje SAFA przeprowadzone w odniesieniu do przewoźników *Aeolus Air Ltd.* i *SIPJ (G) Ltd.*, posiadających certyfikaty AOC wydane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Gambii (CAAG), wykazały poważne braki w zakresie bezpieczeństwa.
- (33) W dniu 24 lipca 2015 r. EASA przesłała do CAAG pismo z wynikami inspekcji na płycie przeprowadzonej w odniesieniu do przewoźnika *SIPJ (G) Ltd.* Ponadto w piśmie tym EASA poinformowała CAAG, że pomimo, iż plany lotu zostały złożone w ramach kategorii operacji lotnictwa ogólnego, a załogi lotnicze informowały, że wykonują loty państwowe, w rzeczywistości istniały dowody wskazujące na zarobkowy charakter lotów.
- (34) Dalsze dochodzenie wykazało, że przedmiotowy statek powietrzny był zarejestrowany w Stanach Zjednoczonych Ameryki. W kwestii tego statku powietrznego EASA skontaktowała się z władzami lotnictwa cywilnego Stanów Zjednoczonych. EASA wystąpiła również formalnie do władz Gambii, które jednak nie udzieliły odpowiedzi. *SIPJ (G) Ltd.* nie złożył wniosku o wydanie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego.
- (35) Seria inspekcji SAFA, przeprowadzonych w odniesieniu do przewoźnika lotniczego *SIPJ (G) Ltd.* w 2016 r., przyniosła dalsze istotne ustalenia. We wszystkich przypadkach loty były zgłaszane jako lotnictwo ogólne. Istniały jednak przesłanki wskazujące na to, że loty miały charakter zarobkowy, a zostały zgłoszone jako lotnictwo ogólne, aby obejść obowiązujące normy ICAO w zakresie bezpieczeństwa, a w szczególności wymogi dotyczące zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego w unijnej przestrzeni powietrznej.
- (36) W celu ścisłego monitorowania sytuacji Komisja rozpocznie konsultacje techniczne z władzami Gambii, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (37) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Gambii.
- (38) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może podjąć dalsze działania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (39) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Gambii.

Przewoźnicy lotniczy z Indonezji

- (40) W dniach 12–21 marca 2018 r. przeprowadzono w Indonezji unijną wizytację oceniającą na miejscu. W wizytacji tej uczestniczyli eksperci z Komisji, EASA i państw członkowskich. Unijna wizytacja oceniająca na miejscu została przeprowadzona w siedzibie Dyrekcji Generalnej ds. Lotnictwa Cywilnego Indonezji („DGCA Indonezji”) oraz u kilku przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji, a mianowicie: *Batik Air*, dla porównania z ostatnią unijną wizytacją oceniającą na miejscu w 2016 r.; *Wings Air*, przewoźnika z tej samej grupy (Lion Group) co *Batik Air* oraz dużego operatora samolotów turbośmigłowych (ATR42/72); *Sriwijaya Air*, największego przewoźnika nadal figurującego w wykazie przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii; *TransNusa*, posiadającego mieszaną flotę statków powietrznych z silnikami turbowentylatorowymi i turbośmigłowymi (wszystkie z nich są certyfikowane zgodnie z CASR-121); *Spirit Aviation Sentosa* i *Susi Air*, posiadających certyfikaty wydane w ramach CASR-135, którzy wykonują przewozy regionalne i czarterowe. Ocena obejmowała wizytację w terenie, w dwóch lokalizacjach: w bazie *TransNusa* znajdującej się w Kupang oraz w siedzibie głównej *Susi Air* w Pangandaran.
- (41) W trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu stwierdzono, że DGCA nie tylko utrzymała dotychczasowe wyniki, ale także dokonała znacznej poprawy w wielu obszarach od czasu ostatniej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2016 r. Na szczególną uwagę zasługuje osiągnięta przez DGCA stabilizacja w zakresie opracowywania krajowych regulacji dotyczących lotnictwa oraz dojrzałość w zakresie sprawowania odpowiedniego i skutecznego nadzoru. W przeszłości odnotowano, że Indonezja rozważa bądź przyjęła różne modele regulacyjne, aby móc wykazać zgodność z normami ICAO. Takie podejście skutkowało brakiem jasności. Zespół UE pozytywnie odniósł się do decyzji DGCA o przyjęciu jasnej polityki dostosowania się do norm ICAO oraz tworzeniu we własnym zakresie przepisów zgodnie z najnowszymi zmianami ICAO.
- (42) Ekspertcy mogli stwierdzić, że działania w zakresie nadzoru, zarówno audyty, jak i inspekcje, planuje się w perspektywie rocznej oraz że działania kontrolne są przeprowadzane zgodnie z planem.
- (43) DGCA jest w stanie przyciągnąć wystarczającą liczbę pracowników, stosownie do obecnego rozmiaru i zakresu nadzoru nad branżą lotniczą, wobec której nadzór ten należy sprawować. Liczba pracowników znacznie wzrosła od 2016 r., a plany zakładają zatrudnianie jeszcze większej liczby osób. Wszyscy pracownicy, z którymi przeprowadzono rozmowy, byli wykwalifikowani i posiadali wiedzę. Programy oraz plany szkoleń teoretycznych uznano za odpowiednie. Stwierdzono jednak, że konieczne są dalsze szkolenia inspektorów w zakresie sprawozdawczości, dogłębności kontroli, analizy przyczyn źródłowych i finalizacji ustaleń kontrolnych.
- (44) DGCA Indonezji była w stanie wykazać, że w razie konieczności stosowane są środki egzekwowania przepisów, w formie pisemnych ostrzeżeń, zawiesznień, cofnięć i kar finansowych. Od 2017 r. odnotowano 4 przypadki cofnięcia, 11 przypadków zawieszenia i 21 pism ostrzegawczych.
- (45) W skład *Lion Group* wchodzi sześciu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w trzech różnych państwach, a przewoźnik ten stosuje zintegrowane podejście do swoich operacji oraz zarządzania bezpieczeństwem i jakością. *Batik Air* i *Wings Air*, wchodzący w skład *Lion Group*, są dwoma posiadaczami AOC wydanych w Indonezji. *Batik Air* podlegał już unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, przeprowadzonej przez UE w 2016 r., i wykazał, że nadal posiada dobrze funkcjonujący system zapewniania bezpieczeństwa i jakości oraz system zarządzania. Przewoźnik dąży do wprowadzenia dalszych udoskonaleń. *Batik Air* wziął pod uwagę spostrzeżenia zespołu UE z 2016 r. i wprowadził nieobowiązkowe udoskonaleń, w szczególności w obszarze oceny ryzyka w zakresie bezpieczeństwa. *Wings Air* zatrudnia profesjonalne załogi i personel, a także posiada systemy służące do zarządzania różnymi operacjami. Zarządzanie zarówno na poziomie poszczególnych przewoźników lotniczych, jak i na poziomie grupy odbywa się na podstawie otrzymywanych informacji i analiz dotyczących bezpieczeństwa i jakości. Zarząd ogłasza również informacje i działania naprawcze poprzez wewnętrzne publikacje, w formie elektronicznej i nie tylko.
- (46) *Sriwijaya Air* jest trzecim co do wielkości przewoźnikiem w Indonezji. Posiada dobrze funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem. Kadra kierownicza wyższego szczebla, z którą przeprowadzono rozmowy, należycie traktuje istotne kwestie, jak również wykazuje się dobrą znajomością systemów stosowanych w zarządzaniu bezpieczeństwem oraz w kontroli operacji lotniczych i naziemnych. Oprócz obowiązkowych testów na obecność krwi i alkoholu na początku każdego okresu służby (zarówno dla załóg lotniczych, jak i personelu pokładowego), przewoźnik *Sriwijaya Air* wprowadził program losowych badań na obecność narkotyków. System zarządzania jakością jest na wczesnym etapie wdrażania, ponieważ rozpoczęło się ono dopiero w zeszłym roku. Wszyscy pracownicy dyrekcji kontroli jakości są wykwalifikowanymi audytorami. Można wprowadzić udoskonaleń w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu u przewoźnika *Sriwijaya Air* w celu łatwego uzyskania statusu zgodności wszystkich statków powietrznych z programem obsługi technicznej.
- (47) *TransNusa* jest małym przewoźnikiem krajowym. Kontrolę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz operacje uznano za zadowalające. Przewoźnik opracował dobrze funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem i stosuje na zasadzie dobrowolności program monitorowania i analizy danych lotu. Istnieją dowody na istnienie systemu zarządzania jakością, który zyskałby na dalszym udoskonaleniu. Obiekty obsługi liniowej w Kupang były odpowiednie dla danego typu operacji. Ogólnie rzecz biorąc, przewoźnika *TransNusa* uznano za działającego zgodnie z obowiązującymi normami.

- (48) *Spirit Aviation Sentosa* niedawno otrzymał certyfikat i jest jednym z mniejszych przewoźników lotniczych w Indonezji posiadającym certyfikat AOC wydany zgodnie z CASR-135. Chociaż jego biura znajdują się w Dżakarcie, operacje odbywają się przeważnie na trasach lokalnych w Papui. System zarządzania bezpieczeństwem jest dobrze rozwinięty. Jeśli chodzi o operacje, organizację uznano za satysfakcjonującą. Obszar zarządzania ciągłą zdadnością do lotu wymaga poprawy.
- (49) *Susi Air* jest przewoźnikiem certyfikowanym zgodnie z CASR-135, wykorzystującym głównie flotę statków powietrznych Cessna Grand Caravan. Posiada system zarządzania bezpieczeństwem. Klasyfikacja zdarzeń, określenie najbardziej znaczących rodzajów ryzyka i zarządzanie zmianami są wykonywane ręcznie na podstawie różnych źródeł danych, które nie są ujednolicone. Wydaje się, że obciążenie pracą jest nadmierne w stosunku do liczby osób zajmujących się systemem zarządzania bezpieczeństwem. Należałoby zatrudnić więcej osób oraz zastosować odpowiednie narzędzia, szczególnie jeżeli nastąpi wzrost floty, co jest planowane. Zespół UE odnotował solidny system rekrutacji członków załóg i wysoki poziom szkolenia pilotów. W zakresie obsługi technicznej przedsiębiorstwo jest dobrze ugruntowane i wyposażone, zdolne do realizacji obsługi technicznej w odległych miejscach. Z wyjątkiem obsługi technicznej, uznano, że przedsiębiorstwo potrzebuje większej liczby pracowników w innych obszarach.
- (50) Zasadniczo zespół UE stwierdził, że pozbawiona sankcji polityka sprawozdawczości wydaje się być obecna u wszystkich objętych wizytacją przewoźników.
- (51) W trakcie wizytacji u przewoźników, w kontekście ich systemu zarządzania bezpieczeństwem, wśród pięciu głównych zidentyfikowanych rodzajów ryzyka wymieniono system zapobiegania kolizjom – propozycje rozwiązań („TCAS – RA”) i niestabilizowane podejścia. Istnieją badania dowodzące występowania znacznie mniejszej liczby przypadków tego typu przy wykorzystaniu procedur nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów („PBN”). Zatwierdzenie projektu procedur PBN znajduje się w zakresie kompetencji DGCA Indonezji. Z uwagi na pięć głównych zidentyfikowanych zagrożeń zdecydowanie zaleca się, by organ zachęcał do stosowania PBN. W tym celu DGCA powinna zaangażować wszystkie zainteresowane strony (przewoźników, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, porty lotnicze), by zachęcać do stosowania PBN i przygotowania solidnego planu działania obejmującego niezbędną współpracę i szkolenia.
- (52) DGCA Indonezji oraz przewoźnicy lotniczy *Sriwijaya Air*, *Wings Air* i *Susi Air* zostali wysłuchani przez Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 30 maja 2018 r. DGCA Indonezji przedstawiła swoją obecną strukturę organizacyjną, w tym szczegółowe informacje na temat pracowników dyrekcji ds. zdadności do lotu i eksploatacji statków powietrznych, stale rosnącego budżetu na zadania związane z nadzorem nad bezpieczeństwem oraz szkoleniami inspektorów, jak również na temat przeniesienia do nowoczesnych obiektów. DGCA Indonezji przedstawiła szczegółowe informacje na temat wyników ostatniej skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO, przeprowadzonej przez tę organizację w październiku 2017 r., która wskazuje wynik w zakresie skutecznej realizacji na poziomie 80,34 %. DGCA Indonezji przedstawiła informacje na temat statusu i planów wdrożenia nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów w 2017 r. i 2018 r., co pokazuje, że docelowo znaczna liczba portów lotniczych będzie miała procedury PBN. DGCA Indonezji przedstawiła w swojej prezentacji podsumowanie działań naprawczych podjętych w odniesieniu do uwag poczynionych przez ekspertów podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2018 r. Program poprawy został zdefiniowany na podstawie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu z 2018 r. oraz inspekcji ICVM.
- (53) W trakcie wysłuchania DGCA Indonezji zobowiązała się informować na bieżąco Komisję o działaniach podjętych w odniesieniu do inspekcji ICVM przeprowadzonych przez ICAO w Indonezji oraz w odniesieniu do pozostałych uwag poczynionych w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2018 r. DGCA Indonezji zobowiązała się ponadto do kontynuowania dialogu w sprawie bezpieczeństwa, w tym poprzez zapewnienie odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz poprzez dodatkowe spotkania, jeżeli Komisja uzna je za konieczne.
- (54) *Sriwijaya Air* jest częścią grupy *Air Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* przedstawił plany rozbudowy swojej floty z obecnych 37 statków powietrznych do 42 statków powietrznych w 2021 r., szczegóły dotyczące procesu rekrutacji pilotów oraz opis działań w zakresie przewozów, szkoleń i obsługi technicznej. *Sriwijaya Air* przedstawił informacje na temat swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, procesu analizy danych lotu i wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa. Przewoźnik przedstawił również informacje na temat działań nadzorczych, które DGCA Indonezji przeprowadziła w 2017 r. w odniesieniu do *Sriwijaya Air*, jak również na temat statusu ustaleń wynikających z tych działań, z których wszystkie zostały zamknięte. *Sriwijaya Air* przedstawił plan działań naprawczych opracowany na podstawie uwag wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2018 r.
- (55) *Wings Air* przedstawił strukturę i działanie swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz procedury, które wprowadził w celu zapewnienia bezpieczeństwa swoich operacji. W trakcie wysłuchania *Wings Air* poinformował również Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego o planie działań naprawczych, który został opracowany na podstawie uwag wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2018 r. Plan ten obejmuje działania naprawcze w oparciu o analizę źródeł tych uwag. Ponadto *Wings Air* przedstawił wyjaśnienia dotyczące prowadzonego przez siebie dochodzenia w sprawie niedawnego zderzenia naziemnego z udziałem jednego ze swoich statków powietrznych, jak również działań w zakresie bezpieczeństwa, które *Wings Air* podjął niezwłocznie po wypadku.

- (56) *Susi Air* przedstawił organizację, rodzaje działalności oraz przekrój swojego personelu, a także przedstawił szczegółowe informacje na temat procesu rekrutacji pilotów, w tym szkoleń prowadzonych w jego centrum szkoleniowym. *Susi Air* podkreślił wymagający proces kwalifikacji, opisał procedury i strategie przyjęte przez przewoźnika w celu zapewnienia bezpiecznych operacji w odległych obszarach Papui oraz dostarczył szczegółowe informacje na temat obsługi technicznej i eksploatacji. Wdrożony system „e-SMS” ułatwia natychmiastowe zgłaszanie zdarzeń, co przyczynia się do zapewnienia solidnej kultury bezpieczeństwa. *Susi Air* przedstawił również informacje na temat działań nadzorczych, które DGCA Indonezji przeprowadziła w 2017 r. w odniesieniu do *Susi Air*, jak również na temat statusu ustaleń wynikających z tych działań, z których wszystkie zostały zamknięte. *Susi Air* przedstawił plan działań naprawczych opracowany na podstawie uwag wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2018 r.
- (57) Komisja odnotowuje z zadowoleniem, że w reakcji na wypadki, które miały miejsce w ostatnich latach, DGCA Indonezji zdefiniowała pięć obszarów priorytetowych w celu podjęcia intensywniejszych działań, opracowała odpowiednie środki łagodzące i poinformowała o nich wszystkich indonezyjskich przewoźników. Te priorytetowe obszary obejmują przypadki wyjścia poza pas startowy. W związku z tym Komisja zachęca DGCA Indonezji do systematycznego analizowania przyczyn źródłowych poważnych incydentów lub wypadków oraz do zapewnienia, by wszyscy indonezyjscy przewoźnicy również przeprowadzali takie analizy.
- (58) Komisja z zadowoleniem odnotowuje plan działania dotyczący szybszego wdrażania procedur PBN opracowany przez DGCA Indonezji, zgodnie z zaleceniami zawartymi w unijnym sprawozdaniu z oceny bezpieczeństwa, oraz podkreśla znaczenie skutecznej realizacji tego planu działania.
- (59) Komisja przyjmuje do wiadomości gotowość DGCA Indonezji do kontynuowania obecnej praktyki przyjmowania zagranicznych ekspertów w ramach swojej dyrekcji ds. zdatności do lotu i eksploatacji statków powietrznych, pomagających jej inspektorom w prowadzeniu bardziej skutecznych inspekcji indonezyjskiego sektora lotniczego, oraz gotowość do inwestowania w tego typu doradztwo.
- (60) Komisja podkreśla zasadnicze znaczenie zapewnienia przez władze Indonezji odpowiednich zasobów w DGCA Indonezji na potrzeby nadzoru nad bezpieczeństwem, aby skutecznie radzić sobie z wielkością indonezyjskiej branży lotniczej, zwłaszcza ze względu na jej spodziewany wzrost. Komisja przyjmuje do wiadomości zobowiązanie rządu Indonezji w tym względzie.
- (61) Na podstawie wszystkich dostępnych obecnie informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2018 r. oraz wysłuchania przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, uznaje się, że istnieją wystarczające dowody zgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i zalecanymi praktykami po stronie DGCA Indonezji oraz przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji.
- (62) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Indonezji z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (63) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie stosownych międzynarodowych 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.
- (64) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może podjąć dalsze działania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (65) W dniu 20 kwietnia 2018 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym z udziałem przedstawicieli Komisji, EASA, państwa członkowskiego, rządu libijskiego i libijskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („LYCAA”).
- (66) W trakcie tego posiedzenia LYCAA przedstawił aktualne informacje na temat postępów we wdrażaniu planu naprawczego ICAO w obszarach, gdzie LYCAA potrzebuje wsparcia technicznego, oraz na temat planu działania ukierunkowanego na zniesienie zakazu unijnego. LYCAA potwierdził swoje zaangażowanie, aby wypełnić swoje międzynarodowe zobowiązania w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. LYCAA poinformował, że pracował nad tym intensywnie i sytuacja już uległa istotnej poprawie.
- (67) Komisja przyjmuje do wiadomości wysiłki podejmowane przez LYCAA oraz fakt, że LYCAA jest zaangażowany we współpracę z Komisją, by przekazywać aktualne informacje dotyczące statusu swoich obowiązków w zakresie nadzoru. Jednak prezentacja przedstawiona przez LYCAA zawierała ograniczony zakres informacji i uznana została za niewystarczająco szczegółową. Ponadto środowisko operacyjne w Libii nadal jest bardzo problematyczne. W dniu 30 kwietnia 2018 r. Komisja przesłała pismo do LYCAA z prośbą o dodatkowe informacje techniczne.

- (68) Ostatnia kontrola ICAO miała miejsce w 2007 r., a skuteczna realizacja wyniosła 28,86 %. LYCCA pracuje nad planem działań naprawczych. Komisja zaleca Libii, aby przyjęła kontrolę ICAO w ramach USOAP jako istotny krok w kierunku zniesienia obecnego zakazu nałożonego na libijskich przewoźników lotniczych. Ponadto istotne jest, aby trudności operacyjne wynikające z problematycznej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa zostały usunięte w sposób zadowalający. W związku z tym Komisja doradza LYCAA skoncentrowanie się na zapewnieniu kontroli ICAO w ramach USOAP. W międzyczasie mogą być pozyskiwane cenne informacje na temat bezpieczeństwa od przewoźników zagranicznych, którzy podejmą decyzję o wznowieniu przewozów do Libii.
- (69) W oparciu o wszystkie obecnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez LYCAA w trakcie spotkania poświęconego konsultacjom technicznym w dniu 20 kwietnia 2018 r., Komisja uznaje, że nie należy zmieniać wykazu przewoźników lotniczych z Libii podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (70) 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 w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Libii.

Przewoźnicy lotniczy z Nepalu

- (71) W dniu 19 stycznia 2018 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym z udziałem Komisji, EASA, jednego państwa członkowskiego i Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nepalu („CAAN”). CAAN zaproszono do Brukseli, aby przedstawił Komisji aktualne informacje na temat postępów we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa w systemie lotnictwa Nepalu.
- (72) Poprzednie spotkanie z CAAN zorganizowane zostało przez Komisję w listopadzie 2014 r. W lutym 2014 r. przeprowadzono unijną wizytację oceniającą na miejscu, która potwierdziła niski poziom wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego. Zgodnie z końcowym sprawozdaniem z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w lutym 2014 r., zgłoszono szereg uwag w odniesieniu do przepisów, procedur i praktyk stosowanych przez CAAN w obszarze licencjonowania personelu.
- (73) Podczas posiedzenia w dniu 19 stycznia 2018 r. CAAN przedstawił informacje na temat działań podjętych w celu opracowania krajowych ram prawnych zgodnych z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa oraz w celu poprawy systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Nepalu, w tym kroków podjętych w zakresie zapobiegania wypadkom. Komisja zwróciła się z prośbą o dodatkowe informacje w trakcie spotkania z CAAN.
- (74) Pismem z dnia 2 marca 2018 r. CAAN przedłożył Komisji dowód wykonania działań naprawczych w odniesieniu do uwag zgłoszonych w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w lutym 2014 r.
- (75) CAAN przedstawił również informacje na temat rocznego planu kontroli nadzorczej i regulacyjnej na 2017 r., zaproponowanego programu nadzoru nad bezpieczeństwem na 2018 r., listy kontrolnej dotyczącej analizy luk w krajowym programie bezpieczeństwa, wraz z krajową polityką bezpieczeństwa, a także stanu wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w odniesieniu do nepalskich przewoźników lotniczych.
- (76) Na podstawie obecnie dostępnych informacji wydaje się, że CAAN poczynił pewne postępy w zakresie wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Jednakże w chwili obecnej nie istnieją wystarczające, zweryfikowane dowody, które na tym etapie uzasadniałyby złagodzenie ograniczeń w wykonywaniu przewozów dotyczących przewoźników lotniczych z Nepalu. Rzekoma poprawa sytuacji musi zostać faktycznie zweryfikowana przed podjęciem dobrze uzasadnionej decyzji w odniesieniu do ewentualnego zniesienia zakazu wykonywania przewozów przez przewoźników lotniczych z Nepalu. W związku z tym unijna wizytacja oceniająca na miejscu w Nepalu może być brana pod uwagę.
- (77) 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 w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Nepalu.

Przewoźnicy lotniczy z Rosji

- (78) Komisja, EASA i właściwe organy państw członkowskich w minionym okresie 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 w niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

- (79) W dniu 26 kwietnia 2018 r. przedstawiciele Komisji, EASA i jednego państwa członkowskiego spotkali się z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”). Celem spotkania było dokonanie przeglądu wyników w zakresie bezpieczeństwa uzyskanych przez rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie sprawozdań z inspekcji na płycie w ramach SAFA za okres od 9 kwietnia 2017 r. do 8 kwietnia 2018 r. oraz wskazanie przypadków wymagających szczególnej uwagi. Spotkanie to wykorzystano także, aby umożliwić Komisji uzyskanie wiedzy na temat szczególnych środków nadzoru nad bezpieczeństwem, które FATA wprowadza w kontekście Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej 2018.
- (80) Podczas spotkania Komisja przeanalizowała bardziej szczegółowo wyniki kontroli SAFA u dziewięciu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji. Nie stwierdzono żadnych zastrzeżeń w wyniku inspekcji na płycie, natomiast FATA poinformowała Komisję o swoich działaniach w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w stosunku do tych przewoźników lotniczych oraz środkach egzekucyjnych wobec dwóch przewoźników.
- (81) Jeśli chodzi o Mistrzostwa Świata w Piłce Nożnej 2018, FATA poinformowała Komisję o dodatkowych środkach wprowadzonych w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego w trakcie tego wydarzenia.
- (82) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez FATA na posiedzeniu poświęconym konsultacjom technicznym w dniu 26 kwietnia 2018 r., uznaje się, że FATA nie brakuje woli ani zdolności do działania w celu wyeliminowania wszelkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji. Z tych powodów Komisja stwierdziła, że nie jest konieczne składanie wyjaśnień przez rosyjskie władze lotnicze ani którykolwiek przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji przed Komisją i Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (83) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w celu objęcia tym wykazem przewoźników lotniczych z Rosji.
- (84) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych z Rosji, ustalając priorytety w zakresie inspekcji na płycie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012. Jeżeli te inspekcje wykażą istnienie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia działań wobec przewoźników lotniczych z Rosji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Wenezueli

- (85) W dniu 6 marca 2017 r. przewoźnik lotniczy *Avior Airlines*, posiadający certyfikat wydany w Wenezueli, złożył do EASA wniosek o wydanie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego. EASA oceniła wniosek i stwierdziła, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania *Avior Airlines* zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego i że przewoźnik lotniczy nie spełnił obowiązujących wymogów rozporządzenia (UE) nr 452/2014. W związku z tym w dniu 4 października 2017 r. EASA odrzuciła wniosek *Avior Airlines* o zezwolenie dla operatora z państwa trzeciego, uzasadniając to względami bezpieczeństwa.
- (86) W dniu 14 listopada 2017 r. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wysłuchały zarówno Urzędu Lotnictwa Cywilnego Wenezueli („INAC”), jak i przewoźnika *Avior Airlines*, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (87) Z informacji dostępnych w czasie wysłuchania, opartych na przeprowadzonej przez EASA ocenie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego, inspekcji na płycie przeprowadzonych przez państwa członkowskie oraz informacji przedstawionych przez INAC i *Avior Airlines*, wynika, że INAC powinien dalej rozwijać swoje możliwości w zakresie inspekcji w odniesieniu do podlegających mu przewoźników lotniczych oraz że *Avior Airlines* nie był w stanie usunąć uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (88) W związku z tym wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii został zmieniony, a przewoźnik lotniczy *Avior Airlines* został włączony do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006⁽¹⁾.
- (89) Z dostępnych obecnie informacji, opartych na wynikach kontroli SAFA, wynika, że istnieją potwierdzone dowody poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa po stronie *Avior Airlines*. Ani *Avior Airlines*, ani INAC nie są w stanie wyeliminować tych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, co potwierdzają między innymi nieodpowiednie i niewystarczające plany działań naprawczych, które *Avior Airlines* przedstawia w odpowiedzi na ustalenia stwierdzone podczas inspekcji SAFA, oraz fakt, że od października 2017 r. średni współczynnik SAFA u przewoźników lotniczych z Wenezueli pogorszył się.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 787/2007 z dnia 4 lipca 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, motywy dotyczące Wenezueli od 70 do 81.

- (90) W celu ścisłego monitorowania sytuacji Komisja kontynuować będzie konsultacje z władzami Wenezueli, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (91) Państwa członkowskie będą nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do przewoźników lotniczych, którym wydano certyfikaty w Wenezueli.
- (92) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywałyby na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może podjąć dalsze działania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (93) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że na obecnym etapie brak jest podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Wenezueli.
- (94) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.
- (95) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006,

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 14 czerwca 2018 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

„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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Wenezuela
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
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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
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
HELIANG	010	Nieznany	Republika Angoli

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

(1)	(2)	(3)	(4)
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 Republice Konga, w tym:			Republika Konga
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republika Konga
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nieznany	Republika Konga
EMERAUDE	RAC06-008	Nieznany	Republika Konga
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republika Konga
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republika Konga
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nieznany	Republika Konga
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nieznany	Republika Konga
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republika Konga
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR 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)

(1)	(2)	(3)	(4)
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)
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
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

(1)	(2)	(3)	(4)
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
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
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
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libia

(1)	(2)	(3)	(4)
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 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	057 A/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

(1)	(2)	(3)	(4)
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 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 II

„ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«)	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo przewoźnika	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
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 ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republika Gabońska	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu Falcon 50, 2 statków powietrznych typu Falcon 900	Cała flota z wyjątkiem: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republika Gabońska
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 należące do typów: 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
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.

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