



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/2476

z dnia 8 grudnia 2025 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 ⁽²⁾ ustanowiono wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (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 załączniku 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 ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (5) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2023/660 ⁽³⁾ Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o trwających konsultacjach z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Angoli, Armenii i Kirgistanu. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Kongu, Iraku, Mali, Pakistanie, Surinamie, Syrii, Tanzanii, Tunezji i Uzbekistanie.
- (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 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonymu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>).

⁽³⁾ 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 określonymu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 83 z 22.3.2023, s. 47), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj>).

- (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 ⁽⁵⁾.
- (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 zgodnie z rozporządzeniem (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.

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, państwa członkowskie wprowadziły pewne środki naprawcze i środki egzekwowania prawa oraz poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o tych środkach.
- (11) Państwa członkowskie 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 Angoli

- (12) W lipcu 2007 r. przewoźnik lotniczy TAAG Angola Airlines został włączony do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 787/2007 ⁽⁶⁾. W listopadzie 2008 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Angoli zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1131/2008 ⁽⁷⁾. W lipcu 2009 r. przewoźnik lotniczy TAAG Angola Airlines został przeniesiony do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 619/2009 ⁽⁸⁾. W kwietniu 2019 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/618 ⁽⁹⁾ TAAG Angola Airlines został usunięty z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, a Heli Malongo – z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

⁽⁵⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 787/2007 z dnia 4 lipca 2007 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 175 z 5.7.2007, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj>).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1131/2008 z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 306 z 15.11.2008, s. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj>).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 619/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 182 z 15.7.2009, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj>).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/618 z dnia 15 kwietnia 2019 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 106 z 17.4.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

- (13) Przewoźnik *TAAG Angola Airlines* został objęty w pierwszym kwartale 2025 r. wzmożonym nadzorem Agencji na podstawie rozporządzenia (UE) nr 452/2014 w związku z poważnymi nierozstrzygniętymi kwestiami zgodności w obszarach operacji, zdadności do lotu, SMS i systemu jakości, zidentyfikowanymi w ramach stałych działań monitorujących prowadzonych przez Agencję. W tym kontekście w dniach 3 i 4 kwietnia 2025 r. Agencja przeprowadziła audyt w siedzibie *TAAG Angola Airlines*, który ujawnił piętnaście ustaleń poziomu 2 stanowiących przyczynę źródłową ustaleń poziomu 1 dotyczącego niezgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami załącznika 1 (część TCO) do rozporządzenia (UE) nr 452/2014. Audyt wykazał ponadto, że działania w zakresie nadzoru prowadzone przez Krajowy Urząd Lotnictwa Cywilnego Angoli („ANAC”) były niekompletne i poniżej odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (14) W dniu 30 kwietnia 2025 r. Agencja powiadomiła przewoźnika lotniczego o zamiarze zawieszenia zezwolenia TCO nr EASA.TCO.AGO.0001 i zwróciła się o podjęcie natychmiastowych środków ograniczających ryzyko i działań naprawczych do dnia 14 maja 2025 r. Przewoźnik *TAAG Angola Airlines* przedłożył plan działań naprawczych, który został zaakceptowany przez Agencję, co doprowadziło do zniesienia procesu zawieszenia w dniu 23 czerwca 2025 r.
- (15) W czerwcu 2025 r., w odpowiedzi na wniosek ANAC o wznowienie współpracy z Komisją w sprawie statusu nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Angoli, Komisja zwróciła się do ANAC o przedstawienie szczegółowych informacji na temat jej organizacji, funkcjonowania i działań w zakresie nadzoru prowadzonych w odniesieniu do certyfikowanych przez nią przewoźników lotniczych, a także na temat działań następczych w związku z zaleceniami określonymi w sprawozdaniu Agencji z grudnia 2020 r. dotyczącym pomocy technicznej.
- (16) ANAC nie dostarczył wymaganych informacji, lecz w lipcu 2025 r. przesłał Komisji swój centralny plan kompleksowego projektu zwiększenia nadzoru nad bezpieczeństwem („CSOEP”), w którym przedstawił reformy mające na celu restrukturyzację ANAC. Przedstawione informacje były jednak niewystarczające, aby umożliwić pełną ocenę obecnego stanu nadzoru nad bezpieczeństwem w Angoli, ponieważ nie zawierały dokumentacji i wyjaśnień niezbędnych do oceny podstawy wydawania i utrzymania ważności certyfikatów przewoźnika lotniczego ani tymczasowych środków nadzoru do czasu wdrożenia centralnego planu CSOEP. W związku z tym w sierpniu 2025 r. Komisja złożyła nowy wniosek o dokumentację.
- (17) Pismo z odpowiedzią przekazane Komisji przez ANAC w październiku 2025 r. ponownie nie zawierało informacji wymaganych w pismach Komisji z czerwca i sierpnia 2025 r. W związku z tym 7 listopada 2025 r. Komisja wysłała nowe pismo, w którym wezwała ANAC do przedłożenia części wcześniej wymaganych informacji przed zbliżającym się posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE oraz do przedstawienia pozostałych szczegółów do 15 stycznia 2026 r. Ponadto Komisja zaprosiła ANAC na posiedzenie techniczne zaplanowane na luty 2026 r. w celu omówienia działań podjętych przez ANAC w ramach CSOEP oraz, w razie potrzeby, ponownej oceny decyzji przyjętej przez Komisję Europejską w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/618 o usunięciu *TAAG Angola Airlines* i *Heli Malongo* z unijnego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów.
- (18) W odpowiedzi na ostatni wniosek Komisji ANAC przedstawił w piśmie z dnia 13 listopada 2025 r. pewne ogólne informacje, o które Komisja wcześniej wystąpiła, w tym elementy dotyczące jego struktury organizacyjnej i funkcjonowania oraz przewoźników lotniczych, których certyfikował. Chociaż ANAC wskazuje, że jego strategia opiera się na podwójnym podejściu, łączącym czujną kontrolę w ramach obecnego systemu z długoterminowym wysiłkiem modernizacyjnym, przedłożone informacje nie dają na tym etapie wystarczającej pewności co do obecnej zgodności jego działalności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do wydawania i utrzymania ważności certyfikatów oraz powiązanych działań w zakresie ciągłego nadzoru. Kwestie te zostaną włączone do porządku obrad posiedzenia technicznego zaplanowanego na luty 2026 r., w którym ANAC potwierdził swój udział.
- (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 Angoli.
- (20) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Angoli, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (21) Komisja powinna podjąć dalsze działania, stosownie do potrzeb, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Armenii

- (22) W czerwcu 2020 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Armenii zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/736 ⁽¹⁰⁾.
- (23) W następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w maju 2025 r. eksperci z Komisji, Agencji i państw członkowskich przeprowadzili unijną wizytację oceniającą na miejscu w Armenii w dniach 1–5 września 2025 r. w Komitecie Lotnictwa Cywilnego Armenii („CAC”). Unijna wizytacja oceniająca na miejscu obejmowała ocenę dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii, a mianowicie *Armenia Airways* i *Shirak Avia*.
- (24) W trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu skupiono się na CAC ze względu na jego rolę i odpowiedzialność za działania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii.
- (25) Ocena potwierdziła, że CAC podjął wyraźne kroki w kierunku stworzenia funkcjonującego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem dostosowanego do odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa. CAC jest zaangażowany w inicjatywy na rzecz ciągłego doskonalenia i wykazał gotowość do wyeliminowania stwierdzonych luk.
- (26) Armenia poczyniła znaczne postępy w opracowywaniu kompleksowych ram wtórnego prawodawstwa lotniczego dostosowanych do załączników ICAO i kluczowych elementów unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego we wszystkich podstawowych dziedzinach. Aby w dalszym ciągu korzystać z tych postępów, konieczne są dalsze wysiłki w celu zapewnienia spójnego utrzymania i terminowego wdrożenia najnowszych zmian ICAO i UE. W szczególności nadal brakuje systematycznego zgłaszania i publikowania różnic. Ponadto Armenia nie posiada krajowych przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby w odniesieniu do operacji śmigłowcowych. Wzmocnienie tych procesów pomoże zapewnić pełną i aktualną zgodność z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (27) CAC ustanowił kluczowe funkcje organizacyjne wymagane do sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem, wspierane przez zmotywowany personel. Konieczne jest dalsze dostosowanie w celu zapewnienia zgodności między zatwierdzonym schematem organizacyjnym a faktyczną hierarchią służbową. Ponadto konieczne jest dodatkowe wyjaśnienie dotyczące łańcucha dowodzenia w sytuacjach, w których zarówno przewodniczący, jak i wiceprzewodniczący są nieobecni. Chociaż przepisy na szczeblu państwowym umożliwiają ministrowi wyznaczenie tymczasowego dowódcy, uzyskanie takiego uprawnienia w razie potrzeby może opóźnić pilne decyzje wykonawcze, na przykład ustalenie, kto jest upoważniony do wydania nakazu zatrzymania statku powietrznego, w którym występują istotne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa.
- (28) CAC wdrożył działania w zakresie certyfikacji i nadzoru w dziedzinie operacji lotniczych oraz wprowadziła elementy nadzoru opartego na analizie ryzyka. Z oceny ostatnich działań w zakresie nadzoru przeprowadzonych przez CAC wynika, że obecne procesy nie zawsze zapewniają odpowiednią weryfikację zachowania przez przewoźników lotniczych zgodności z przepisami. Na przykład zatwierdzono etap oceny operacyjnej elektronicznej torby pilota, chociaż nie dostarczono podstawowych informacji na temat sprzętu, oprogramowania, planu demonstracyjnego i wymaganych testów. Chociaż zastosowane listy kontrolne zostały formalnie wypełnione, weryfikacja wykazała, że kluczowe wymogi nie zostały ocenione w praktyce. Oznacza to, że stosowanie narzędzi nadzoru nie zapewnia jeszcze systematycznej i wiarygodnej oceny bezpieczeństwa operacyjnego. Listy kontrolne FTL dotyczące samolotów wykorzystano do certyfikacji przewoźnika lotniczego stosującego śmigłowce.
- (29) W dziedzinie operacji lotniczych nadal konieczne są znaczne postępy. Certyfikaty i zatwierdzenia są nadal przyznawane bez zapewnienia, aby przewoźnicy lotniczy wykazali zgodność z odpowiednimi normami bezpieczeństwa, ze względu na niespójne praktyki nadzoru i brak kompletnych przepisów regulacyjnych. W połączeniu z ograniczonymi uprawnieniami wykonawczymi, opóźnionymi lub odwołanymi działaniami w zakresie nadzoru oraz niewystarczającym dostępem do dokumentacji operacyjnej niedociągnięcia te znacznie ograniczają zdolność CAC do zapewnienia ciągłej i skutecznej kontroli bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi.
- (30) W dziedzinie zdolności do lotu CAC wykazał się solidnymi zdolnościami w zakresie nadzoru technicznego i proaktywnym podejściem. Opracowanie metody nadzoru opartej na analizie ryzyka jest pozytywnym aspektem, chociaż należy nadal wzmacniać procedury wewnętrzne i monitorowanie zgodności, aby zapewnić wydawanie wszystkich zatwierdzeń i certyfikatów w pełnej zgodności z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

⁽¹⁰⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

- (31) 3 września 2025 r. unijny zespół oceniający przeprowadził wizytację na miejscu u przewoźnika *Armenia Airways*.
- (32) *Armenia Airways* ustanowił podstawowe elementy swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem i monitorowania zgodności. Oba systemy pozostają jednak w dużej mierze proceduralne. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem ma charakter ogólny i nie jest w pełni dostosowany do działalności przewoźnika lotniczego, a ponadto istnieją niespójności między polityką bezpieczeństwa a polityką jakości. Monitorowanie zgodności nie jest w pełni zintegrowane z codzienną działalnością.
- (33) Konieczne są usprawnienia w zakresie nadzoru nad szkoleniem załogi lotniczej i dokumentacji operacyjnej. Chociaż istnieją odpowiednie systemy i procedury, platforma elektroniczna wykorzystywana do śledzenia ważności szkolenia zawierała nieprawidłowe dane, a z doboru próby wynika, że niektóre elementy kursu uzupełniającego dla przewoźników lotniczych nie zostały w pełni zrealizowane. Ponadto instrukcja operacyjna i wykaz wyposażenia minimalnego („MEL”) wymagają dalszego dostosowania. Dokumentacja statku powietrznego nie zawsze była wypełniana w pełnej zgodności z procedurami, brakowało podpisów dowódców i zapisów dotyczących paliwa w dziennikach technicznych, karty były nieaktualne, a standardowe masy pasażerów stosowane w arkuszach załadunku i wyważenia były nieprawidłowe.
- (34) Natomiast ustalenia dotyczące obsługi technicznej i ciągłej zdatności do lotu w *Armenia Airways* oceniono jako zadowalające i nie odnotowano żadnych poważnych problemów.
- (35) 3 września 2025 r. unijny zespół oceniający przeprowadził wizytację na miejscu u przewoźnika *Shirak Avia*.
- (36) *Shirak Avia* ustanowił podstawowe elementy swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem i monitorowania zgodności. Są one jednak nadal w dużej mierze proceduralne i niewystarczająco osadzone w praktyce operacyjnej. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem ma charakter ogólny, a proces zarządzania zmianami nie zapewnia systematycznego ograniczania ryzyka dla bezpieczeństwa. Odniesienia do przepisów w podręczniku monitorowania zgodności są nieprecyzyjne.
- (37) Stwierdzono niedociągnięcia w dokumentacji operacyjnej i kontroli. Instrukcja operacyjna i MEL zawierają nieaktualne i niestandardowe treści, a nieskuteczna kontrola dokumentów prowadzi do wielu wersji tego samego MEL. Nie stosowano konsekwentnie procedur planowania operacyjnego i zarządzania paliwem, co obejmowało nieprawidłowe obliczeń paliwa na nieprzewidziane okoliczności i niekompletne aktualizacji operacyjnego planu lotu.
- (38) Ustalenia dotyczące obsługi technicznej i ciągłej zdatności do lotu w *Shirak Avia* uznano za zadowalające i nie stwierdzono żadnych istotnych niedociągnięć.
- (39) W dniu 27 października 2025 r. CAC przedłożył Komisji pakiet planów działań naprawczych wraz z dowodem wdrożenia niektórych działań w odpowiedzi na uwagi poczynione podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Plany działań naprawczych obejmowały dziedziny prawodawstwa i organizacji, krajowy program bezpieczeństwa, licencjonowanie personelu, zdatność do lotu i operacje lotnicze.
- (40) Chociaż plany zapewniają działania następcze i zobowiązanie do uwzględnienia zgłoszonych uwag, zauważono, że w większości z nich pominięto lub niewystarczająco rozwinięto analizę przyczyn źródłowych stwierdzonych problemów. W niektórych przypadkach sekcje analizy przyczyn źródłowych miały charakter opisowy i nie uwzględniały systemowego pochodzenia uwag. W związku z tym nie można z pełną pewnością zapewnić, że wszystkie przyczyny źródłowe zostały usunięte lub że proponowane środki naprawcze skutecznie zapobiegą ponownemu wystąpieniu problemów. Komisja uważa zatem, że metodyka analizy przyczyn źródłowych stosowana przez CAC wymaga dalszego udoskonalenia i weryfikacji w celu zapewnienia trwałości i skuteczności wdrożonych działań naprawczych.
- (41) Pismem z dnia 22 października 2025 r. Komisja, w odpowiedzi na wniosek CAC o wysłuchanie, poinformowała organ Armenii, że sprawa Armenii zostanie włączona do porządku obrad posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zaplanowanego na 19 i 20 listopada 2025 r., na którym CAC będzie miał możliwość przedstawienia swojej sprawy w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (42) W dniu 19 listopada 2025 r. miało miejsce wysłuchanie CAC przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE. Podczas wysłuchania delegacja Armenii przedstawiła przegląd reform podjętych od 2020 r. i zwróciła uwagę na działania, które podjęła w celu wzmocnienia nadzoru nad bezpieczeństwem, w tym dostosowania organizacyjne, wysiłki rekrutacyjne i wprowadzenie procedur wewnętrznych. CAC poinformował, że zamknął 31 z 58 uwag zgłoszonych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i uznał, że pozostałe uwagi mają charakter proceduralny.

- (43) Chociaż Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE odnotowały opisane wysiłki, informacje dostarczone przez CAC nie potwierdzają w pełni przedstawionych wniosków. W planach działań naprawczych przedłożonych 27 października 2025 r. nie wykazano, że przyczyny źródłowe zidentyfikowanych problemów zostały w wystarczającym stopniu przeanalizowane lub wyeliminowane. Ponadto Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE nie mogły zatwierdzić zamknięcia 31 uwag, do których odniósł się CAC, ponieważ ich zamknięcie opierało się na własnej interpretacji CAC, a nie na dowodach wykazujących skuteczne rozwiązanie. Zapytany podczas przesłuchania CAC przyznał, że status kilku uwag może wymagać ponownej oceny po otrzymaniu uwag Komisji dotyczących planów działań naprawczych.
- (44) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zauważyły również, że CAC dążył do zminimalizowania szeregu niedociągnięć stwierdzonych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Obejmowało to luki w kwalifikacjach i zatwierdzaniu inspektorów, takie jak niekompletne szkolenia i niedokładne mapowanie kompetencji, a także niewłaściwe zarządzanie ustaleniami, w tym ustaleniami zamkniętymi bez działań naprawczych lub analizy przyczyn źródłowych. Ponadto jako nieznaczne przedstawiono niedociągnięcia wskazujące, że działania w zakresie nadzoru nie funkcjonują jeszcze jako spójny system, jak np. stosowanie niewłaściwych list kontrolnych i niekontrolowanych planów równoległego nadzoru. Kwestie te wskazują, że nie zajęto się w sposób konsekwentny kluczowymi niedociągnięciami systemowymi, zwłaszcza w zakresie operacji lotniczych.
- (45) CAC wyraził opinię, że armeńskich przewoźników lotniczych należy usunąć z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, i zaproponował, aby każdemu zniesieniu ograniczeń towarzyszyło terminowe monitorowanie. Na podstawie wszystkich dostępnych dowodów, w tym unijnej oceny na miejscu, dokumentów dostarczonych przez CAC od czasu unijnej wizytacji oceniającej na miejscu oraz wysłuchania CAC, Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE stwierdziły jednak, że działania naprawcze pozostają niekompletne i że nadal brakuje solidnej analizy przyczyn źródłowych. Chociaż poczyniono postępy, stwierdza się, że CAC nie usunął jeszcze skutecznie wszystkich uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do zakazu wykonywania przewozów nałożonego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/736.
- (46) 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 Armenii.
- (47) 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 Komisji (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

- (48) W październiku 2006 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Kirgistanie zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1543/2006 ⁽¹⁾.
- (49) W kontekście bieżących wymian informacji, będących wynikiem odnowionych w 2023 r. kontaktów między Komisją a Państwową Agencją Lotnictwa Cywilnego przy Radzie Ministrów Republiki Kirgiskiej („SCAA”) Komisja uruchomiła inicjatywę pomocy technicznej, wdrażaną przez Agencję w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Inicjatywa ta ma na celu wspieranie wysiłków SCAA na rzecz zwiększenia jej zdolności w zakresie nadzoru.
- (50) W dniu 7 i 8 października 2025 r., w ramach stałych działań Komisji dotyczących monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Kirgistanie, w tym zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem SCAA, odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i SCAA.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1543/2006 z dnia 12 października 2006 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 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 zmienione rozporządzeniem (WE) nr 910/2006 (Dz.U. L 283 z 14.10.2006, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj>).

- (51) Podczas tego posiedzenia SCAA przedstawiła godne uwagi postępy osiągnięte w okresie od maja do października 2025 r. we wzmacnianiu systemu lotnictwa cywilnego Kirgistanu, w szczególności w odniesieniu do ram legislacyjnych, zdolności instytucjonalnych i działań nadzorczych. Komisja przyjęła do wiadomości, że nowy kodeks lotniczy Kirgistanu został przyjęty przez parlament i ma zostać opublikowany oraz że zatwierdzono szereg krajowych przepisów lotniczych transponujących załączniki 1, 6, 7 i 8 ICAO, a dodatkowe projekty, w tym transpozycja załącznika 19, są przedmiotem konsultacji. Ponadto SCAA poinformowała o podwojeniu liczby personelu w dziedzinie operacji lotniczych, licencjonowania personelu i zdatości do lotu, a także o utworzeniu specjalnych zespołów ds. zarządzania jakością i bezpieczeństwem. Wdrożono kompleksowy program szkoleniowy, w tym działania w zakresie szkolenia instruktorów, oraz znacznie poprawiono warunki pracy i infrastrukturę informatyczną.
- (52) SCAA poinformowała, że w oczekiwaniu na wejście w życie nowych ram regulacyjnych przeprowadziła ponowną certyfikację z udziałem kilku przewoźników lotniczych w celu przygotowania ich do przyszłych nowych wymogów certyfikacyjnych. W ćwiczeniu tym, które przeprowadzono z wykorzystaniem nowo opracowanych list kontrolnych i procedur, wzięło udział czterech przewoźników lotniczych. Celem było zapoznanie zarówno przewoźników lotniczych, jak i inspektorów SCAA z nowymi przepisami oraz określenie potencjalnych luk przed ich formalnym wdrożeniem, co miało służyć jako działanie przygotowawcze i szkoleniowe dla wszystkich zaangażowanych stron.
- (53) SCAA przedstawiła ponadto swoje plany wdrożenia nadzoru opartego na analizie ryzyka, w oparciu o analizę danych i wskaźniki skuteczności działania przewoźników lotniczych, a także ustanowienia jasnych ram egzekwowania przepisów w celu rozwiązania problemów związanych z bezpieczeństwem i niezgodnością z przepisami.
- (54) Podczas dwudniowego posiedzenia technicznego Komisja doceniła postępy poczynione przez Kirgistan we wzmacnianiu nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa w 2025 r. Odnotowano znaczną poprawę w zakresie rozwoju ram prawnych i regulacyjnych, zwiększenia zdolności instytucjonalnych oraz ustanowienia wewnętrznych procedur wspierających spójne wdrażanie. Osiągnięcia te odzwierciedlają silne zaangażowanie SCAA i jej kierownictwa w realizację programu reform bezpieczeństwa oraz w dostosowanie krajowego systemu lotnictwa do międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Komisja wyraziła uznanie dla proaktywnego i konstruktywnego podejścia przedstawionego przez dyrektora generalnego SCAA, którego strategiczne przywództwo odegrało zasadniczą rolę we wprowadzaniu tych reform i utrzymywaniu postępów w wymagającym otoczeniu, z wykorzystaniem skutecznej zewnętrznej wiedzy fachowej.
- (55) Komisja zauważyła jednak, że wdrażanie nowych ram regulacyjnych jest nadal na wczesnym etapie, ponieważ w dniu posiedzenia przepisy prawa pierwotnego i wtórnego nie weszły jeszcze w życie. W związku z tym nie można jeszcze rozważyć pełnej ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych na podstawie nowych przepisów. SCAA została poinformowana, że unijną wizytację oceniającą na miejscu w Kirgistanie można przewidzieć dopiero po pełnym wejściu w życie nowych przepisów i zakończeniu ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników lotniczych.
- (56) W dniu 7 listopada 2025 r. SCAA przekazała Komisji pismo zawierające aktualne informacje na temat postępów osiągniętych od czasu posiedzenia technicznego w dniach 7–8 października 2025 r. wraz z dowodami potwierdzającymi. Przedstawione informacje obejmowały zmiany w zakresie prawa, operacji lotniczych, zdatości do lotu, licencjonowania personelu i zarządzania bezpieczeństwem. Niektóre dokumenty zostały przedłożone w ostatecznej wersji projektu i znajdowały się na końcowym etapie zatwierdzania. SCAA poinformowała ponadto Komisję, że 11 listopada 2025 r. Rada Ministrów Republiki Kirgiskiej przyjęła zarządzenie nr 975-t zezwalające na wcześniejsze stosowanie zmienionego kodeksu lotniczego i umożliwiające SCAA rozpoczęcie ponownej certyfikacji krajowych przewoźników lotniczych od 1 grudnia 2025 r.
- (57) Na podstawie dyskusji przeprowadzonych podczas posiedzenia technicznego i zobowiązań potwierdzonych w piśmie SCAA z 7 listopada 2025 r. Komisja uważa, że na marzec 2026 r. można przewidzieć unijną wizytację oceniającą na miejscu w Kirgistanie. Organizacja takiej wizytacji byłaby uzależniona od spełnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa, w tym odpowiedniego poziomu zatrudnienia w SCAA, odpowiedniej liczby przewoźników lotniczych proporcjonalnej do jej zdolności w zakresie nadzoru oraz skutecznego wdrożenia nowych wymogów certyfikacyjnych zgodnie ze zmienionym kodeksem lotniczym. Uzgodniono, że gotowość Kirgistanu do zorganizowania takiej wizytacji zostanie poddana przeglądowi w lutym 2026 r.

- (58) Komisja będzie nadal uważnie monitorować rozwój sytuacji, ze szczególnym uwzględnieniem procesu ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych. Uznając bieżące wysiłki SCAA na rzecz wzmocnienia systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, obecnie dostępne informacje nie dostarczają jeszcze wystarczających zweryfikowanych dowodów potwierdzających, że SCAA skutecznie usunęła wszystkie uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do zakazu wykonywania przewozów nałożonego rozporządzeniem (WE) nr 1543/2006.
- (59) 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 Kirgistanie.
- (60) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kirgistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (61) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (62) 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 podróżnych decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii wchodzą w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (63) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE,

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 8 grudnia 2025 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącą,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWÓZNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWÓZÓW
W RAMACH UNII, Z WYJĄTKAMI ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Wenezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem TAAG Angola Airlines i Heli Malongo, w tym:			Angola
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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Armenii, w tym:			Armenia
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia

⁽¹⁾ 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
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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kongu (Brazzaville), w tym:			Kongo (Brazzaville)
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)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
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)
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)

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
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)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			Erytrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kirgistanie, w tym:			Kirgistan
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan

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 COMPANY 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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			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
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
Następujący przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Rosji			Rosja
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

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
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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone			Sierra Leone
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sudanie, w tym:			Sudan
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan

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
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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Surinamie, w tym:			Surinam
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Surinam
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Surinam
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Surinam
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Nieznany	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Nieznany	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Nieznany	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Nieznany	Surinam
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Tanzanii, w tym:			Tanzania
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Nieznany	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Nieznany	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Nieznany	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Nieznany	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Nieznany	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Nieznany	Tanzania

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Nieznany	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Nieznany	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Nieznany	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Nieznany	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Nieznany	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Nieznany	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Nieznany	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Nieznany	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Nieznany	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Nieznany	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Nieznany	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Nieznany	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Nieznany	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Nieznany	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Nieznany	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Nieznany	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Nieznany	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Nieznany	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Nieznany	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Nieznany	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Nieznany	Tanzania”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK B

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«)	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo 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	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w 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.”