



**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/2691**

**z dnia 29 listopada 2023 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. Istotne informacje przekazały również państwa trzecie i organizacje międzynarodowe. 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 konsultacjach prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/660<sup>(3)</sup> z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Armenii, Egiptu, Iraku, Kazachstanu, Kenii, Nepalu i Pakistanu. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Kongu (Brazzaville), Libii, w Sudanie Południowym i w Surinamie.

<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 określone 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 delegowane Komisji (UE) 2023/660 z dnia 2 grudnia 2022 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub podlegających ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w Unii, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady, oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 83 z 22.3.2023, s. 47).

- (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>.
- (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 także informacje o planach dalszej pomocy technicznej i współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im zapewnić zgodność z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz informacje o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie poproszono o udzielanie odpowiedzi na takie wnioski na zasadzie dwustronnej, w porozumieniu z Komisją i Agencją. W tym względzie Komisja po raz kolejny podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji, zwłaszcza za pośrednictwem partnerstwa na rzecz pomocy we wdrażaniu norm bezpieczeństwa lotniczego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), na temat pomocy technicznej dla państw trzecich, jakiej udziela Unia i państwa członkowskie, aby poprawić bezpieczeństwo lotnicze 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.

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

- (10) 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>.
- (11) W ramach stałych działań monitorujących Komisja ustaliła, że przewoźnik lotniczy *Aircompany Armenia* został przemianowany, a jego nowa nazwa handlowa to *AIR DILLJANS*.
- (12) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Armenii wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *AIR DILLJANS* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz w celu wykreślenia z tego załącznika *Aircompany Armenia*.
- (13) 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 Egiptu**

- (14) Przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Egipcie nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

<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).

<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).

- (15) W ramach stałych działań monitorujących w odniesieniu do zezwoleń dla TCO wydanych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 452/2014 oraz w wyniku analizy inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Egipcie budzą coraz więcej obaw dotyczących bezpieczeństwa. Odnotowano istotne ustalenia w odniesieniu do szeregu egipskich przewoźników lotniczych posiadających zezwolenie dla TCO. Ponadto zezwolenie dla TCO *Almasria Universal Airlines* zostało zawieszono po raz drugi w ciągu dwóch lat ze względów bezpieczeństwa.
- (16) 21 czerwca 2023 r. Komisja skierowała pismo do egipskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („ECAA”), w którym wyraziła obawy dotyczące skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez ECAA i zwróciła się o dostarczenie zestawu dokumentów opisujących organizację i ilustrujących jej zdolności w zakresie nadzoru i powiązanych działań.
- (17) 13 lipca 2023 r. ECAA przedstawił pierwszy zestaw informacji i dokumentów dotyczących swojej organizacji, personelu, szkoleń inspektorów, procedur, podręczników, a także przegląd przeprowadzonych i planowanych audytów oraz zgłaszania zdarzeń na lata 2020–2023.
- (18) Ocena dokumentów przeprowadzona z pomocą ekspertów Agencji wykazała, że ECAA nie dostarczył wszystkich wymaganych informacji na temat liczby personelu i wymogów dotyczących kwalifikacji personelu, wymogów w zakresie szkolenia inspektorów oraz faktycznie przeprowadzonych szkoleń. W związku z tym 5 października 2023 r. Komisja skierowała do ECAA drugie pismo w sprawie brakujących dokumentów i informacji, które otrzymała 13 listopada 2023 r. i które są obecnie poddawane przeglądowi i analizie. Komisja zorganizuje spotkanie techniczne z ECAA w pierwszym kwartale 2024 r.
- (19) 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, którzy posiadają certyfikaty wydane w Egipcie.
- (20) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Egipcie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (21) 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 Iraku**

- (22) 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>.
- (23) 10 lutego 2022 r. *Fly Baghdad* złożyło wniosek o zezwolenie dla TCO. Agencja oceniła wniosek *Fly Baghdad* o zezwolenie dla TCO zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 452/2014.
- (24) Przeprowadzając ocenę, Agencja wyraziła obawy dotyczące braku zdolności *Fly Baghdad* do reagowania na stwierdzone obawy dotyczące bezpieczeństwa. W szczególności ustalono, że *Fly Baghdad* nie kontroluje ani nie zapewnia, aby planowane i osiągnięte czasy lotu, okresy pełnienia czynności lotniczych, okresy służby i okresy odpoczynku mieściły się w granicach określonych w nakazowych przepisach dotyczących zarządzania zmęczeniem ustanowionych przez Irak.

<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).

- (25) Niemożność rozwiązywania przez *Fly Baghdad* tych problemów związanych z bezpieczeństwem została potwierdzona przedłożeniem niedopuszczalnego planu działań naprawczych w celu rozwiązania stwierdzonych problemów w zakresie bezpieczeństwa. W związku z tym przedsiębiorstwo *Fly Baghdad* nie wykazało zgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa związanymi ze stwierdzonymi problemami w zakresie bezpieczeństwa. Agencja uznała więc, iż dalsza ocena nie doprowadzi do wydania *Fly Baghdad* zezwolenia i że nie spełnia on stosownych wymogów rozporządzenia (UE) nr 452/2014. W związku z powyższym 22 grudnia 2022 r. Agencja odrzuciła ze względów bezpieczeństwa wnioski o zezwolenie dla TCO złożony przez *Fly Baghdad*.
- (26) 11 lutego 2023 r. *Fly Baghdad*, zgodnie z art. 109 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139<sup>(8)</sup>, wniósł odwołanie od decyzji Agencji z dnia 22 grudnia 2022 r. oddalającej wniosek *Fly Baghdad* o zezwolenie dla TCO. Decyzją Komisji Odwoławczej EASA z dnia 7 września 2023 r., ustanowionej na podstawie art. 105 rozporządzenia (UE) 2018/1139, odrzucono odwołanie *Fly Baghdad* jako bezzasadne, potwierdzając tym samym ważność decyzji Agencji z dnia 22 grudnia 2022 r.
- (27) 20 kwietnia 2023 r. w ramach bieżących działań monitorujących Komisji odbyło się spotkanie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich oraz irackiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („ICAA”). Podczas tego spotkania Komisja poinformowała ICAA, że w związku z negatywną decyzją Agencji w sprawie wniosku *Fly Baghdad* o zezwolenie dla TCO przewoźnik lotniczy zostanie poddany dalszemu przeglądowi przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (28) 2 października 2023 r. Komisja wystosowała pismo do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Iraku i *Fly Baghdad* informując ich, że sprawa *Fly Baghdad* została przewidziana w porządku obrad posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (14–16 listopada 2023 r.), oraz że zarówno Urząd Lotnictwa Cywilnego Iraku, jak i *Fly Baghdad* otrzymają możliwość złożenia wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (29) 15 listopada 2023 r. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE wysłuchał wyjaśnień ICAA i *Fly Baghdad*. ICAA poinformował m.in., że jest odpowiedzialny za nadzór nad siedmioma posiadaczami AOC, w tym *Fly Baghdad*, w odniesieniu do zapewnienia stosowania i wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa i irackich przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego, zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi z konwencji ICAO.
- (30) ICAA przedstawił również przegląd swojej polityki i działań w zakresie nadzoru, podkreślając odpowiednie audyty zaplanowane i przeprowadzone w odniesieniu do *Fly Baghdad* w 2023 r. Ponadto ICAA przedstawił podsumowanie planowanych działań mających na celu wzmocnienie jego zdolności w zakresie nadzoru, w szczególności poprzez korzystanie z usług ekspertów w dziedzinie operacji lotniczych, zdatności do lotu i licencjonowania personelu. W odniesieniu do zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa stwierdzonych przez Agencję w ramach procesu wydawania zezwoleń dla TCO ICAA przedstawił przegląd sposobu, w jaki prowadził dochodzenie i zapewnia odpowiednie działania następcze, wraz z *Fly Baghdad*, w celu wdrożenia odpowiednich działań naprawczych.
- (31) Prezentacja *Fly Baghdad* dla Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE koncentrowała się na działaniach podjętych przez niego w celu rozwiązania problemów w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych przez Agencję w ramach procesu wydawania zezwoleń dla TCO. Szczegółowy przegląd zawierał informacje dotyczące analizy przyczyn źródłowych i wynikających z niej działań podjętych w odniesieniu do organizacji, procedur, szkoleń i zgodności z przepisami. Chociaż w prezentacji dotyczącej poszczególnych obaw dotyczących bezpieczeństwa *Fly Baghdad* wyrażono zaangażowanie przewoźnika na rzecz ciągłej poprawy bezpieczeństwa, nie udokumentowano wystarczająco szczegółowo funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem i jakością *Fly Baghdad*.
- (32) Informacje dostarczone przez *Fly Baghdad* nie były z wystarczające, aby w pełni rozwiązać obawy dotyczące bezpieczeństwa, z których wynika decyzja Agencji o odmowie wydania zezwolenia dla TCO *Fly Baghdad*. Plan działań naprawczych przedstawiony przez *Fly Baghdad*, w szczególności związana z nim analiza przyczyn źródłowych, nie wykazały zdolności przewoźnika lotniczego do wdrożenia odpowiednich środków w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

<sup>(8)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- (33) 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 uwzględnienia przewoźnika lotniczego *Fly Baghdad* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Ponadto Komisja, z pomocą Agencji i przy wsparciu państw członkowskich, zamierza przeprowadzić unijną wizytację oceniającą na miejscu w Iraku w celu weryfikacji, czy certyfikacja i nadzór nad przewoźnikami lotniczymi ze strony ICAA odbywa się zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Ta unijna wizytacja oceniająca na miejscu skupi się na ICAA i wybranych przewoźnikach lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Iraku.
- (34) 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.
- (35) 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**

- (36) W grudniu 2016 r. przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Kazachstanie zostali wykreśleni 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 do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 już w 2015 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2322.
- (37) 13 października 2023 r., w ramach stałych działań monitorujących, odbyło się posiedzenie techniczne Komisji, Agencji, państw członkowskich i przedstawicieli Komitetu Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu („CAC KZ”) oraz Administracji Lotnictwa Kazachstanu S.A. („AAK”).
- (38) Podczas tego posiedzenia CAC KZ i AAK przedstawiły postępy poczynione we wdrażaniu i dalszym opracowywaniu swojego planu działań naprawczych. W dniach 19 października 2023 r. i następnie 7 listopada 2023 r. AAK dostarczyła Komisji informacje uzasadniające twierdzenie, że wszystkie uwagi i zalecenia zostały uwzględnione. Zgodnie z oświadczeniem 35 z tych kwestii uznaje się obecnie za w pełni rozwiązane, trzy częściowo rozwiązane, a jedna pozostaje nierozstrzygnięta ze względu na jej długoterminowy proces wdrażania.
- (39) AAK wprowadziła nową strukturę organizacyjną, zgodną z wymogami ICAO, oraz poinformowała o postępach w przechodzeniu na status organizacji samofinansującej się za pomocą nowego systemu finansowania ustanowionego od lipca 2023 r.
- (40) Jeżeli chodzi o kazachskie ramy prawne w dziedzinie lotnictwa, AAK i CAC KZ odnotowały zmianę ustawy o prawie lotniczym, która została formalnie uchwalona w grudniu 2022 r. Po przyjęciu tej ustawy AAK dokonała przeglądu 44 wtórnych aktów prawnych dotyczących lotnictwa w ciągu 2023 r. W momencie posiedzenia AAK była aktywnie zaangażowana w przegląd dodatkowych 13 aktów wtórnych, które zgodnie z jej oświadczeniami mają zostać zaktualizowane przed końcem 2023 r. Ponadto od początku 2023 r. do daty posiedzenia AAK zatwierdziła szereg nowych i zaktualizowanych procedur i wytycznych, przy czym 12 uzyskało pełne zatwierdzenie, a ponad 15 znajduje się na końcowym etapie projektu. Nadal jednak nie jest jasne, czy w przepisach wtórnych uwzględniono jedynie ostatnie zmiany w ustawie o prawie lotniczym, czy też zostały one również zaktualizowane w celu dostosowania ich do ostatnich zmian w załącznikach ICAO.
- (41) Chociaż podczas spotkania technicznego rozważono różne kwestie i obawy, uzgodniono, że należy przeprowadzić unijną wizytację oceniającą na miejscu w celu zweryfikowania skutecznego wdrożenia wskazanych zmian. Uzgodniono, że taka wizytacja powinna odbyć się w pierwszym kwartale 2024 r.

(\*) 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).

- (42) 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.
- (43) 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.
- (44) 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 Kenii**

- (45) Przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Kenii nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (46) W czerwcu i lipcu 2022 r. doszło do szeregu wypadków i incydentów z udziałem statków powietrznych zarejestrowanych w Kenii, obsługujących loty do portów lotniczych w Sudanie Południowym. Okoliczności związane z tymi wypadkami i incydentami skłoniły Komisję do skierowania w dniu 20 września 2022 r. pisma do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Kenii („KCAA”) z prośbą o informacje na temat statusu tych statków powietrznych w rejestrze statków powietrznych Kenii, ich przewoźników lotniczych lub leasingodawców, a także o wyniki wszelkich wstępnych sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków.
- (47) W ramach działań następczych w związku z tą korespondencją Komisja zorganizowała 31 maja 2023 r. rozmowę z dyrektorem generalnym KCAA i jego służbami w celu omówienia i wyjaśnienia charakteru wniosku.
- (48) 21 czerwca 2023 r. Komisja skierowała pismo do KCAA i zwróciła się o dostarczenie zestawu dokumentów opisujących organizację i ilustrujących jego zdolności w zakresie nadzoru i powiązanych działań w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którym wydał certyfikaty. W ramach tego wniosku Komisja zwróciła się w szczególności o informacje na temat skutecznego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi i statkami powietrznymi eksploatowanymi poza Kenią, w szczególności w odniesieniu do dwóch przedsiębiorstw, których statki powietrzne uczestniczyły w wypadkach i incydentach z czerwca i lipca 2022 r.
- (49) 18 lipca 2023 r. KCAA przedstawił pierwszy zestaw informacji i dokumentów dotyczących swojej organizacji, personelu, szkoleń inspektorów, procedur, podręczników, a także przeprowadzonych i planowanych audytów oraz zgłaszania zdarzeń na lata 2020–2023.
- (50) Szczegółowa analiza otrzymanych informacji i dokumentów, przeprowadzona z pomocą ekspertów Agencji, wykazała, że niektóre obszary wymagają dodatkowych dokumentów i dalszych wyjaśnień ze strony KCAA, aby umożliwić ich jasne zrozumienie. W związku z tym 5 października 2023 r. Komisja wystosowała pismo uzupełniające, w którym zwróciła się o przekazanie brakujących dokumentów i informacji.
- (51) 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, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kenii.
- (52) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kenii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (53) 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 Nepalu

- (54) W grudniu 2013 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Nepalu zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1264/2013 <sup>(10)</sup>.
- (55) W następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE z maja 2022 r., eksperci Komisji, Agencji i państw członkowskich przeprowadzili w Nepalu w dniach 11–15 września 2023 r. unijne wizytacje oceniające w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego Nepalu („CAAN”), w tym u dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nepalu, tj. *Shree Airlines* i *Nepal Airlines*.
- (56) W trakcie wizytacji oceniającej skupiono się na CAAN ze względu na jego rolę i odpowiedzialność za działania nadzorcze nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Nepalu. Ocena wykazała rozbieżności między zatwierdzoną strukturą organizacyjną a faktycznym podziałem sekcji, departamentów i personelu. Ta niespójność uwypukla potrzebę kompleksowego przeglądu struktury organizacyjnej w celu dokładniejszego odzwierciedlenia obecnych działań i przydziału personelu. Taka zmiana ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia solidnego i skutecznego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, który będzie dostosowany zarówno do zobowiązań krajowych, jak i międzynarodowych, co ostatecznie zwiększy skuteczność operacyjną i normy bezpieczeństwa przewoźników lotniczych w Nepalu.
- (57) Obecne praktyki CAAN w zakresie wymogów dotyczących licencjonowania personelu i systemów w odniesieniu do pilotów egzaminatorów wskazują na niezgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, co wymaga pilnego dostosowania jego przepisów do tych norm, zwłaszcza w odniesieniu do wyznaczania egzaminatorów w dziedzinie licencjonowania załóg lotniczych. W szczególności brak solidnych ram wyznaczania i monitorowania egzaminatorów i instruktorów lotów w kontekście operacji śmigłowcowych podkreśla potrzebę ustanowienia przez CAAN jasnych kryteriów, przywilejów i skutecznych mechanizmów nadzoru nad wyznaczonymi pilotami kontrolującymi i egzaminatorami. Wdrożenie tych środków znacznie poprawi standardy bezpieczeństwa i kompetencji w całym sektorze lotnictwa w Nepalu, zapewniając bardziej spójny i wiarygodny nadzór nad pracownikami lotnictwa.
- (58) Ponadto w ocenach stwierdzono lukę w skutecznym monitorowaniu i dokumentowaniu szkoleń na potrzeby pełnionych przez CAAN funkcji inspektora licencjonowania personelu i asystentów inspektorów.
- (59) W ocenie odnotowano również znaczne luki w wydziale operacji lotniczych CAAN, w szczególności w odniesieniu do nadzoru nad zmęczeniem związanym z ograniczeniami okresu służby oraz zapewnienia kompleksowych kontroli zgodności w trakcie procesu zatwierdzania. Uchybienia te wskazują na pilną potrzebę wdrożenia przez CAAN solidnych protokołów zarządzania zmęczeniem oraz wzmocnienia procesów oceny technicznej i zatwierdzania. Ponadto brak specjalnych szkoleń i kwalifikacji wśród inspektorów, w szczególności w odniesieniu do uprawnień na typ statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych, budzi obawy co do skuteczności działań CAAN w zakresie certyfikacji i nadzoru.
- (60) W ocenie stwierdzono ponadto problem systemowy w podejściu wydziału operacji lotniczych do przeglądu, oceny i walidacji dokumentacji przewoźników lotniczych dotyczącej bezpieczeństwa lotu i szczególnych zatwierdzeń. Zaobserwowane rozbieżności, takie jak niezgodności z wymogami dotyczącymi systemu kontroli ruchu i unikania kolizji („TCAS”), obliczenia paliwa i nadzoru nad ograniczeniami czasu lotu, mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo lotu.
- (61) Wydział kontroli zdatości do lotu wykazuje brak dojrzałości w zakresie kluczowych aspektów, takich jak kontrola audytu, kompletność programu szkoleniowego oraz staranność w zakresie przeglądu dokumentów. CAAN musi zająć się tymi kwestiami poprzez udoskonalenie programu szkoleniowego i przyjęcie bardziej rygorystycznego podejścia do kontroli, a także powinien dążyć do przejścia na bardziej wydajne cyfrowe systemy prowadzenia rejestrów.
- (62) Pomimo zidentyfikowanych obszarów wymagających poprawy, dyskusje z pracownikami CAAN wskazują na silne zaangażowanie na rzecz wzmocnienia systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym Nepalu. Ważne jest, aby CAAN utrzymał to zaangażowanie, zapewniając zgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i skutecznie podejmując wyzwania operacyjne i wyzwania związane z bezpieczeństwem zidentyfikowane podczas oceny.

<sup>(10)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1264/2013 z dnia 3 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 326 z 6.12.2013, s. 7).

- (63) 13 września 2023 r. unijny zespół oceniający przeprowadził specjalną wizytację u przewoźnika *Shree Airlines* istniejącego od 1999 r.
- (64) Przedsiębiorstwo *Shree Airlines* powinno w znacznym stopniu udoskonalić swój system zarządzania bezpieczeństwem („SMS”) i politykę operacyjną, aby dostosować się do międzynarodowych norm bezpieczeństwa i ustawodawstwa Nepalu. Obejmuje to zmianę instrukcji zarządzania bezpieczeństwem („SMM”), list kontrolnych dotyczących audytu oraz usunięcie niedociągnięć w dokumentacji i procedurach obsługi technicznej, takich jak nieścisłości w zleceniach prac i kalibracji sprzętu.
- (65) Kwestie operacyjne i kwestie zgodności w zakresie bezpieczeństwa *Shree Airlines* obejmują aspekty planowania lotu, zarządzania zmęczeniem załogi oraz przestrzegania wymogów regulacyjnych dotyczących procedur odladania, wymogów TCAS oraz wykazu wyposażenia minimalnego dla określonych typów statków powietrznych.
- (66) Ponadto zaobserwowane niedociągnięcia w zarządzaniu ważnością i jakością świadectw odbycia szkolenia, w połączeniu z niejasnymi lub nieprawidłowymi informacjami zwrotnymi od instruktorów, wskazują na potrzebę solidniejszego systemu monitorowania i poprawy kompetencji załogi i skuteczności szkoleń.
- (67) 14 września 2023 r. unijny zespół oceniający przeprowadził specjalną wizytację przewoźnika *Nepal Airlines* istniejącego od 1958 r.
- (68) W ocenie *Nepal Airlines* zwrócono uwagę na niedociągnięcia w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem i zgodności operacyjnej. Problemy obejmują nieodpowiednią identyfikację zagrożeń i zarządzanie nimi, powtarzające się ustalenia z corocznych audytów oraz niewystarczająco szczegółowe listy kontrolne audytu jakości. Ponadto istnieją obawy co do skuteczności wydziału ds. zapewniania jakości, braku kompleksowego dziennika zagrożeń w organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu i zatwierdzonej organizacji obsługowej oraz niedociągnięć w analizie siły roboczej.
- (69) Wizytacja wykazała wyzwania *Nepal Airlines* związane z utrzymaniem nadzoru operacyjnego i oczywiste problemy w różnych obszarach, takich jak kompetencje szkoleniowe, ograniczenia czasu lotu, zarządzanie dokumentami i monitorowanie zgodności.
- (70) Z uwag przedstawionych podczas wizytacji oceniającej wynika, że *Nepal Airlines* musi dokonać gruntownego przeglądu swoich systemów i procesów w celu osiągnięcia niezbędnej dojrzałości w zakresie zarządzania bezpieczeństwem oraz zapewnienia solidnego zrozumienia zatwierdzeń zdadności do lotu i nadzoru operacyjnego oraz zarządzania nimi.
- (71) Na podstawie wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu Komisja zaprosiła CAAN i przewoźników lotniczych *Shree Airlines* i *Nepal Airlines* na przesłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w dniu 15 listopada 2023 r.
- (72) CAAN przedstawił Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE podsumowanie zawierające przegląd przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nepalu, liczbę statków powietrznych zarejestrowanych w Nepalu, najnowsze wyniki audytu metody ciągłego monitoringu przez ICAO w ramach USOAP oraz postępy Nepalu w poprawie wyników wdrażania USOAP ICAO.
- (73) Jeżeli chodzi o unijne sprawozdanie z oceny, CAAN podjął konkretne działania natychmiast po unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Obejmowały one restrukturyzację organizacyjną i opracowanie podręcznika zintegrowanego zarządzania. Najważniejsze działania, na które zwrócono uwagę, to włączenie funkcji monitorowania zgodności z przepisami w dziale audytu oraz rozpoczęcie opracowywania podręcznika systemu zarządzania jakością.
- (74) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE został poinformowany o planie działań naprawczych CAAN w celu rozwiązania problemów stwierdzonych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. W odniesieniu do każdej uwagi CAAN przeprowadził analizę przyczyn źródłowych, podejmując natychmiastowe i długoterminowe działania naprawcze. Nie było jednak jasne, czy zasady dogłębnej analizy przyczyn źródłowych były konsekwentnie stosowane.
- (75) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE uznały i wysiłki CAAN i wspierały je, zwracając uwagę na znaczenie stałego wsparcia ze strony rządu Nepalu. Potwierdziły swoje zobowiązanie do dalszego wspierania CAAN w wysiłkach na rzecz poprawy zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, odnotowując zaangażowanie dyrektora generalnego CAAN w takie dalsze zmiany.



- (76) Pomimo tych wysiłków uznaje się, że zdolność CAAN do egzekwowania międzynarodowych norm bezpieczeństwa i zapewniania zgodności operacji przez jego certyfikowanych przewoźników lotniczych jest niewystarczająca. Dowody, w tym uwagi z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, wskazują, że zdolności CAAN do nadzorowania działalności lotniczej w Nepalu nie są zgodne z obowiązującymi minimalnymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Świadczy to o potrzebie dalszej poprawy zdolności nadzorczych, zarządzania personelem, szkoleń personelu i procesów certyfikacji CAAN.
- (77) Przedsiębiorstwo *Shree Airlines* przedstawiło kompleksowy przegląd, w którym wyszczególniło swoją obecną flotę, zasoby i infrastrukturę. Przedstawiło również działania naprawcze wdrożone w następstwie uwag z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Obejmowały one wyniki analizy przyczyn źródłowych dla każdej uwagi zgłoszonej przez unijny zespół oceniający. Ponadto przedsiębiorstwo *Shree Airlines* przedstawiło swój plan działań naprawczych opracowany na podstawie tych analiz, określając harmonogram zarówno krótko-, jak i długoterminowy.
- (78) Informacje przekazane przez *Shree Airlines* nie przedstawiły pełnego rozwiązania problemów związanych z bezpieczeństwem, na które zwrócono uwagę podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Plan działań naprawczych przedstawiony przez *Shree Airlines*, w szczególności związana z nim analiza przyczyn źródłowych, nie wykazały zdolności przewoźnika lotniczego do wdrożenia odpowiednich środków w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (79) *Nepal Airlines* przedstawiło dogłębną prezentację przedstawiającą jego historię jako narodowego przewoźnika Nepalu, a także zdolności w zakresie floty i zasobów. Prezentacja kompleksowo uwzględniła działania podjęte w odpowiedzi na uwagi wynikające z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Przewoźnik lotniczy szczegółowo przedstawił wyniki analizy przyczyn źródłowych przeprowadzonej w odniesieniu do każdej uwagi i zalecenia wydanych przez unijny zespół oceniający. Ponadto przewoźnik lotniczy przedstawił swój plan działań naprawczych.
- (80) Pomimo tych wysiłków informacje przekazane przez *Nepal Airlines*, choć obszerne, nie spełniały wymogów niezbędnych do pełnego rozwiązania problemów związanych z bezpieczeństwem wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Plan działań naprawczych przedstawiony przez *Nepal Airlines*, w szczególności związana z nim analiza przyczyn źródłowych, nie wykazały zdolności przewoźnika lotniczego do wdrożenia odpowiednich środków w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (81) 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, którzy posiadają certyfikaty wydane w Nepalu.
- (82) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Nepalu, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

### **Przewoźnicy lotniczy z Pakistanu**

- (83) W marcu 2007 r. *Pakistan International Airlines* wpisano do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 235/2007 <sup>(11)</sup>, a następnie usunięto z niego w listopadzie 2007 r. rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1400/2007 <sup>(12)</sup>.
- (84) 1 lipca 2020 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z pakistańskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego („PCAA”) zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006 <sup>(13)</sup> w związku z zawieszeniem zezwoleń dla TCO *Pakistan International Airlines* i *Vision Air*, oraz oświadczeniem pakistańskiego ministra transportu w sprawie uzyskanych w wyniku oszustwa licencji pilota w Pakistanie.

<sup>(11)</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>(12)</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).

<sup>(13)</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).

- (85) W związku z powyższym Komisja, we współpracy z Agencją i państwami członkowskimi, zorganizowała szereg spotkań technicznych i informacyjnych z PCAA. Dyskusje te koncentrowały się na wysiłkach podejmowanych przez PCAA w celu rozwiązania problemów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, które zostały zidentyfikowane przez Komisję i ekspertów Agencji, a także na problemach stwierdzonych przez ICAO podczas wizyty w ramach USOAP, która odbyła się w dniach 29 listopada – 10 grudnia 2021 r.
- (86) 23 sierpnia 2023 r. Komisja, Agencja, państwa członkowskie i przedstawiciele PCAA odbyli kolejne spotkanie techniczne, którego celem było poinformowanie przez PCAA o zmianach, które miały miejsce od czasu ostatniego posiedzenia technicznego w dniu 25 października 2022 r. i zademonstrowanie ich. Szczególnie interesujące były informacje dotyczące przyjęcia zarządzenia Urzędu Lotnictwa Cywilnego (2023 r.), statusu planu działań naprawczych USOAP ICAO oraz działań mających na celu rozwianie obaw UE wyrażonych w poprzednich wymianach informacji.
- (87) Na tej podstawie i uwzględniając opinie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE z listopada 2022 r., Komisja poinformowała PCAA, że przeprowadzi wraz z Agencją i państwami członkowskimi unijną wizytację oceniającą na miejscu w Pakistanie w dniach 27–30 listopada 2023 r. w celu oceny sytuacji PCAA pod względem prowadzenia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (88) 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, którzy posiadają certyfikaty wydane w Pakistanie.
- (89) 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.
- (90) 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.
- (91) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (92) 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 ochrony podróży 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.
- (93) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE ustanowionego na podstawie 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 29 listopada 2023 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
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Wenezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
<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>
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia

<sup>(1)</sup> Przewoźnikom lotniczym wymienionym w niniejszym załączniku 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.

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
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	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 certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym</b>			<b>Demokratyczna Republika Konga (DRK)</b>
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego («AOC») (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego («AOC») lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	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)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	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

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
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:</b>			<b>Erytrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC rn 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC rn 005	NAS	Erytrea
<b>Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kirgistanie, w tym:</b>			<b>Kirgistan</b>
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan
PRZEDSIĘBIORSTWO LOTNICZE AIR KG	50	KGC	Kirgistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	nieznany	Kirgistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgistan
SKY JET	60	SJL	Kirgistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgistan
TEZ JET	46	TEZ	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>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego («AOC») (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego («AOC») lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
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	Podgrzewane wyroby tytoniowe	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	057 A/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



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
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
SPÓŁKA AKCYJNA »AIR COMPANY 'YAKUTIA'«	464	SYL	Rosja
JOINT STOCK COMPANY »RUSJET«	498	RSJ	Rosja
JOINT STOCK COMPANY »UVT AERO«	567	UVT	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA LINIE LOTNICZE SIBERIA	31	SBI	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA LINIE LOTNICZE SMARTAVIA	466	AUL	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA »IRAERO AIRLINES«	480	IAE	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA »URAL AIRLINES«	18	SVR	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA PRZEDSIĘBIORSTWO LOTNICZE ALROSA	230	DRU	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA LINIE LOTNICZE NORDSTAR	452	TYA	Rosja
PRZEDSIĘBIORSTWO LOTNICZE JS »RUSLINE«	225	RLU	Rosja
LINIE LOTNICZE YAMAL JSC	142	LLM	Rosja
LLC »NORD WIND«	516	NWS	Rosja
LLC »AIRCOMPANY IKAR«	36	KAR	Rosja
LTD. I FLY	533	RSY	Rosja
LINIE LOTNICZE POBEDA LLC	562	PBD	Rosja

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
PUBLICZNA SPÓŁKA AKCYJNA «AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES»	1	AFL	Rosja
LINIE LOTNICZE ROSSIYA, SPÓŁKA AKCYJNA	2	SDM	Rosja
PRZEDSIĘBIORSTWO LOTNICZE SKOL LLC	228	CDV	Rosja
SPÓŁKA AKCYJNA UTAIR AVIATION	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	IR.AOC.100	IRA	Iran	Wszystkie statki powietrzne typu Fokker F100 i typu 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 niniejszym załączniku 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.