

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/862****z dnia 1 czerwca 2022 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) Rozporządzeniem 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 Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) przekazały Komisji informacje, które są istotne na potrzeby uaktualnienia tego wykazu. Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe również przekazały istotne informacje. Na podstawie przekazanych informacji należy uaktualnić przedmiotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub za pośrednictwem organów odpowiedzialnych 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 określonym w załącznikach A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się ze wszystkimi odpowiednimi dokumentami, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym art. 15 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE”).
- (5) Komisja powiadomiła Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o wspólnych konsultacjach prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006<sup>(3)</sup> z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Armenii, Iraku, Kazachstanu, Mołdawii, Pakistanu, Rosji i Sudanu Południowego. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Kongu (Brazzaville), Gwinei Równikowej, na Madagaskarze i w Surinamie.
- (6) Agencja powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o ocenach technicznych przeprowadzonych w związku z początkową oceną i stałym monitorowaniem zezwoleń dla operatorów z państw trzecich („TCO”) wydanych na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014<sup>(4)</sup>.

<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 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).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).

- (7) Agencja przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych („program SAFA”) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(5)</sup>.
- (8) Dodatkowo Agencja przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach trzecich, na które ma wpływ zakaz wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Agencja przekazała informacje o planach dalszej pomocy technicznej i współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz informacje o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie poproszono o koordynowanie z Komisją i Agencją odpowiadania na takie wnioski na zasadzie dwustronnej. W tym względzie Komisja po raz kolejny podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji, zwłaszcza w oparciu o narzędzie, jakim jest partnerstwo na rzecz pomocy we wdrażaniu norm bezpieczeństwa lotniczego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), na temat pomocy technicznej dla państw trzecich udzielanej przez Unię i państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego na całym świecie.
- (9) Eurocontrol przedłożył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i funkcji alarmowania TCO, łącznie ze statystykami komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych objętych zakazem.

#### **Unijni przewoźnicy lotniczy**

- (10) W następstwie dokonanej przez Agencję analizy informacji pozyskanych z inspekcji na płycie przeprowadzonych w odniesieniu do statków powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych oraz z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez Agencję, uzupełnionej również informacjami wynikającymi ze szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich i Agencja, działające jako właściwe organy, wprowadziło pewne środki naprawcze i egzekwowania prawa oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o tych środkach.
- (11) Państwa członkowskie i Agencja, działające jako właściwe organy, jeszcze raz potwierdziły gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały na bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania przez unijnych przewoźników lotniczych odpowiednich norm bezpieczeństwa.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Armenii**

- (12) W czerwcu 2020 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Armenii zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/736 <sup>(6)</sup>.
- (13) W dniu 29 kwietnia 2022 r. odbyło się posiedzenie techniczne Komisji, Agencji, państw członkowskich i armeńskiej Komisji Lotnictwa Cywilnego („CAC”), podczas którego CAC przedstawiła aktualne informacje na temat środków wprowadzonych od posiedzenia technicznego w dniu 3 listopada 2021 r. w celu wyeliminowania stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Głównymi środkami są: zmiana armeńskiego prawodawstwa w zakresie lotnictwa cywilnego i przepisów uzupełniających, ulepszenia dotyczące struktury i personelu CAC oraz aktualizacja systemu CAC w zakresie zarządzania kwalifikacjami i szkoleniami inspektorów, w tym dodatkowe szkolenia wstępne, okresowe i w miejscu pracy. Ponadto CAC wyjaśniła, że opracowała dodatkowe procedury nadzoru i listy kontrolne w różnych dziedzinach oraz opracowała krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego i rozporządzenie w sprawie zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem, które mają zostać przyjęte w 2022 r. Wszystkie te materiały zostaną dokładnie przeanalizowane przez Komisję i Agencję.

<sup>(5)</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).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/736 z dnia 2 czerwca 2020 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 (Dz.U. L 172 z 3.6.2020, s. 7).

- (14) CAC przedstawiła aktualizację środków wprowadzonych w związku z jej planem działań naprawczych w odniesieniu do uwag zgłoszonych podczas unijnej wizyty oceniającej na miejscu w 2020 r. Środki te obejmowały aktualizację procesów planowania w odniesieniu do zasobów ludzkich i szkoleń, a także pewnej liczby procedur i list kontrolnych w celu usprawnienia działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, wdrożenie elektronicznej bazy danych w celu wsparcia działań nadzorczych oraz opracowanie systemu zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem.
- (15) Ponadto w ramach wysiłków Unii na rzecz wsparcia CAC w zaspokajaniu potrzeb w zakresie poprawy bezpieczeństwa lotniczego Agencja rozpoczęła w marcu 2022 r. specjalny projekt techniczny mający na celu wzmocnienie nadzoru CAC nad bezpieczeństwem w dziedzinie operacji lotniczych i zdatości do lotu.
- (16) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji uznaje się, że CAC dokonała pewnych istotnych usprawnień, jeśli chodzi o jej zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. Uznaje się również, że CAC wydaje się być zaangażowana w dalsze wysiłki na rzecz rozwijania swoich zdolności nadzorczych i rozwiązywania stwierdzonych problemów związanych z bezpieczeństwem. Niezależnie od tych pozytywnych zmian obecnie nie ma wystarczających uzasadnionych dowodów, że CAC skutecznie wyeliminowała wszystkie niedociągnięcia stwierdzone podczas wizyty oceniającej na miejscu w lutym 2020 r., których efektem było podjęcie decyzji o nałożeniu zakazu wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/736. Informacje na temat potencjalnych usprawnień wymagają dalszej weryfikacji poprzez dodatkowe spotkania techniczne i ewentualnie poprzez potwierdzenie na miejscu.
- (17) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Armenii.
- (18) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Armenii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Iraku**

- (19) W grudniu 2015 r. przewoźnik lotniczy *Iraqi Airways* został uwzględniony w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2322 <sup>(7)</sup>.
- (20) W lutym 2022 r. iracki urząd lotnictwa cywilnego („ICAA”) wraz z *Iraqi Airways* przedłożył Komisji informacje na temat działań i środków podjętych w celu poprawy ich systemów i zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem i zarządzania nim. Na podstawie otrzymanych informacji Komisja zauważa, że poczyniono pewne postępy w rozwiązywaniu stwierdzonych problemów w zakresie bezpieczeństwa. Stwierdzono jednak pewne niedociągnięcia, w tym dotyczące jakości list kontrolnych stosowanych przez inspektorów ICAA w procesach certyfikacji i nadzoru, a także dotyczące planu szkoleń ICAA i jego wdrożenia. Ocena wyników ICAA w zakresie nadzoru wykazała szereg niedociągnięć, w szczególności w sposobie sporządzania opisu ustaleń w zakresie nadzoru i zapewniania działań następczych. W tym względzie zauważono również, że inspektorzy ICAA nie wprowadzali odpowiednich środków egzekwowania przepisów w sytuacjach, gdy było to konieczne.
- (21) Z oceny informacji dostarczonych przez *Iraqi Airways* wynika, że przewoźnik lotniczy poczynił znaczne postępy w różnych dziedzinach. Odnotowano, że przewoźnik lotniczy wynajął usługi zewnętrznego konsultanta w celu przeprowadzenia audytu przewoźnika lotniczego i opracowania planu działań naprawczych, który jest obecnie wdrażany.
- (22) Zainicjowano program monitorowania danych lotniczych w celu dalszego zwiększenia ilości danych, które analizuje się i wykorzystuje do opracowania środków poprawy bezpieczeństwa. Ponadto ustanowiono wewnętrzny system raportowania, rozpoczęto organizację spotkań dotyczących bezpieczeństwa na różnych szczeblach strategicznych oraz dokonano przeglądu niektórych podręczników wykorzystywanych przez organizację.
- (23) Pomimo wspomnianych wyżej postępów szereg kwestii nadal wymaga rozwiązania, np. istnieje konieczność zainstalowania kilku programów komputerowych dotyczących obsługi technicznej, operacji lotniczych i zarządzania dokumentami. Przewoźnik lotniczy musi również poprawić swoje funkcje i procedury związane z reagowaniem na stwierdzone przez ICAA ustalenia dotyczące nadzoru. Ponadto, chociaż *Iraqi Airways* opracowały system zarządzania jakością („QMS”), wydaje się, że przewoźnik ten nie jest w stanie podjąć odpowiednich działań następczych w odniesieniu do wszystkich ustaleń poczynionych w ramach tego systemu.

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2322 z dnia 10 grudnia 2015 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 328 z 12.12.2015, s. 67).

- (24) W dniu 14 grudnia 2021 r. i 4 maja 2022 r., na wniosek Iraku i w ramach stałych działań monitorujących Komisji, Komisja, Agencja, państwa członkowskie, ICAA i *Iraqi Airways* odbyli dwa posiedzenia techniczne. Na obu posiedzeniach ICAA przedstawił postępy w rozwiązywaniu problemów związanych z bezpieczeństwem w odniesieniu do jego zdolności do zapewnienia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem w kraju, a w szczególności w odniesieniu do nadzoru nad *Iraqi Airways*. Przewoźnik *Iraqi Airways* przedstawił postępy, jakie poczynił w celu wyeliminowania wcześniej stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które były przyczyną przyjęcia przez Agencję negatywnej decyzji w sprawie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego, jak również inne związane z tym środki poprawy bezpieczeństwa.
- (25) ICAA i *Iraqi Airways* wykazali się jasną wizją i ambicją poprawy przestrzegania przepisów i skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa. Konieczne są jednak dalsze usprawnienia. Komisja będzie nadal współpracować z ICAA i *Iraqi Airways* w celu monitorowania podejmowanych przez nich działań na rzecz wzmocnienia zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem i zarządzania nim oraz w celu wniesienia wkładu w te wysiłki. W tym kontekście zaznaczono, że w 2022 r. Agencja rozpocznie projekt pomocy technicznej w celu wsparcia ICAA w jego wysiłkach na rzecz wzmocnienia nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Iraku.
- (26) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Iraku.
- (27) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Iraku, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (28) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

#### **Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu**

- (29) W grudniu 2016 r. przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Kazachstanie zostali wykreślieni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2214 (\*), z wyjątkiem przewoźnika lotniczego *Air Astana*, który został wykreślony z załącznika B w 2015 r. rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2015/2322.
- (30) W październiku 2021 r., w ramach stałego monitorowania przez Komisję systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie, eksperci Komisji, Agencji i państw członkowskich („zespół oceniający”) przeprowadzili w Kazachstanie unijne wizytacje oceniające w biurach Komitetu Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu („CAC KZ”) oraz spółki akcyjnej Aviation Administration of Kazakhstan („AAK”), a także w biurach trzech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie, tj. *Air Astana*, *Jupiter Jet* i *Qazaq Air*.
- (31) W dniu 2 lutego 2022 r. AAK przesłała Komisji plan działań naprawczych mający na celu usunięcie niedociągnięć stwierdzonych i zgłoszonych przez zespół oceniający. Komisja wraz z Agencją oceniła plan działań naprawczych i przekazała CAC KZ i AAK swoje uwagi i sugestie dotyczące dostosowań.
- (32) W dniach 27 i 28 kwietnia 2022 r. odbyło się posiedzenie techniczne, w którym wzięli udział: Komisja, Agencja, państwa członkowskie oraz przedstawiciele CAC KZ i AAK. Celem tego posiedzenia było dokonanie przeglądu planu działań naprawczych opracowanego i wdrożonego przez CAC KZ i AAK, a także przeglądu powiązanych działań podjętych przez nie w celu zapewnienia rzeczywistej zgodności ich systemu nadzoru nad bezpieczeństwem z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (33) Na podstawie przedłożonego planu działań naprawczych oraz dyskusji i dowodów przedstawionych podczas spotkania technicznego zauważono, że nastąpił postęp w zakresie uwzględniania uwag poczynionych podczas wizyty oceniającej na miejscu. Jest oczywiste, że wszystkie uwagi zostały do pewnego stopnia uwzględnione, a niektóre z nich można uznać za zamknięte.

(\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/2214 z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 334 z 9.12.2016, s. 6).

- (34) Spotkanie wykazało, że CAC KZ i AAK muszą przedstawić Komisji dalsze wyjaśnienia i dowody dotyczące niektórych podjętych działań i wprowadzonych środków. Komisja zwróciła się również do CAC KZ i AAK o dokonanie przeglądu planu działań naprawczych poprzez dalsze pogłębienie analizy przyczyn uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas unijnej wizyty oceniającej na miejscu w celu omówienia tej kwestii na następnym posiedzeniu technicznym.
- (35) W następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2021 r. i posiedzenia technicznego w kwietniu 2022 r. Komisja zaprosiła CAC KZ, AAK i przewoźnika lotniczego *Air Astana* na wysłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w dniu 17 maja 2022 r.
- (36) Na tym wysłuchaniu CAC KZ i AAK przedstawiły Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE system wprowadzony w celu zapewnienia nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kazachstanie. Objawiły one krajowy plan rozwoju bezpieczeństwa Kazachstanu, który obejmuje środki mające na celu poprawę skuteczności kazachstańskiego transportu lotniczego, w tym skuteczne wdrożenie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Ponadto AAK poinformowała o najnowszych zmianach w zakresie swojej struktury organizacyjnej, wielkości branży lotniczej w Kazachstanie, a także o wynikach skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO przeprowadzonej w sierpniu 2021 r.
- (37) Podkreślając swoje zaangażowanie w ciągłą poprawę, CAC KZ i AAK przedstawiły Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE kompleksowy i szczegółowy przegląd realizacji planu działań naprawczych, opracowanego w odpowiedzi na wyniki unijnej wizyty oceniającej na miejscu w październiku 2021 r. Obejmuje on określone na przyszłość cele strategiczne, takie jak zmiany kazachstańskich ram prawnych, zmiany instrukcji i procedur AAK, dalsze ulepszanie systemu zarządzania jakością oraz dalsze usprawnianie skutecznego wdrażania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (38) Podczas wysłuchania CAC KZ i AAK zobowiązały się do bieżącego informowania Komisji o działaniach, które będą podejmowane w przyszłości w odniesieniu do pozostałych uwag wynikających z unijnej wizyty oceniającej na miejscu w 2021 r. Zobowiązały się ponadto do dalszego dialogu w sprawie bezpieczeństwa, w tym poprzez zapewnienie odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz poprzez dodatkowe spotkania, co najmniej dwa razy do roku, lub gdy Komisja uzna je za konieczne.
- (39) Zgromadzone dowody wskazują, że środki podjęte przez CAC KZ i AAK już przyczyniają się do wzmocnienia ich zdolności do nadzorowania działalności lotniczej w Kazachstanie. Konieczne są jednak dalsze usprawnienia, jeśli chodzi o ich zdolność do nadzorowania, czy operacje wykonywane przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie są prowadzone zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w tym poprzez zapewnienie odpowiednich zasobów na potrzeby takich działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (40) Z przedstawionych informacji wynika, że od października 2021 r. CAC KZ i AAK poczyniły wyraźne postępy we wdrażaniu odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Komisja i Agencja wyraziły zamiar dalszego wspierania CAC KZ i AAK w ich wysiłkach na rzecz dalszego wzmocnienia systemu bezpieczeństwa lotniczego w Kazachstanie.
- (41) Podczas wysłuchania przewoźnik lotniczy *Air Astana* przedstawił w zarysie swoją flotę oraz dostępne zasoby i infrastrukturę. Opisał swój solidny i dobrze rozwinięty system zarządzania bezpieczeństwem („SMS”) i QMS. Przewoźnik lotniczy potwierdził, że wykorzystuje zestaw programów komputerowych w celu zintegrowania danych dotyczących bezpieczeństwa, jakości i zarządzania ryzykiem, w tym system zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia.
- (42) Zapytany przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, przewoźnik lotniczy poinformował również o działaniach w zakresie nadzoru, które AAK wykonywała w odniesieniu do *Air Astana* w latach 2021–2022, oraz potwierdził poprawę swoich interakcji z CAC KZ i AAK.
- (43) W trakcie swoich narad Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE doszedł do wniosku, że szczególną uwagę należy poświęcić stałemu monitorowaniu bieżącej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Kazachstanie i jej zmianom, w tym dzięki regularnym sprawozdaniom z postępów CAC KZ i AAK; należy też wziąć pod uwagę możliwość zaproszenia CAC KZ i AAK na kolejne wysłuchanie podczas przyszłego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.

- (44) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Kazachstanu.
- (45) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kazachstanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (46) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Mołdawii**

- (47) W listopadzie 2021 r. przewoźnicy lotniczy z Mołdawii zostali wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/2070<sup>(9)</sup>, z wyjątkiem przewoźników *Air Moldova*, *Aerotrascargo* i *Fly One*, którzy nigdy nie zostali ujęci w załączniku A, ani w załączniku B.
- (48) Pismem z dnia 31 marca 2022 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego Mołdawii („CAAM”) przedstawił informacje i aktualne dane na temat działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w okresie od listopada 2021 r. do marca 2022 r. Oprócz aktualizacji planu działań naprawczych opracowanego na podstawie unijnej wizyty oceniającej na miejscu we wrześniu 2021 r. informacje dostarczone przez CAAM obejmowały również aktualizacje w odniesieniu do ostatnich zmian w mołdawskich krajowych ramach prawnych dotyczących lotnictwa.
- (49) Po przeanalizowaniu otrzymanych informacji i dokumentacji Komisja uważa, że wszystkie pozostałe otwarte uwagi wynikające z wizyty oceniającej na miejscu we wrześniu 2021 r. zostały pomyślnie uwzględnione i mogą zostać zamknięte. W świetle poczynionych postępów Komisja uważa, że wystarczy, aby, do czasu podjęcia innej decyzji, CAAM wysyłał coroczną aktualizację.
- (50) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Mołdawii.
- (51) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Mołdawii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (52) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### **Przewoźnicy lotniczy z Pakistanu**

- (53) W marcu 2007 r. *Pakistan International Airlines* wpisano do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 235/2007<sup>(10)</sup>, a następnie wykreślono z tego załącznika w listopadzie 2007 r. rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1400/2007<sup>(11)</sup>.
- (54) Oświadczenie pakistańskiego federalnego ministra lotnictwa z dnia 24 czerwca 2020 r. ujawniło, że wiele licencji pilotów, wydanych przez pakistański Urząd Lotnictwa Cywilnego („PCAA”), uzyskano w drodze oszustwa.

<sup>(9)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2070 z dnia 25 listopada 2021 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 (Dz.U. L 421 z 26.11.2021, s. 31).

<sup>(10)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 66 z 6.3.2007, s. 3).

<sup>(11)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2007 z dnia 28 listopada 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 311 z 29.11.2007, s. 12).

- (55) Ten fakt oraz oczywisty brak skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem ze strony PCAA skłoniły Agencję do zawieszenia zezwoleń dla TCO w odniesieniu do *Pakistan International Airlines* i *Vision Air* ze skutkiem od dnia 1 lipca 2020 r.
- (56) W dniu 1 lipca 2020 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z PCAA zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. W związku z powyższym Komisja, we współpracy z Agencją i państwami członkowskimi, zorganizowała szereg spotkań technicznych z PCAA, odpowiednio w dniach 9 lipca i 25 września 2020 r., 15 i 16 marca 2021 r., 15 października 2021 r. oraz 16 marca 2022 r.
- (57) Podczas tych spotkań omawiano różne kwestie, w szczególności nadzór nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Pakistanie, w tym nad ich SMS. Komisja zwróciła się o informacje i dowody, aby upewnić się, czy podobna sytuacja nie ma miejsca w innych dziedzinach, takich jak certyfikacja personelu pokładowego, licencjonowanie inżynierów obsługi technicznej czy certyfikacja przewoźników lotniczych.
- (58) Informacje wymienione z PCAA w dniu 16 marca 2022 r. koncentrowały się na wynikach niedawnej wizyty w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO („USOAP”). Komisja podkreśliła, że treść sprawozdania z audytu zostanie należyście rozpatrzona w celu określenia kolejnych etapów wewnętrznego procesu konsultacji w sprawie wykazu bezpieczeństwa lotniczego. Podczas posiedzenia PCAA przedstawił przegląd kluczowych aspektów sprawozdania i zobowiązał się do udostępnienia sprawozdania Komisji po jego sfinalizowaniu.
- (59) Po otrzymaniu sprawozdania Komisja stwierdziła, że nie zawiera ono żadnych informacji na temat obszarów wymagających natychmiastowych działań zaradczych. Niemniej jednak, chociaż ze sprawozdania wynika, że wprowadzono większość elementów umożliwiających wykonywanie obowiązków przez PCAA, zwraca się w nim uwagę na potrzebę zmiany, uzupełnienia lub udoskonalenia wytycznych i procedur przez PCAA, zwłaszcza w dziedzinach związanych z licencjonowaniem pilotów. Ponadto zwraca się w nim uwagę na potrzebę poprawy prawodawstwa krajowego Pakistanu poprzez włączenie przepisów dotyczących polityki egzekwowania prawa i nieograniczonego dostępu personelu przeprowadzającego inspekcje w celu zapewnienia skutecznego nadzoru.
- (60) Na podstawie dostępnych informacji i rozmów z PCAA, Komisja docenia wysiłki PCAA we wdrażaniu planu działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Komisja, przy wsparciu Agencji i państw członkowskich, zauważa, że po wizycie ICAO w ramach USOAP Pakistan rozpoczął szeroko zakrojony proces wprowadzania zmian, dotyczący m.in. pierwotnego prawodawstwa w dziedzinie lotnictwa.
- (61) Na tej podstawie Komisja, w celu ustalenia, czy konieczne są dalsze działania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, będzie nadal współpracować z PCAA i monitorować stopniową poprawę sytuacji w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w Pakistanie. W ramach tych stałych działań monitorujących zostanie ustalone, kiedy należy przeprowadzić unijną wizytę oceniającą na miejscu.
- (62) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Pakistanu.
- (63) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Pakistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (64) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

### Przewoźnicy lotniczy z Rosji

- (65) W dniu 8 kwietnia 2022 r. przewoźnicy lotniczy z Rosji, którzy eksploatowali co najmniej jeden statek powietrzny, o którym mowa w motywie 4 lub 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/594 <sup>(12)</sup>, zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/594.
- (66) W dniu 28 kwietnia 2022 r. rosyjska Federalna Agencja Transportu Lotniczego („FATA”) poinformowała Komisję, że uznaje wszelkie zarzuty dotyczące naruszeń międzynarodowych norm lotnictwa cywilnego, a także wszelkie zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/594, za bezzasadne. FATA nie dostarczyła jednak żadnych informacji na poparcie swojego oświadczenia.
- (67) W ramach stałych działań monitorujących Komisja ustaliła, że istnieją dowody na to, że przewoźnik lotniczy *I Fly* wpisał statki powietrzne wymienione w motywie 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/594 do rejestru statków powietrznych w Rosji oraz że świadomie eksploatował te statki powietrzne z naruszeniem odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Wpisania statków powietrznych do rejestru w Rosji dokonano bez zgody właścicieli i nie podjęto współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego Irlandii, która jest uznanym państwem rejestracji tych statków powietrznych.
- (68) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/594 i wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Rosji wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *I Fly* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (69) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane przez FATA, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

### Przewoźnicy lotniczy z Sudanu Południowego

- (70) Przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Sudanie Południowym nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (71) W ciągu ostatnich czterech lat w Sudanie Południowym miały miejsce cztery wypadki śmiertelne oraz kilka innych wypadków i poważnych incydentów, często z udziałem statków powietrznych o podejrzanych znakach rejestracyjnych.
- (72) W dniu 26 marca 2021 r. Komisja rozpoczęła formalne konsultacje z krajowym organem lotnictwa cywilnego Sudanu Południowego („SSCAA”) zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.
- (73) W późniejszej wymianie korespondencji SSCAA poinformował, że certyfikat przewoźnika lotniczego („AOC”) *South Sudan Supreme Airlines*, którego statek powietrzny brał udział w wypadku śmiertelnym, został zawieszony oraz że ze względu na podejrzenia związane z rejestracją statków powietrznych uczestniczących w tym wypadku SSCAA dokonuje przeglądu wszystkich operatorów statków powietrznych i AOC w tym kraju. SSCAA zakomunikował również, że w zakresie opracowywania i przeglądu regulaminów, instrukcji i szkoleń trwają działania usprawniające. W dniu 5 listopada 2021 r. przedstawiono dokumenty zawierające informacje dotyczące programu inspekcji, nadzoru i audytu SSCAA, a także sprawozdania z przeglądów niektórych przewoźników lotniczych i zarejestrowanych za granicą statków powietrznych eksploatowanych w Sudanie Południowym.
- (74) W dniu 28 marca 2022 r. SSCAA przekazał swoje odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przesłanym przez Komisję w dniu 26 marca 2021 r. Zgodnie z tymi odpowiedziami SSCAA musi jeszcze opracować i wdrożyć skuteczny system nadzoru. Ponadto SSCAA zauważa, że chociaż nie wydał on żadnej koncesji ani AOC, a w kraju nie zarejestrowano żadnych statków powietrznych, SSCAA wydał zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych w Sudanie Południowym statkom powietrznym zarejestrowanym za granicą. Nie ma dowodów na jakiegokolwiek działania nadzorcze prowadzące do wydania takich pozwoleń ani na prowadzenie odpowiednich stałych działań monitorujących.

<sup>(12)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/594 z dnia 8 kwietnia 2022 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 (Dz.U. L 114 z 12.4.2022, s. 49).



- (75) W dniu 22 lutego 2022 r. Komisja poinformowała SSCAA o swoim zamiarze umieszczenia przeglądu sytuacji w zakresie nadzoru nad lotnictwem cywilnym w Sudanie Południowym w porządku obrad kolejnego posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE i zaprosiła SSCAA na wysłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w dniu 18 maja 2022 r.
- (76) Podczas wysłuchania SSCAA przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przegląd swojej struktury organizacyjnej oraz informacje dotyczące wielkości przemysłu lotniczego w Sudanie Południowym. Opisał funkcje poszczególnych dyrekcji SSCAA i ich obowiązki oraz przedstawił ogólne informacje na temat personelu tej instytucji. Wyjaśnił, że SSCAA jest nadal w dużym stopniu uzależniony od wsparcia Agencji ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Lotnictwa Cywilnego Wspólnoty Wschodnioafrykańskiej (EAC-CASSOA), jeśli chodzi o stanowienie przepisów w zakresie lotnictwa cywilnego oraz opracowanie skutecznego procesu nadzoru. W tym względzie SSCAA stwierdził, że przyjmie wszelką pomoc i wsparcie swoich wysiłków w tej dziedzinie.
- (77) SSCAA potwierdził, że nie wydał żadnego AOC i nie ustanowił jeszcze rejestru statków powietrznych. SSCAA poinformował jednak, że po szkoleniu EAC-CASSOA, które rozpocznie się 23 maja 2022 r., zamierza osiągnąć cel, jakim jest ustanowienie rejestru statków powietrznych oraz osiągnięcie zdolności do certyfikacji przewoźników lotniczych w ramach pięcioletniego procesu certyfikacji zgodnie z wytycznymi ICAO.
- (78) SSCAA poinformował Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, że wydał zagranicznym przewoźnikom lotniczym 24 zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych oraz że niektórzy z tych upoważnionych przewoźników lotniczych wykonują loty krajowe w tym kraju. Wydaje się, że jest to jedyna działalność w zakresie certyfikacji, jaką prowadzi SSCAA. SSCAA opisał proces wydawania takich zezwoleń poprzez zatwierdzenie AOC, które obejmuje kontrolę dokumentacji i kontrolę fizyczną statków powietrznych. Informacje te zostały jednak przekazane wyłącznie podczas wysłuchania i nie było możliwe sprawdzenie, w jaki sposób przeprowadzany jest proces zatwierdzania.
- (79) Podczas wysłuchania SSCAA przedstawił również przykład działań w zakresie egzekwowania przepisów, które podjął wobec zagranicznego przewoźnika lotniczego, cofając jego zezwolenie na wykonywanie przewozów lotniczych po stwierdzeniu, że AOC tego przewoźnika lotniczego został cofnięty przez właściwy organ jego kraju.
- (80) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przyjęły do wiadomości, że nie ma przewoźnika lotniczego, w stosunku do którego SSCAA ma obowiązki w zakresie nadzoru regulacyjnego, ponieważ nie wydał żadnego AOC, oraz że wszystkie operacje lotnicze w tym państwie są prowadzone przez przewoźników lotniczych, których AOC zostały wydane przez organy zagraniczne. W związku z tym, biorąc pod uwagę wspólne kryteria określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, nie ma przewoźnika lotniczego certyfikowanego przez SSCAA, który mógłby kwalifikować się do działania na poziomie Unii.
- (81) Ponadto Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przyjęły do wiadomości informacje przekazane przez SSCAA, że nie zamierza on wydawać żadnych AOC, dopóki nie osiągnie zdolności w zakresie certyfikacji i nadzoru, co sprawi, że będzie on w stanie wdrożyć i egzekwować odpowiednie międzynarodowe normy bezpieczeństwa.
- (82) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w stosunku do przewoźników lotniczych z Sudanu Południowego nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (83) W ramach stałych działań monitorujących Komisja będzie nadal uważnie śledzić sytuację w zakresie bezpieczeństwa w Sudanie Południowym. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE doszedł do wniosku, że szczególną uwagę należy zwrócić na sytuację w zakresie bezpieczeństwa i jej rozwój w Sudanie Południowym, oraz że należy zwrócić się do SSCAA o przedstawianie regularnych sprawozdań na temat postępów w ustanawianiu przepisów w zakresie lotnictwa cywilnego, rozwoju skutecznego procesu nadzoru nad bezpieczeństwem oraz zdolności do wydawania AOC. Jeżeli Komisja dowie się o bezpośrednim zagrożeniu dla bezpieczeństwa wynikającym z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, polegającym np. na wydawaniu AOC przez SSCAA pomimo braku odpowiednich zdolności w zakresie certyfikacji i nadzoru, konieczne może okazać się podjęcie przez Komisję dalszych działań, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, takich jak nałożenie zakazu wykonywania przewozów na określonych przewoźników lotniczych i włączenie ich do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (84) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

- (85) W art. 5 i 6 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego – a w stosownych przypadkach przyspieszonego – podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz podróżujących decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii muszą być publikowane i wchodzić w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (86) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE ustanowionego na mocy art. 15 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005,

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 1 czerwca 2022 r.

W imieniu Komisji,  
za Przewodniczącą,  
Adina VĂLEAN  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK I

## „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	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Wenezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:</b>			<b>Afganistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem TAAG Angola Airlines i Heli Malongo, w tym:</b>			<b>Angola</b>
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	nieznany	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	nieznany	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	nieznany	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	nieznany	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Armenii, w tym:</b>			<b>Armenia</b>
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

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

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	nie dotyczy	Armenia
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kongu (Brazzaville), w tym:</b>			<b>Kongo (Brazzaville)</b>
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	nieznany	Kongo (Brazzaville)
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:</b>			<b>Demokratyczna Republika Konga (DRK)</b>
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:</b>			<b>Dżibuti</b>
DAALLO AIRLINES	nieznany	DAO	Dżibuti
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:</b>			<b>Gwinea Równikowa</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	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 Kirgistanie, w tym:</b>			<b>Kirgistan</b>
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan
AIR COMPANY AIR KG	50	nieznany	Kirgistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgistan
VALOR AIR	07	VAC	Kirgistan
<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>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	nieznany	Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	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>Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	nieznany	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	nieznany	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	nieznany	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	nieznany	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	nieznany	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	nieznany	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	nieznany	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	nieznany	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	nieznany	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	nieznany	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	nieznany	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	nieznany	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	nieznany	Nepal
TARA AIR	053/2009	nieznany	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal

<b>Następujący przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Rosji</b>			<b>Rosja</b>
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rosja
AVIACOMPANY »AVIASTAR-TU« CO. LTD	458	TUP	Rosja
IZHAVIA	479	IZA	Rosja
JOINT STOCK COMPANY »AIR COMPANY YAKUTIA«	464	SYL	Rosja
JOINT STOCK COMPANY »RUSJET«	498	RSJ	Rosja
JOINT STOCK COMPANY »UVT AERO«	567	UVT	Rosja
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rosja
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rosja
JOINT-STOCK COMPANY »IRAERO« AIRLINES	480	IAE	Rosja
JOINT-STOCK COMPANY »URAL AIRLINES«	18	SVR	Rosja
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rosja
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rosja
JS AVIATION COMPANY »RUSLINE«	225	RLU	Rosja
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rosja
LLC »NORD WIND«	516	NWS	Rosja
LLC »AIRCOMPANY IKAR«	36	KAR	Rosja
LTD. I FLY	533	RSY	Rosja
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rosja
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY »AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES«	1	AFL	Rosja
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rosja
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rosja
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rosja
<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</b>			<b>Sierra Leone</b>
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:</b>			<b>Sudan</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan"



## ZAŁĄCZNIK II

## „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«)	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
IRAN AIR	FS100	IRA	Iran	Wszystkie statki powietrzne 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	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korea Północna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Korea Północna”

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