



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2026/1317

z dnia 8 czerwca 2026 r.

zmieniające rozporządzenie Komisji (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 wpisanego do wykazu ustanowionego w załączniku A lub załączniku 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 Algierii, Angoli, Armenii, Kirgistanu i Libii. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Egipcie, Gwinei Równikowej, Kenii, Nepalu, Pakistanie, Sudanie Południowym, Surinam, Tanzanii i Uzbekistanie.

⁽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 określonego 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 określonego 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).

- (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 (*).
- (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 (†).
- (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 rządów 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 Algierii

- (12) Przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Algierii nie byli dotychczas wpisani do załącznika A ani załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (13) Przewoźnik *AIR EXPRESS ALGERIA* złożył w dniu 2 czerwca 2025 r. wniosek o zezwolenie dla TCO. Agencja oceniła wniosek *AIR EXPRESS ALGERIA* o zezwolenie dla TCO zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014.
- (14) Przeprowadzając ocenę, Agencja wyraziła obawy dotyczące braku zdolności *AIR EXPRESS ALGERIA* do reagowania na stwierdzone niedociągnięcia dotyczące bezpieczeństwa. W szczególności stwierdziła ona, że przewoźnik *AIR EXPRESS ALGERIA* nie przedstawił możliwych do zweryfikowania dowodów na to, że prowadzi program szkolenia załóg lotniczych.
- (15) W dniu 19 grudnia 2025 r. Agencja poinformowała *AIR EXPRESS ALGERIA* o podjęciu negatywnej decyzji, ze względów bezpieczeństwa, w sprawie procedury ubiegania się przez tego przewoźnika lotniczego o zezwolenie dla TCO.

(*) 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>).

(†) 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>).

- (16) Pismem z dnia 4 marca 2026 r. Komisja poinformowała AIR EXPRESS ALGERIA oraz Krajową Agencję Lotnictwa Cywilnego Algierii (*Agence Nationale de l'Aviation Civile* – „ANAC Algeria”), że z uwagi na podjęcie negatywnej decyzji, ze względów bezpieczeństwa, w sprawie procedury ubiegania się przez AIR EXPRESS ALGERIA o zezwolenie dla TCO, w tym ze względu na niezdolność tego przewoźnika lotniczego do przedstawienia akceptowalnego planu działań naprawczych („CAP”), sprawa AIR EXPRESS ALGERIA została umieszczona w porządku obrad posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, które odbędzie się w dniach 19–21 maja 2026 r. Zarówno AIR EXPRESS ALGERIA, jak i ANAC Algeria miałyby możliwość bycia wysłuchanymi przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (17) Podczas wysłuchania, które odbyło się w dniu 19 maja 2026 r., ANAC Algeria przedstawiła przegląd bieżącej sytuacji w Algierii w zakresie nadzoru nad lotnictwem cywilnym, podkreślając, że od lipca 2023 r. przejęła role i obowiązki swojego poprzednika, Dyrekcji ds. Aeronautyki i Meteorologii, która wcześniej pełniła rolę krajowego organu lotnictwa cywilnego. Niektóre działania nadzorcze są jednak prowadzone przez podmiot VERITAL, zgodnie z przekazanym mandatem, pod nadzorem i na odpowiedzialność ANAC Algeria.
- (18) Jako niezależny finansowo organ ANAC Algeria zobowiązała się do wzmocnienia swoich zdolności nadzorczych w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego i zgodności regulacyjnej. Zobowiązanie to ma bezpośredni związek z wynikami audytu przeprowadzonego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem („USOAP”) w lutym 2025 r. Audyt ten wykazał poważne uchybienia w wypełnianiu przez Algierię obowiązków związanych z wydawaniem licencji, certyfikatów, zezwoleń i zatwierdzeń, z wymogami w zakresie nadzoru oraz z rozwiązywaniem problemów związanych z bezpieczeństwem.
- (19) ANAC Algeria potwierdziła, że obecny poziom wdrożenia planów działań naprawczych, przedłożonych ICAO i zatwierdzonych przez nią, mających na celu usunięcie stwierdzonych niedociągnięć w dziedzinach prowadzenia operacji, licencjonowania personelu oraz zdolności do lotu, wynosi 12 %. Stwierdziła ponadto, że postępowi w tych obszarach musi towarzyszyć rekrutacja odpowiednio wykwalifikowanego personelu technicznego, a także dodatkowego personelu administracyjnego.
- (20) W szczególności w odniesieniu do AIR EXPRESS ALGERIA ANAC Algeria przyznała, że niektóre niedociągnięcia stwierdzone przez Agencję w procesie składania wniosku o zezwolenie dla TCO są zbieżne z niedociągnięciami wykrytymi przez ANAC Algeria w ramach jej własnych działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w 2025 r. ANAC Algeria nie określiła jednak podczas wysłuchania charakteru stwierdzonych niedociągnięć ani podjętych działań naprawczych. ANAC Algeria potwierdziła ponadto, że przewoźnik AIR EXPRESS ALGERIA złożył wniosek o zezwolenie dla TCO pomimo istnienia niezgodności, które nie zostały jeszcze usunięte.
- (21) Biorąc pod uwagę uchybienia systemowe stwierdzone przez Agencję u przewoźnika AIR EXPRESS ALGERIA, ANAC Algeria wskazała, że podjęła decyzję o objęciu tego przewoźnika lotniczego wzmożonym nadzorem. Chociaż wskazała ona na wzrost liczby inspekcji jako dowód tego zwiększonego nadzoru, nie wykazała, w jaki sposób inspekcje te zostały poprawione pod względem jakościowym, w szczególności w świetle istniejących wcześniej znaczących uchybień, na które zwróciła uwagę ICAO.
- (22) W uwagach końcowych ANAC Algeria oświadczyła, że wszystkie niedociągnięcia stwierdzone przez Agencję w trakcie procedury ubiegania się o zezwolenie dla TCO zostały w pełni usunięte, z wyjątkiem niezgodności dotyczącej wymaganego ustanowienia departamentu ds. monitorowania zgodności, czego zrealizowanie zaplanowano na wrzesień 2026 r. Jednak przewoźnik lotniczy AIR EXPRESS ALGERIA podał następnie informacje sprzeczne z tym oświadczeniem w trakcie swojego własnego wysłuchania, podczas którego przewoźnik ten wskazał, że działania naprawcze w związku ze stwierdzonymi niezgodnościami nie zostaną zakończone do końca 2026 r., co podważyło wiarygodność ANAC Algeria w zakresie jej świadomości sytuacyjnej i zdolności wykonywania nadzoru.
- (23) Swoje wysłuchanie przewoźnik AIR EXPRESS ALGERIA rozpoczął od wskazania, że nie kwestionuje żadnych niezgodności stwierdzonych przez Agencję podczas procesu składania wniosku o zezwolenie dla TCO. Następnie przedstawił Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przegląd działań podjętych w celu wsparcia kompleksowego i systematycznego podejścia do niezgodności stwierdzonych przez Agencję, w szczególności w odniesieniu do znacznej niezgodności regulacyjnej w zakresie prowadzenia programu szkolenia załóg lotniczych.

- (24) Pomimo wielokrotnego zadawania podczas wysłuchania pytań o działania podjęte w celu usunięcia tego istotnego uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonego w odniesieniu do programu szkolenia załóg lotniczych, przewoźnik AIR EXPRESS ALGERIA nie przedstawił odpowiednich wyjaśnień dotyczących braku programu tego szkolenia, braku rejestrów szkoleń lotniczych oraz braku planu szkolenia w celu zapewnienia terminowego przeszkolenia wszystkich członków załogi lotniczej zgodnie ze zmienionym programem szkolenia. W związku z tym przewoźnik AIR EXPRESS ALGERIA nie wykazał, że na tym etapie wszyscy piloci wykonujący loty posiadają pełne kwalifikacje zgodne z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (25) Co więcej, gdy w grudniu 2025 r. Agencja odrzuciła wniosek o zezwolenie dla TOC, osiem innych niezgodności pozostało nierozstrzygniętych, ponieważ plan działań naprawczych AIR EXPRESS ALGERIA opierał się na niewystarczającej analizie przyczyn źródłowych. Podczas wysłuchania przewoźnik ten nie był w stanie wykazać, że dokonał przeglądu analizy przyczyn źródłowych ani że jego działania naprawcze i zapobiegawcze były wystarczająco solidne, aby zapobiec ponownemu wystąpieniu uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (26) Szczególną uwagę należy zwrócić na ujawnienie, że pewna liczba lotów na potrzeby ewakuacji medycznej do UE została błędnie wykonana zgodnie z zasadami lotnictwa ogólnego, mimo że wchodzą one w zakres przepisów dotyczących zarobkowego transportu lotniczego, a zatem wymagają zezwolenia dla TCO.
- (27) To rozszerzenie na przewozy międzynarodowe oraz konieczność przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa stanowią kluczowy czynnik, który należy w pełni uwzględnić w planach operacyjnych przedmiotowego przewoźnika lotniczego. Uwypukla to również potrzebę istnienia krajowego organu lotnictwa cywilnego o solidnych zdolnościach, aby móc zapewniać trwałą zgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, co do tej pory nie zostało wystarczająco wykazane, o czym świadczą ustalenia z audytu ICAO USOAP z 2025 r. dotyczącego ANAC Algieria.
- (28) Na zakończenie przewoźnik AIR EXPRESS ALGERIA oznajmił, że jego celem jest usunięcie wszystkich niedociągnięć stwierdzonych przez Agencję do końca 2026 r. Opóźnione wdrożenie środków krytycznych, takich jak utworzenie departamentu ds. monitorowania zgodności, nadal jednak naraża tego przewoźnika lotniczego na niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do odrzucenia przez Agencję wniosku o zezwolenie dla TCO.
- (29) 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 wpisania przewoźnika lotniczego AIR EXPRESS ALGERIA do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (30) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych certyfikowanych w Algierii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (31) 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 międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Angoli

- (32) W listopadzie 2008 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Angoli zostali wpisani do załącznika A do rozporządzenia Komisji (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1131/2008 ⁽⁶⁾. W kwietniu 2019 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/618 ⁽⁷⁾ przewoźnik TAAG Angola Airlines został usunięty z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, a przewoźnik Heli Malongo został usunięty z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (33) W listopadzie 2024 r. Agencja objęła TAAG Angola Airlines wzmożonym nadzorem zgodnie z pkt ART.215 lit. d) załącznika 2 do rozporządzenia (UE) nr 452/2014 z uwagi na poważne nierozstrzygnięte kwestie związane ze zgodnością w obszarach prowadzenia operacji, zdatości do lotu, systemu zarządzania bezpieczeństwem i systemu zgodności, stwierdzone w ramach stałych działań monitorujących prowadzonych przez Agencję.

⁽⁶⁾ 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>).

⁽⁷⁾ 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).

- (34) W następstwie audytu na miejscu przeprowadzonego przez Agencję w kwietniu 2025 r., w wyniku którego stwierdzono 16 niezgodności we wszystkich dziedzinach, przedłużono wzmożony nadzór nad TAAG Angola Airlines.
- (35) W dniu 11 marca 2026 r., w ramach stałych działań Komisji w zakresie monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Angoli, w tym zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem Krajowej Agencji Lotnictwa Cywilnego Angoli (*Autoridade Nacional da Aviação Civil* – „ANAC Angola”), odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i ANAC Angola.
- (36) Posiedzenie to zwołano w odpowiedzi na utrzymujące się trudności napotymane przez Komisję w uzyskiwaniu kompletnych i dokładnych informacji niezbędnych do oceny zdolności ANAC Angola w zakresie nadzoru nad lotnictwem cywilnym. Chociaż w okresie od czerwca do grudnia 2025 r. do ANAC Angola przesłano cztery formalne pisma, do dnia posiedzenia odpowiedzi na nie pozostawały niekompletne, ponieważ nie przedstawiono pełnego zestawu wymaganej dokumentacji ani odpowiednich wyjaśnień dotyczących kluczowych kwestii, w szczególności statusu certyfikatów przewoźnika lotniczego („AOC”) wydanych przez ANAC Angola. Posiedzenie to służyło zatem wyjaśnieniu uzasadnienia wniosków Komisji o udzielenie informacji oraz uzyskaniu dodatkowych informacji od ANAC Angola.
- (37) Chociaż ANAC Angola zgłosiła, że prowadzi wzmocnione działania nadzorcze, obejmujące m.in. wykorzystanie oprogramowania do zarządzania w zakresie sprawozdawczości i śledzenia w ramach nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego oraz utworzenie specjalnego zespołu monitorującego dla TAAG Angola Airlines, dowody przedstawione podczas posiedzenia wykazały jedynie częściowe postępy. Odnotowano pewną poprawę, w szczególności w zakresie strukturalnych ram nadzoru. Kluczowe elementy, takie jak systematyczna identyfikacja niezgodności i skuteczność działań naprawczych, pozostały jednak niewystarczająco udowodnione.
- (38) ANAC Angola przedstawiła kompleksową prezentację już wdrożonych i planowanych usprawnień w całym swoim systemie regulacyjnym, dostosowanych do jej *centralnego planu dotyczącego kompleksowego projektu zwiększenia nadzoru nad bezpieczeństwem*. Ta strategiczna inicjatywa ma na celu pełną modernizację ram regulacyjnych i nadzorczych ANAC Angola. ANAC Angola poinformowała ponadto Komisję, że jej system nadzoru będzie przedmiotem skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO („ICVM”) w październiku 2026 r.
- (39) Chociaż skupianie się przez ANAC Angola na długoterminowych środkach strukturalnych stanowi pozytywny krok w kierunku systemowej poprawy, musi ona jeszcze w pełni zaspokoić pilną potrzebę podjęcia natychmiastowych działań łagodzących, w szczególności w odniesieniu do TAAG Angola Airlines. Aby zwiększyć przejrzystość, ANAC Angola zobowiązała się, podczas posiedzenia, do przedstawiania Komisji regularnych sprawozdań z postępów, obejmujących zarówno krótkoterminowe działania naprawcze, jak i średnio- i długoterminowe środki strukturalne.
- (40) W ramach wzmożonego nadzoru nad TAAG Angola Airlines Agencja przeprowadziła w dniach 22–24 kwietnia 2026 r. drugi audyt na miejscu. Chociaż na skutek tego audytu możliwe było zamknięcie kwestii istniejącej wcześniej systemowej i istotnej niezgodności, stwierdzono w jego ramach 12 nowych niezgodności. Biorąc pod uwagę liczbę i charakter tych niezgodności, Agencja uznała, że zakończenie wzmożonego nadzoru nie jest jeszcze możliwe.
- (41) 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 certyfikowanych w Angoli.
- (42) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych certyfikowanych w Angoli, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (43) 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 międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Armenii

- (44) W czerwcu 2020 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Armenii zostali wpisani do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/736 ⁽⁸⁾.
- (45) W ramach stałych działań monitorujących prowadzonych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 przeprowadzono w Armenii we wrześniu 2025 r. unijną wizytację oceniającą na miejscu, aby ocenić postępy poczynione przez Komitet Lotnictwa Cywilnego Armenii („CAC”) w usuwaniu uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do wpisania wszystkich przewoźników lotniczych certyfikowanych w Armenii do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (46) Po unijnej wizytacji oceniającej na miejscu we wrześniu 2025 r. Armenia wykazała postępy we wzmacnianiu swoich ram nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym, w tym poprzez przyjęcie prawa wtórnego i ustaleń organizacyjnych w ramach CAC wspierających skuteczne działania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. W odpowiedzi na uwagi zgłoszone podczas tej wizytacji CAC przedłożył plan działań naprawczych, który następnie przedstawił na wysłuchaniu przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2025 r.
- (47) Aktualizacje przedstawione przez CAC odzwierciedlały stałe zaangażowanie i zobowiązanie do wyeliminowania stwierdzonych niedociągnięć. W ramach oceny tego planu działań naprawczych potwierdzono jednak, że nadal występują istotne niedociągnięcia systemowe, w szczególności w zakresie nadzoru nad operacjami lotniczymi, kwalifikacji inspektorów, analizy przyczyn źródłowych oraz skutecznego wdrażania środków naprawczych.
- (48) W dniu 6 marca 2026 r. CAC przedłożył Komisji zaktualizowany plan działań naprawczych, którego ocena wykazała ogólną poprawę struktury, spójności i powiązania między uwagami poczynionymi podczas wizytacji oceniającej na miejscu, pierwotnymi przyczynami i proponowanymi działaniami naprawczymi. Chociaż zdecydowana większość proponowanych działań naprawczych mogła zostać zaakceptowana, wiele kwestii pozostało jeszcze do rozwiązania, aby zapewnić pełną jasność i identyfikowalność proponowanych środków. Wynik tej oceny został przekazany CAC, który obecnie kontynuuje wdrażanie działań naprawczych.
- (49) Pod warunkiem wykazania zadowalających postępów zorganizowane zostanie posiedzenie techniczne w celu dokonania przeglądu stanu wdrożenia oraz w celu rozważenia, czy uzasadnione jest zorganizowanie nowej ukierunkowanej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w trzecim kwartale 2026 r., ze szczególnym uwzględnieniem dziedziny operacji lotniczych.
- (50) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych certyfikowanych w Armenii.
- (51) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych certyfikowanych 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 Kirgistanu

- (52) W październiku 2006 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Kirgistanie zostali wpisani do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1543/2006 ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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>).

- (53) W kontekście bieżącej wymiany informacji między Komisją a Państwową Agencją Lotnictwa Cywilnego podlegającą Gabinetowi Ministrów Republiki Kirgiskiej („SCAA”), a w szczególności w kontekście wyników spotkania technicznego zorganizowanego w październiku 2025 r., SCAA przedłożyła w lutym 2026 r. informacje, o które przy okazji tego posiedzenia technicznego zwróciła się Komisja. Przedstawione informacje obejmowały dowody potwierdzające postępy we wdrażaniu nowych wymogów certyfikacyjnych kirgiskiego kodeksu lotniczego, w ponownej certyfikacji krajowych przewoźników lotniczych oraz w stosowaniu zmienionych krajowych ram prawnych.
- (54) Po dokonaniu oceny dostarczonych informacji Komisja uznała, że poczyniono wystarczające postępy w odpowiednich obszarach nadzoru nad bezpieczeństwem, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia nowych wymogów dotyczących certyfikacji i wzmocnienia zdolności w zakresie nadzoru, aby kontynuować organizację unijnej wizytacji oceniającej na miejscu.
- (55) W dniach 23–27 marca 2026 r. przeprowadzono zatem kompleksową unijną wizytację oceniającą na miejscu w Kirgistanie, w szczególności w celu oceny skutecznego wdrożenia nowych ram prawnych, ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych oraz zrównoważonego charakteru usprawnień w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem osiągniętych przez SCAA. Szczególną uwagę zwrócono również na zdolność SCAA do zapewnienia skutecznego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi certyfikowanymi w Kirgistanie. Ponadto wizytacja oceniająca obejmowała wizytacje u dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez SCAA, a mianowicie *AeroStan Air Company LLC* („AeroStan”) i *Avia Traffic Company* („Avia Traffic”).
- (56) W ramach wizytacji potwierdzono, że SCAA nadal usprawnia swój system nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym i poczyniła znaczne postępy we wdrażaniu zmienionego kirgiskiego kodeksu lotniczego i powiązanego wtórnego prawa lotniczego. Stwierdzono, że te ramy prawne stanowią akceptowalną podstawę działań w zakresie certyfikacji i nadzoru, oraz że stanowią one dowód wyraźnych wysiłków władz kirgiskich na rzecz dostosowania krajowego systemu lotnictwa do międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (57) Ponadto w ramach wizytacji potwierdzono, że SCAA aktywnie zarządza przejściem na nowe ramy regulacyjne, w tym poprzez ponowną certyfikację przewoźników lotniczych, przegląd zatwierdzeń operacyjnych oraz dostosowanie powiązanych procedur nadzoru. SCAA wykazała się odpowiedzialnością za proces reform i proaktywnym podejściem do rozwijania zdolności w zakresie nadzoru we wszystkich istotnych dziedzinach.
- (58) SCAA ustanowiła funkcjonującą strukturę organizacyjną i kontynuuje wysiłki na rzecz poprawy personelu i kompetencji technicznych w ramach tego organu. W szczególności w ramach wizytacji odnotowano rekrutację nowej generacji inspektorów oraz opracowanie wewnętrznych procedur planowania zatrudnienia, kwalifikacji i szkolenia personelu technicznego. Chociaż stwierdzono, że cały system funkcjonuje i jest zasadniczo spójny, w niektórych obszarach technicznych przydałaby się dalsza konsolidacja, w szczególności w odniesieniu do praktycznego wdrażania programów szkoleń okresowych, ustaleń dotyczących kontroli dokumentów oraz dalszej standaryzacji procedur nadzoru pomiędzy departamentami operacyjnymi.
- (59) W ramach wizytacji potwierdzono również, że SCAA nadal rozwija swoje wewnętrzne funkcje nadzoru nad zgodnością i bezpieczeństwem. W szczególności ustanowiono specjalne struktury nadzoru nad zgodnością i bezpieczeństwem, wspierane przez programy audytu wewnętrznego, procesy zgłaszania zdarzeń oraz stopniowe wdrażanie zasad nadzoru opartych na analizie ryzyka. W ramach wizytacji odnotowano ponadto rozwój kompetencji inspektorów i działań szkoleniowych związanych z oceną systemów zarządzania bezpieczeństwem wdrożonych przez certyfikowane organizacje.
- (60) W obszarze operacji lotniczych SCAA ustanowiła odpowiednie procedury certyfikacji i nadzoru, obejmujące elementy działań w zakresie nadzoru i ponownej certyfikacji opartych na analizie ryzyka na podstawie zmienionych ram prawnych. W ramach wizytacji potwierdzono, że departament ds. operacji lotniczych aktywnie wdraża nowe ramy nadzoru i opracował szeroki zestaw procedur i narzędzi nadzoru. Jednocześnie zidentyfikowano możliwości dalszej poprawy, w szczególności w odniesieniu do dalszej standaryzacji wytycznych i list kontrolnych dla inspektorów, spójności zarządzania niezgodnościami i planowania nadzoru, a także ustaleń dotyczących kwalifikacji i zaznajomienia inspektorów ds. operacji lotniczych przeprowadzających inspekcje podczas lotu na różnych typach statków powietrznych.

- (61) W obszarze licencjonowania personelu w ramach wizytacji potwierdzono, że SCAA ustanowiła niezbędne ramy regulacyjne, procedury licencjonowania i działania nadzorcze w odniesieniu do odpowiednich zatwierdzonych organizacji szkoleniowych i personelu lotniczego. SCAA kontynuowała ponowną certyfikację istniejących organizacji szkoleniowych i opracowała kompleksowy zestaw procedur i list kontrolnych wspierających działania w zakresie licencjonowania, egzaminowania i nadzoru. W ramach wizytacji odnotowano również stałe wysiłki na rzecz rozwijania kompetencji inspektorów i okresowych szkoleń, a także stopniową modernizację procesów przechowywania dokumentacji w departamencie ds. licencjonowania personelu.
- (62) W obszarze zdatności do lotu SCAA zademonstrowała ustrukturyzowany system nadzoru poparty ustalonymi procedurami certyfikacji, nadzoru i kwalifikacji inspektorów. W ramach wizytacji stwierdzono jednak niedociągnięcia we wdrażaniu niektórych działań w zakresie nadzoru, w szczególności w obszarze nadzoru nad próbami nieniszczącymi („NDT”) w zatwierdzonych organizacjach obsługowych. Jednocześnie w ramach wizytacji potwierdzono, że departament ds. zdatności do lotu nadal rozwija swoje procedury wewnętrzne, działania nadzorcze i ramy organizacyjne na podstawie zmienionych ram regulacyjnych.
- (63) Ogólnie rzecz biorąc, w ramach wizytacji potwierdzono, że Kirgistan osiągnął znaczne postępy we wzmacnianiu swojego systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym oraz we wdrażaniu zmienionych ram regulacyjnych. W trakcie trwania wizytacji oceniającej SCAA wykazała się podejściem proaktywnym i opartym na współpracy oraz zaangażowaniem na rzecz uwzględnienia uwag poczynionych podczas wizytacji. Chociaż nadal konieczna jest dalsza praktyczna konsolidacja niedawno wprowadzonych procedur i ustaleń dotyczących nadzoru, postępy dokonane przez SCAA stanowią istotne osiągnięcie na drodze do zapewnienia zrównoważonego charakteru i skuteczności nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Kirgistanie.
- (64) W dniach 25 i 26 marca 2026 r. unijny zespół oceniający przeprowadził wizytację na miejscu u przewoźnika *AeroStan*.
- (65) Przewoźnik *AeroStan* ustanowił systemy zarządzania bezpieczeństwem i monitorowania zgodności, wspierane przez specjalne narzędzia oprogramowania i ustrukturyzowane procedury wewnętrzne. W ramach wizytacji potwierdzono regularne zaangażowanie kierownictwa w działania w zakresie bezpieczeństwa oraz istnienie funkcjonujących procesów sprawozdawczości w zakresie bezpieczeństwa, monitorowania danych lotu i przeglądu wewnętrznego. Ogólnie rzecz biorąc, w odniesieniu do systemów wykazany został zadowalający poziom wdrożenia i integracji operacyjnej. Poczyniono jednak pewne uwagi w odniesieniu do stosowania procesów oceny ryzyka, identyfikacji zagrożeń i zarządzania działaniami naprawczymi.
- (66) Ponadto w ramach wizytacji potwierdzono, że przewoźnik *AeroStan* ustanowił systemy w zakresie operacyjnej i ciągłej zdatności do lotu odpowiednie do charakteru i zakresu swojej działalności. Stwierdzono, że dokumentacja operacyjna, systemy szkoleniowe i ustalenia dotyczące obsługi technicznej są skutecznie wdrażane i kontrolowane. Chociaż poczyniono uwagi w zakresie spójności niektórych rejestrów szkoleń z zakresu eksploatacji i obsługi technicznej, aktualizacji dokumentacji i stosowania niektórych procedur wewnętrznych, w ramach wizytacji potwierdzono, że przewoźnik lotniczy utrzymał zadowalający poziom kontroli operacyjnej i nadzoru organizacyjnego.
- (67) W dniu 25 marca 2026 r. unijny zespół oceniający przeprowadził wizytację na miejscu u przewoźnika *Avia Traffic*.
- (68) Przewoźnik *Avia Traffic* ustanowił główne elementy organizacyjne, operacyjne i związane z zarządzaniem bezpieczeństwem wymagane na mocy obowiązujących ram regulacyjnych. W ramach wizytacji potwierdzono istnienie ustrukturyzowanych procedur operacyjnych, działań w zakresie monitorowania zgodności i procesów sprawozdawczości w zakresie bezpieczeństwa, popartych jasno określonymi obowiązkami organizacyjnymi. Ogólnie rzecz biorąc, w odniesieniu do systemów objętych wizytacją wykazany został zadowalający poziom wdrożenia. Poczyniono szereg uwag w zakresie stosowania procesów oceny ryzyka i identyfikacji zagrożeń, kontroli dokumentacji operacyjnej oraz działań w zakresie nadzoru wewnętrznego.
- (69) W ramach wizytacji potwierdzono, że przewoźnik *Avia Traffic* ustanowił systemy w zakresie kontroli operacyjnej, szkoleń i ciągłej zdatności do lotu proporcjonalne do charakteru i zakresu swojej działalności. Stwierdzono, że organizacja obsługi technicznej, zaplecze hangarowe i funkcje wsparcia technicznego są ogólnie zadowalające i wspierane przez kompetentny personel techniczny. Chociaż poczyniono pewne uwagi w zakresie wdrażania i spójności niektórych procedur eksploatacji i obsługi technicznej, a także związanych z nimi procesów przechowywania dokumentacji, ogólnie systemy objęte wizytacją uznano za funkcjonujące w sposób zadowalający.

- (70) W dniu 20 maja 2026 r. miało miejsce wysłuchanie SCAA przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE. Podczas wysłuchania delegacja kirgiska przedstawiła proces reform podjętych w zakresie nadzoru nad lotnictwem cywilnym od 2022 r. Proces ten był wspierany na najwyższym szczeblu politycznym, w szczególności w drodze dekretu prezydenckiego nr UP-158 w sprawie poprawy systemu zarządzania lotnictwem cywilnym i rozwoju usług transportu lotniczego. SCAA opisała również restrukturyzację tego organu, w tym wzmocnienie jego struktury organizacyjnej, rekrutację dodatkowego, wykwalifikowanego personelu technicznego oraz ustanowienie specjalnych funkcji nadzoru nad zgodnością i bezpieczeństwem.
- (71) SCAA przedstawiła ponadto przegląd krajowych ram prawnych i regulacyjnych, obejmujący przyjęcie w październiku 2025 r. zmian w kirgiskim kodeksie lotniczym oraz kompleksowy przegląd przepisów lotniczych w związku z dostosowaniem do międzynarodowych norm bezpieczeństwa. SCAA opisała również wprowadzenie zasad nadzoru opartych na analizie ryzyka oraz wzmocnienie systemów zgłaszania zdarzeń wzorowanych na przepisach rozporządzenia (UE) nr 376/2014⁽¹⁰⁾. SCAA przedstawiła ponadto bieżące środki związane z wdrażaniem zmodernizowanych systemów nadzoru cyfrowego i zarządzania dokumentami, mające na celu poprawę identyfikowalności regulacyjnej, skuteczności nadzoru i zdolności w zakresie analizy danych dotyczących bezpieczeństwa.
- (72) SCAA poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o zwiększeniu zasobów instytucjonalnych i finansowych przeznaczonych na nadzór lotniczy, w tym o zwiększonym wsparciu finansowym państwa i ustanowieniu nowego długoterminowego modelu finansowego.
- (73) Delegacja kirgiska opisała również proces kompleksowej ponownej certyfikacji przeprowadzony w okresie od grudnia 2025 r. do lutego 2026 r. w ramach zmienionego kirgiskiego kodeksu lotniczego oraz nowo wprowadzone wymogi certyfikacyjne. SCAA wyjaśniła, że wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Kirgistanie zostali poddani pełnej ponownej ocenie zgodności operacyjnej, organizacyjnej i w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. W wyniku tego procesu liczbę aktywnych AOC zmniejszono z 21 do 8, przy czym certyfikowani pozostali tylko ci przewoźnicy lotniczy, których uznano za zdolnych do spełnienia mających zastosowanie wymogów regulacyjnych i wymogów bezpieczeństwa.
- (74) Przedstawiono szczegółowy przegląd działań naprawczych wdrożonych w następstwie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2026 r. SCAA wyjaśniła, że wszystkie uwagi zgłoszone podczas wizytacji zostały poddane dogłębnej analizie przyczyn źródłowych, której wyniki zostały włączone do specjalnych planów działań naprawczych. SCAA poinformowała, że na moment wysłuchania zamkniętych zostało już 19 z 23 uwag oraz 7 z 12 zaleceń zgłoszonych podczas wizytacji, natomiast pozostałe znajdują się na zaawansowanym etapie wdrażania.
- (75) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przyjął do wiadomości środki naprawcze wdrożone w dziedzinach prawodawstwa, organizacji, licencjonowania personelu, operacji i zdatości do lotu. Środki te obejmowały wzmocnione programy szkoleń i kwalifikacji inspektorów, zmienione procedury nadzoru i listy kontrolne oraz ulepszony system zarządzania niezgodnościami. Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE odnotował również wzmoczone działania nadzorcze w specjalistycznych obszarach technicznych, takie jak działania w zakresie prób nieniszczących w zatwierdzonych organizacjach obsługowych.
- (76) SCAA poinformowała również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o działaniach podjętych w odniesieniu do dwóch przewoźników lotniczych, u których przeprowadzono wizytacje podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Delegacja kirgiska wyjaśniła, że uwagi skierowane do przewoźników lotniczych zostały formalnie sklasyfikowane i włączone do systemu nadzoru opartego na analizie ryzyka SCAA. Plany kontroli przedstawione przez obu przewoźników lotniczych zostały zweryfikowane i zaakceptowane przez ten organ. SCAA poinformowała ponadto, że wdrażanie powiązanych środków naprawczych nadal podlega aktywnemu monitorowaniu za pomocą ukierunkowanych działań w zakresie nadzoru i inspekcji następczych.
- (77) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE odnotował kompleksowy i szczegółowy charakter przedstawionej prezentacji oraz dostrzegł postępy poczynione przez Kirgistan we wzmacnianiu jego systemu nadzoru nad lotnictwem cywilnym i podejście oparte na konstruktywnej współpracy wykazywane przez SCAA w trakcie całego procesu wizytacji i wysłuchania.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

- (78) Na podstawie wszystkich dostępnych informacji, w tym wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu i wysłuchania przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, uznaje się, że Kirgistan osiągnął znaczne postępy w rozwiązywaniu problemów związanych z bezpieczeństwem, które doprowadziły do wpisania wszystkich przewoźników lotniczych certyfikowanych w Kirgistanie do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (79) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE uważa jednak, że niektóre obszary wymagają dalszej konsolidacji i monitorowania w celu zapewnienia długoterminowej stabilności i spójnego wdrażania nowo wprowadzonych ram nadzoru. W szczególności Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE uważa, że ściśle monitorowanie sytuacji w zakresie bezpieczeństwa i przyszłego rozwoju sytuacji w Kirgistanie powinno być przedmiotem regularnych sprawozdań przed każdym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (80) Komisja podkreśliła również potrzebę stałego wsparcia rządowego i stabilności w kierownictwie SCAA jako ważnych elementów zapewniających dalsze skuteczne funkcjonowanie tego organu.
- (81) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że nie ma wystarczających podstaw do wprowadzenia zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii ustanowionego w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do usunięcia z niego wszystkich przewoźników lotniczych certyfikowanych w Kirgistanie.
- (82) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych certyfikowanych w Kirgistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (83) 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 międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (84) W grudniu 2014 r. przewoźnicy lotniczy z Libii zostali wpisani do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 1318/2014 ⁽¹⁾.
- (85) W czerwcu 2025 r., w ramach stałego monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Libii, Komisja zwróciła się do libijskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („LYCAA”) o przekazanie informacji na temat jego zdolności do zapewniania skutecznego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi certyfikowanymi w Libii. LYCAA przedłożył te informacje w grudniu 2025 r.
- (86) Po dokonaniu oceny dostarczonych informacji, w dniu 7 maja 2026 r. odbyło się posiedzenie Komisji, Agencji i LYCAA. Posiedzenie to umożliwiło Komisji przedstawienie wstępnych wyników oceny informacji przedłożonych przez LYCAA oraz zwrócenie się o wyjaśnienia dotyczące informacji, których brakowało w dokumentacji przedstawionej w grudniu 2025 r.
- (87) Komisja przedstawiła główne niedociągnięcia stwierdzone w informacjach przedłożonych przez LYCAA, w szczególności w odniesieniu do realizacji działań w zakresie nadzoru i skuteczności nadzoru nad bezpieczeństwem. Przedstawione dowody dotyczące działań nadzorczych przeprowadzonych w latach 2023–2025, w tym zarządzania ustaleniami i działań następczych w związku z działaniami naprawczymi, były niewystarczające. Zgłoszono również uwagi dotyczące niektórych zatwierdzeń operacyjnych i niskiego poziomu zgłaszania zdarzeń.
- (88) Komisja stwierdziła ponadto niedociągnięcia w odniesieniu do personelu, kwalifikacji inspektorów, zarządzania kompetencjami i programów szkoleń technicznych. Dodatkowo zgłoszono uwagi dotyczące obszaru nadzoru nad zdadnością do lotu, w tym w odniesieniu do ograniczonych dowodów na działania w zakresie nadzoru związane z organizacjami zapewniającymi ciągłą zdadność do lotu i obsługę techniczną. Ogólnie rzecz biorąc, w ocenie zasugerowano istnienie potencjalnych systemowych kwestii mających negatywny wpływ na skuteczność systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym LYCAA.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1318/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 355 z 12.12.2014, s. 8), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj.

- (89) Komisja poinformowała LYCAA, że pełne wyniki oceny zostaną przekazane na piśmie wraz z wnioskiem o dodatkowe informacje i dokumentację uzupełniającą. Po otrzymaniu i ocenie tych informacji Komisja zamierza zorganizować kolejne posiedzenie techniczne z LYCAA w celu omówienia kolejnych kroków w ramach bieżących działań monitorujących na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
- (90) Obecnie nie ma jednak wystarczających dowodów potwierdzających, że LYCAA skutecznie rozwiązał wszystkie niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do zakazu wykonywania przewozów nałożonego rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 1318/2014.
- (91) 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 certyfikowanych w Libii.
- (92) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych certyfikowanych w Libii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (93) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (94) 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 wchodzą w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (95) 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 czerwca 2026 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącą,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK A

**WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW
W RAMACH UNII, Z WYJĄTKAMI ⁽¹⁾**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
AIR EXPRESS ALGERIA	TA/010/2002	Nieznany	Algieria
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

⁽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
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
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 Liberii			Liberia

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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:			Libia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Nieznany	Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			Nepal
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

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
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
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

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
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
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

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
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
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

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«)	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo 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.