



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/1601

z dnia 30 maja 2024 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 załącznikach A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się ze wszystkimi odpowiednimi dokumentami, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym art. 15 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE”).
- (5) Komisja powiadomiła Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o konsultacjach prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/660⁽³⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Egiptu, Kazachstanu, Kenii, Pakistanu, Wysp Świętego Tomasza i Księżycy i Sierra Leone. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Armenii, Kongu (Brazzaville), Iraku, Kirgistanie, Libii, Mali, Nepalu i Surinamie.

⁽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 określone 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 określone 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 ⁽⁴⁾.
- (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 na podstawie rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Agencja przekazała także informacje o planach dalszej pomocy technicznej i współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im zapewnić zgodność z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz informacje o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie poproszono o udzielanie odpowiedzi na takie wnioski na zasadzie dwustronnej, w porozumieniu z Komisją i Agencją. W tym względzie Komisja po raz kolejny podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji, zwłaszcza za pośrednictwem partnerstwa na rzecz pomocy we wdrażaniu norm bezpieczeństwa lotniczego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), na temat pomocy technicznej dla państw trzecich, jakiej udziela Unia i państwa członkowskie, aby poprawić bezpieczeństwo lotnicze na całym świecie.
- (9) Eurocontrol przedłożył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i funkcji alarmowania TCO, łącznie ze statystykami komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych objętych zakazem. Eurocontrol przedstawił również informacje na temat planowanej pełnej cyfryzacji na nowej platformie Eurocontrol „INM” oraz na temat wprowadzenia nowych wpisów w unijnym wykazie bezpieczeństwa lotniczego.

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 wraz z Agencją, działające jako właściwe organy, wprowadziły pewne środki naprawcze i środki egzekwowania prawa oraz poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o tych środkach.
- (11) Państwa członkowskie i Agencja, działające jako właściwe organy, jeszcze raz potwierdziły gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały na bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania przez unijnych przewoźników lotniczych odpowiednich norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Egiptu

- (12) Przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Egipcie nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (13) W ramach stałych działań monitorujących 17 kwietnia 2024 r. odbyło się spotkanie techniczne Komisji, Agencji, państw członkowskich i przedstawicieli krajowego organu lotnictwa cywilnego Egiptu („ECAA”).

⁽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>).

⁽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>).

- (14) Podczas spotkania przedstawiciele ECAA zostali poinformowani o wynikach oceny dokumentów wcześniej przekazanych Komisji na jej wnioski. Przekazano szczegółowe informacje na temat obaw zgłoszonych w wyniku przeglądu przedłożonych informacji, w szczególności w odniesieniu do braku wdrożenia krajowego programu bezpieczeństwa/krajowego planu bezpieczeństwa lotniczego, braku weryfikowalnej liczby aktywnych inspektorów operacji lotniczych, którzy nadzorowaliby 16 egipskich posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”), oraz kwestii, z którymi boryka się ECAA w celu promowania solidnej kultury bezpieczeństwa wśród przewoźników lotniczych podlegających nadzorowi nad bezpieczeństwem. W tym kontekście zauważono również, że nie ma dokumentacji szkoleniowej pozwalającej zweryfikować aktualność szkolenia inspektorów.
- (15) Dodatkowe niedociągnięcia stwierdzone w przeglądzie dotyczą braku wytycznych dotyczących ustanowienia programu analizy danych o locie, zarówno na poziomie przewoźników lotniczych, jak i ECAA.
- (16) ECAA poinformował o obecnym stanie egipskiego przemysłu lotniczego oraz o środkach poprawy bezpieczeństwa wprowadzonych i planowanych w celu usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem i uchybień organizacyjnych. Zauważono, że egipski rząd w pełni popiera ECAA w odniesieniu do inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa.
- (17) Jeśli chodzi w szczególności o zdolności kadrowe i zdolności ECAA do zapewnienia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem egipskiego przemysłu lotniczego, ECAA zwrócił uwagę na wysiłki podejmowane w celu rekrutacji i utrzymania wykwalifikowanych ekspertów i personelu za pośrednictwem nowego systemu wynagradzania finansowego.
- (18) Z organizacyjnego i regulacyjnego punktu widzenia ECAA wskazał, że przeprowadzany jest kompleksowy przegląd jego ram ustawodawczych i regulacyjnych, a jednocześnie utworzono nowe dyrekcje ds. bezpieczeństwa, zgodności, oceny ryzyka, zarządzania zmianami oraz gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa. Ponadto ECAA podkreślił swoją inicjatywę dotyczącą wprowadzenia nadzoru opartego na analizie ryzyka.
- (19) Chociaż uznaje się, że ECAA jest obecnie zaangażowany w kompleksowy proces restrukturyzacji, wydaje się jednak, że obecnie ECAA koncentruje się głównie na usuwaniu widocznych i oczywistych niedociągnięć bez wystarczająco solidnej analizy przyczyn. Konieczne są wzmożone wysiłki w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem egipskich przewoźników lotniczych i poprawy kultury bezpieczeństwa, a także właściwego wdrażania działań naprawczych i zapobiegawczych.
- (20) Komisja docenia wysiłki podjęte przez ECAA w celu poprawy poziomu nadzoru nad bezpieczeństwem w Egipcie. Komisja zaznaczyła jednak, że zamierza utrzymać otwarty proces konsultacji. W ramach tego stałego monitorowania przewiduje się regularne kontakty i sprawozdania z postępu prac, a także organizację przyszłych spotkań technicznych. Komisja będzie ściśle koordynować swoje działania z Agencją, biorąc pod uwagę znaczną liczbę egipskich przewoźników lotniczych posiadających zezwolenie TCO.
- (21) Komisja podkreśliła również potrzebę stałego wsparcia ze strony rządu, a także znaczenie zapewnienia stabilności przywództwa w ramach organu jako podstawy prawidłowego funkcjonowania organu lotnictwa cywilnego.
- (22) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Egipcie.
- (23) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Egipcie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (24) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (25) W grudniu 2016 r. przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Kazachstanie zostali wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2214 ⁽⁶⁾, z wyjątkiem przewoźnika lotniczego *Air Astana*, który został wykreślony z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 już w 2015 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2322 ⁽⁷⁾.
- (26) W dniach 5–9 lutego 2024 r., w następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2023 r., eksperci Komisji, Agencji i państw członkowskich przeprowadzili w Kazachstanie unijne wizytacje oceniające w Komitecie Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu („CAC KZ”) i Administracji Lotnictwa Kazachstanu S.A („AAK”), a także w próbie trzech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie, tj. *Berkut*, *Fly Jet.KZ* i *Prime Aviation*.
- (27) W trakcie wizytacji oceniającej skupiono się na AAK ze względu na jego rolę i odpowiedzialność za działania nadzorcze nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Kazachstanie. Z wizytacji oceniającej jasno wynika, że AAK poczynił istotne usprawnienia w zakresie aktualizacji swojego prawodawstwa w dziedzinie lotnictwa, w tym ustawy o prawie lotniczym i jej późniejszych zmian, oraz zapewnienia skutecznego wdrożenia. Te zmiany legislacyjne koncentrowały się na zwiększeniu wykorzystania przestrzeni powietrznej, certyfikacji systemów bezzałogowego statku powietrznego, poprawie procedur odladzania i zapobiegania oblodzeniu oraz wprowadzeniu obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń. Kluczowe zmiany leżące u podstaw tych elementów technicznych to przyznanie dodatkowych uprawnień Dyrektorowi Generalnemu AAK i jego inspektorom, a także modernizacja struktury finansowej AAK.
- (28) Działania AAK mające na celu uwzględnienie uwag i zaleceń dotyczących licencjonowania personelu wynikających z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w październiku 2021 r. doprowadziły do wdrożenia skutecznych środków naprawczych. Niemniej jednak określono obszary wymagające dodatkowych udoskonalień, w szczególności w odniesieniu do systemu egzaminów teoretycznych dla pilotów oraz nadzoru nad pilotami egzaminatorami.
- (29) W obszarze operacji lotniczych („OPS”) AAK przedstawił możliwe do zweryfikowania dowody działań podjętych w celu wyeliminowania stwierdzonych niedociągnięć. Obszary, które wymagają dalszego skupienia uwagi, obejmują monitorowanie zgodności podczas procesów certyfikacji oraz przyznawanie specjalnych zatwierdzeń. W związku z tym AAK powinien zintensyfikować swoje wysiłki i przyspieszyć zwiększanie zdolności swoich inspektorów. Ponadto zasadnicze znaczenie ma priorytetowe traktowanie poprawy wewnętrznych systemów jakości i zgodności w celu dostosowania działalności działu operacji lotniczych do międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (30) Poczyniono znaczne postępy w dziedzinie zdatności do lotu i stwierdzono, że obecnie zapewnia się skuteczny nadzór nad bezpieczeństwem. Dalsze usprawnienia w zakresie dokumentacji nadzoru przyczynią się do zapewnienia bardziej szczegółowego i przejrzystego rejestru przeprowadzonych inspekcji.
- (31) W ocenie przeprowadzonej w *Fly Jet.kz* stwierdzono, że przewoźnik lotniczy utrzymuje operacyjny system zarządzania bezpieczeństwem („SMS”) oraz system zarządzania jakością („QMS”), poparty szczegółową dokumentacją, co odzwierciedla wyraźne zobowiązanie do przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Konieczne są jednak wysiłki w celu rozwiania obaw dotyczących nierozwiązanych ustaleń z audytu w ramach systemu zarządzania jakością oraz braku jasnych terminów rozwiązania tych kwestii. Ważne jest, aby kwestie te zostały szybko rozwiązane w celu dalszego wzmocnienia protokołów bezpieczeństwa linii lotniczych i ogólnej skuteczności.
- (32) Odpowiednie poziomy zatrudnienia i zapewnienie zasobów w dziale obsługi technicznej i zdatności do lotu *Fly Jet.kz* umożliwiają spójną obsługę techniczną zdatności do lotu statków powietrznych. Stwierdzono, że istniejąca dokumentacja, w tym rejestry personelu, kompleksowy wykaz części zamiennych oraz prowadzone z należytą starannością rejestry konserwacji, jest łatwo dostępna i podlega odpowiedniemu zarządzaniu.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/2214 z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 334 z 9.12.2016, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/2214/oj).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2322 z dnia 10 grudnia 2015 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 328 z 12.12.2015, s. 67), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

- (33) Niezależnie od wyżej wymienionych aspektów stwierdzono pewne niespójności w działaniu operacji lotniczych *Fly Jet.kz*, co wymaga dokładniejszego zbadania składu załogi i praktyk zarządzania czasem pełnienia obowiązków, a także rozbieżności w kwalifikacjach załogi i obliczeniach obciążenia statku powietrznego.
- (34) Skuteczne wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem przez *Prime Aviation* było szczególnie widoczne dzięki szczegółowej i dobrze zarządzanej dokumentacji, a także polityce przedsiębiorstwa zachęcającej pracowników do angażowania się w zgłaszanie zdarzeń. Istnieje możliwość poprawy w zakresie zapewnienia spójnego stosowania funkcjonujących już środków zarządzania ryzykiem. Chociaż system zarządzania zgodnością jest skuteczny, można jeszcze bardziej zwiększyć jego wpływ poprzez dostosowanie terminów wdrażania do standardów regulacyjnych.
- (35) Zaangażowanie *Prime Aviation* na rzecz jakości jest widoczne w ustrukturyzowanych ramach szkolenia personelu oraz w działaniu ds. zdatości do lotu dysponującym odpowiednią kadrami, co zapewnia ciągłą zdatość do lotu statków powietrznych. Pomimo wykorzystania wydajnych narzędzi oprogramowania uzasadnione byłyby pewne usprawnienia w protokołach kwalifikacji pilotów oraz procedurach zatwierdzania przestrzeni powietrznej wysokiego szczebla w północnym Atlantyku.
- (36) Systemy zarządzania bezpieczeństwem i jakością *Berkut* skutecznie spełniają międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Zidentyfikowano jednak możliwości niewielkich usprawnień w obu dziedzinach. Ponadto przewoźnik lotniczy wykazał się dobrą organizacją i profesjonalizmem w prowadzeniu działalności operacyjnej, aczkolwiek stwierdzono możliwość dalszej poprawy, w szczególności w zakresie poprawy kontroli operacji wysyłkowych, określenia programu szkoleń oraz ważności specjalnych zatwierdzeń.
- (37) Dział obsługi technicznej i zdatości do lotu *Berkut* dysponuje odpowiednim personelem, zapewniającym ciągłą zdatość do lotu statków powietrznych wraz z kompleksową dokumentacją. Obiekt obsługi technicznej zapewnia optymalne środowisko dla działań związanych z obsługą techniczną.
- (38) Na podstawie wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu Komisja zaprosiła CAC KZ i AAK na wysłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w dniu 15 maja 2024 r.
- (39) Podczas wysłuchania AAK przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE aktualne informacje na temat reform i postępów w sektorze lotnictwa cywilnego od 2021 r., wykazując swoje zaangażowanie na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa, efektywności operacyjnej i współpracy międzynarodowej. Ponadto przedstawił postępy we wzmacnianiu struktury organizacyjnej i mechanizmów finansowych AAK, w tym przejście na model samofinansowania obowiązujący od lipca 2023 r. AAK zwiększył również siłę roboczą, zwłaszcza w działach operacyjnych, i udoskonalił wewnętrzne procesy w celu poprawy jakości i skuteczności swoich usług.
- (40) AAK poczynił wyraźne kroki w odpowiedzi na większość uwag i zaleceń zgłoszonych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w lutym 2024 r. Z powodzeniem odniósł się do trzech uwag i sześciu zaleceń, wskazując na poprawę zgodności regulacyjnej i standardów operacyjnych. Osiągnięto poprawę procedur wydawania zezwoleń dla inspektorów, zatwierdzania elektronicznej torby pilota oraz operacji o wydłużonym czasie zmiany kierunku. Bieżące wysiłki na rzecz uwzględnienia pozostałych uwag są zorganizowane z jasno określonymi terminami ich zakończenia do końca 2024 r. i pierwszego kwartału 2025 r. Działania te stanowią część szerszej inicjatywy strategicznej mającej na celu zwiększenie bezpieczeństwa lotniczego i zapewnienie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (41) Podczas wysłuchania AAK przedstawił również działania naprawcze dotyczące przewoźników lotniczych *Berkut*, *Prime Aviation* i *Fly Jet.kz*.
- (42) Ponadto AAK przedstawił przyszłe plany rozwoju na lata 2024–2025, koncentrując się na rozwijaniu dodatkowej współpracy międzynarodowej. Plany te obejmują przygotowania do bezpośrednich lotów do USA, poprawę infrastruktury cyfrowej oraz dalsze inwestycje w zasoby ludzkie.
- (43) Uznając postępy poczynione od czasu rozpoczęcia formalnych konsultacji w 2020 r., o czym świadczą dowody zgromadzone podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2024 r. oraz szczegółowe informacje przedstawione podczas wysłuchania, w obradach Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE stwierdzono, że należy zakończyć formalne konsultacje, zachęcając AAK do regularnej wymiany informacji na temat przyszłych zmian z Komisją oraz do opracowania sposobów zapewnienia kontynuacji przywództwa w AAK.

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

Przewoźnicy lotniczy z Kenii

- (47) Przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Kenii nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (48) W ramach stałych działań monitorujących 10 kwietnia 2024 r. odbyło się spotkanie techniczne Komisji, Agencji, państw członkowskich i przedstawicieli krajowego organu lotnictwa cywilnego Kenii („KCAA”).
- (49) Podczas spotkania przedstawiciele KCAA zostali poinformowani o wynikach oceny dokumentów przekazanych Komisji w 2023 r. na jej wniosek. Przekazano szczegółowe informacje na temat obaw zgłoszonych w wyniku przeglądu przedłożonych informacji, w szczególności w odniesieniu do niewystarczającej liczby pracowników przeprowadzających kontrole w porównaniu z liczbą i różnorodnością nadzorowanego przemysłu. Ponadto zidentyfikowano wyzwania związane ze skutecznością planowania i wykonywania nadzoru nad bezpieczeństwem, zwłaszcza w odniesieniu do operacji zewnętrznych i ich audytu.
- (50) Zidentyfikowane niedociągnięcia dotyczą również braku w pełni udokumentowanego i wdrożonego wewnętrznego procesu jakości, niskiej liczby audytów przeprowadzonych w dziedzinie operacji lotniczych oraz nielicznych audytów *ad hoc*.
- (51) Podczas tego spotkania KCAA przedstawił ogólne informacje na temat sektora lotnictwa w Kenii, personelu dostępnego na potrzeby działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem oraz sposobu prowadzenia takich działań. Omówiono również trudności napotymane przez niektórych przewoźników lotniczych prowadzących działalność poza granicami kraju oraz związane z tym uchybienia w zakresie bezpieczeństwa. KCAA poinformował Komisję o swoim planie niezwłocznego pełnego przeglądu kenijskiej ustawy o lotnictwie cywilnym w celu zwiększenia zdolności organu w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem i dostosowania jej przepisów do pojawiających się potrzeb prawnych. W szczególności KCAA poinformował o bieżących działaniach związanych ze zmianami przepisów bezpieczeństwa, w tym o poziomie wdrożenia krajowego programu bezpieczeństwa.
- (52) Jeżeli chodzi o personel, KCAA wskazał, że przyciąganie i utrzymanie odpowiednio wykwalifikowanego i wykwalifikowanego personelu stanowi wyzwanie. Zauważono, że podejmowane są wysiłki na rzecz poprawy warunków zatrudnienia w celu rekrutacji i zatrzymania takiego personelu, w szczególności wykwalifikowanych inspektorów nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (53) W odniesieniu do incydentów/wypadków, które miały miejsce od 2022 r., z udziałem kenijskich certyfikowanych przewoźników lotniczych działających poza Kenią, KCAA poinformował, że podjęto działania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem i egzekwowania przepisów w celu zapobieżenia ponownemu wystąpieniu takich zdarzeń.
- (54) Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, że za zgodą KCAA zamierza utrzymać otwarty proces konsultacji. W ramach tego stałego monitorowania przewiduje się regularne kontakty i sprawozdania z postępu prac, a także organizację przyszłych spotkań technicznych.
- (55) Komisja podkreśliła również potrzebę stałego wsparcia ze strony rządu, a także znaczenie zapewnienia stabilności przywództwa w ramach organu jako podstawy prawidłowego funkcjonowania organu lotnictwa cywilnego.
- (56) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kenii.

- (57) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kenii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (58) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Pakistanu

- (59) W marcu 2007 r. *Pakistan International Airlines* wpisano do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 235/2007⁽⁸⁾, a następnie usunięto z niego w listopadzie 2007 r. rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1400/2007⁽⁹⁾.
- (60) W następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE z listopada 2023 r., eksperci Komisji, Agencji i państw członkowskich przeprowadzili w Pakistanie w dniach 27–30 listopada 2023 r. unijne wizytacje oceniające w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego Pakistanu („PCAA”), w tym u dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Pakistanie, tj. *Fly Jinnah* i *Airblue Ltd.*
- (61) Wizyta oceniająca skoncentrowała się na PCAA ze względu na jego rolę nadzoru nad bezpieczeństwem i odpowiedzialność za przewoźników lotniczych posiadającymi certyfikaty wydane w Kazachstanie.
- (62) Stwierdzono, że PCAA prowadzi ugruntowaną politykę przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa i że zatrudnia osoby posiadające kwalifikacje techniczne i profesjonalne. Niemniej jednak w całej organizacji obserwowano powszechne niedociągnięcia, takie jak zmniejszenie istotności niezgodności oraz brak weryfikacji wewnętrznych. W odniesieniu do funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem PCAA zauważono wyraźny brak dogłębności kontroli, a mianowicie w odniesieniu do usuwania nieprawidłowości na podstawie proponowanych planów działań naprawczych zamiast przedstawienia rzeczywistych dowodów lub braku odpowiedniej oceny proponowanych działań naprawczych.
- (63) Wizytacja ujawniła odstępstwa od procedur PCAA, o czym świadczy fakt, że niektóre AOC wydano przy niezamkniętych nieprawidłowościach lub ich nieprawidłowej klasyfikacji czy też niewłaściwym wykonaniu planów nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (64) W czasie wizytacji oczywisty był również niedobór personelu dyrekcji ds. norm lotniczych, jeśli chodzi o wystarczająco wykwalifikowany personel do wykonywania wszystkich zadań związanych z certyfikacją i nadzorem nad bezpieczeństwem. Sytuację tę pogarsza przydział zadań, które niekoniecznie wchodzą w zakres norm lotniczych.
- (65) Wdrażanie systemu zarządzania bezpieczeństwem znajduje na wczesnym etapie i wymaga poprawy. Oczywiste jest, że identyfikacja przyczyn leżących u źródła i ich analiza jest obszarem, który należy odpowiednio wdrożyć.
- (66) W dyrekcjach ds. zdatności do lotu i ds. licencjonowania personelu/organizacji szkoleń nie stwierdzono żadnych szczególnych obaw i stwierdzono, że w obu tych dyrekcjach zapewniono odpowiedni personel.
- (67) W odniesieniu do wizytowanych przewoźników lotniczych nie stwierdzono żadnych istotnych problemów, chociaż w przypadku *Fly Jinnah* odnotowano, że prowadzenie rejestrów przez przewoźnika lotniczego i zarządzanie ustaleniami powinno być przedmiotem specjalnych środków usprawniających.
- (68) Na podstawie wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu Komisja zaprosiła PCAA i *Fly Jinnah* na wysłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w dniu 14 maja 2024 r.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 66 z 6.3.2007, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj>).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2007 z dnia 28 listopada 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 311 z 29.11.2007, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj>).

- (69) Podczas wysłuchania PCAA, na podstawie planu działań naprawczych przedłożonego 6 maja 2024 r., odniósł się do każdej uwagi opisanej w sprawozdaniu z wizytacji unijnej, zwracając uwagę na analizę przyczyn leżących u podstaw wszystkich środków naprawczych wprowadzonych lub planowanych w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej. Szczególną uwagę zwrócono na wysiłki podjęte przez PCAA w celu zaradzenia stwierdzonym niedociągnięciom w zakresie jego zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, w szczególności w zakresie zapewnienia odpowiedniej struktury organizacyjnej, przydzielania zadań, rekrutacji i zatrzymywania wykwalifikowanego personelu, proporcjonalnej liczby wykwalifikowanych inspektorów oraz odpowiedniego programu szkoleniowego. W szczególności w odniesieniu do dyirekcji ds. norm lotniczych organ wskazał, że zwiększył liczbę wykwalifikowanych inspektorów z 1 do 19, co odpowiada liczbie wymaganej na potrzeby zmienionego przydziału zadań i związanych z tym działań w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (70) Ponadto PCAA wskazał na wysiłki podjęte w celu usunięcia niedociągnięć w zarządzaniu jakością stwierdzonych podczas wizytacji. Środki naprawcze obejmowały utworzenie sekcji kontroli jakości w każdym dziale oraz centralnego i niezależnego działu ds. zapewniania jakości dla całego PCAA. Ponadto PCAA wyjaśnił swoje wysiłki podjęte w celu poprawy ram regulacyjnych i proceduralnych, w szczególności w odniesieniu do działań mających na celu dostosowanie krajowego prawodawstwa lotniczego do prawodawstwa UE w dziedzinie norm lotniczych i licencjonowania personelu, tak jak miało to już miejsce w przypadku zdatości do lotu.
- (71) Jeżeli chodzi w szczególności o system zarządzania bezpieczeństwem organizacji, PCAA zauważył, że podejmowane są wysiłki i następuje ciągły, choć powolny, rozwój, ponieważ zarówno organ regulacyjny, jak i podmioty objęte regulacją rozumieją znaczenie stopniowego przechodzenia od podejścia opartego na zgodności z zasadami nadzoru nad bezpieczeństwem do podejścia opartego na analizie ryzyka.
- (72) Podczas wysłuchania przewoźnik lotniczy *Fly Jinnah* przedstawił w zarysie swoją flotę oraz dostępne zasoby i infrastrukturę. Opisał zestaw narzędzi oprogramowania służących do zarządzania większością głównych funkcji, takich jak planowanie lotu i briefingi, monitorowanie danych lotu (FDM), planowanie załóg, planowanie audytu systemu zarządzania jakością oraz zarządzanie ciągłą zdatością do lotu. Przewoźnik lotniczy przedstawił zlecone na zewnątrz funkcje, takie jak szkolenie załogi, analiza FDM, planowanie załogi i obsługa techniczna, z których większość została przeniesiona do przedsiębiorstwa *Air Arabia*. Przedmiotem szczególnej uwagi były wnioski przedstawione w odpowiedzi na uwagi związane ze stwierdzonymi wadami w systemie zarządzania jakością.
- (73) Na podstawie swoich obrad Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE stwierdził, że szczególną uwagę należy zwrócić na stałe monitorowanie sytuacji w zakresie bezpieczeństwa i rozwoju wydarzeń w Pakistanie poprzez regularne organizowanie posiedzeń technicznych w Brukseli przed każdym posiedzeniem Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE oraz regularne sprawozdania PCAA z postępów. Ponadto przewidziano możliwość zaproszenia PCAA na dodatkowe wysłuchania na przyszłych posiedzeniach Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (74) Komisja podkreśliła również potrzebę stałego wsparcia ze strony rządu, a także znaczenie zapewnienia stabilności przywództwa w ramach organu jako podstawy prawidłowego funkcjonowania organu lotnictwa cywilnego.
- (75) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Pakistanie.
- (76) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Pakistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (77) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Wysp Świętego Tomasza i Książęcej

- (78) W listopadzie 2009 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (WE) nr 1144/2009⁽¹⁰⁾.
- (79) Pismem z 19 grudnia 2023 r., w ramach stałych działań monitorujących, *Instituto Nacional de Aviação Civil de São Tomé et Príncipe* poinformował Komisję, że przewoźnik lotniczy *Africa's Connection* nie posiada już certyfikatu na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej.
- (80) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Wysp Świętego Tomasza i Książęcej wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu usunięcia *Africa's Connection* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (81) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Sierra Leone

- (82) Przewoźnicy lotniczy z Sierra Leone zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (83) W następstwie wyników kontroli przeprowadzonej przez ICAO w 2006 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem („USOAP”) oraz w oparciu o zalecenia ICAO, Urząd Lotnictwa Cywilnego Sierra Leone („SLCAA”) wszczął proces wyrejestrowania statków powietrznych i cofnięcia AOC wydanych przewoźnikom lotniczym z Sierra Leone. SLCAA poinformował Komisję o zakończeniu tego procesu w maju 2020 r.
- (84) W dniu 31 stycznia 2024 r., na wniosek Komisji, SLCAA przedstawił aktualne informacje na temat sytuacji lotnictwa cywilnego w Sierra Leone, w tym szczegółowe informacje na temat usprawnień wprowadzonych przez SLCAA w zakresie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa oraz na temat ambicji ponownego rozpoczęcia działalności w odniesieniu do certyfikacji i nadzoru nad bezpieczeństwem przewoźników lotniczych i statków powietrznych.
- (85) Biorąc pod uwagę brak statków powietrznych w krajowym rejestrze Sierra Leone oraz brak przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez SLCAA, 25 kwietnia 2024 r. zwołano spotkanie w celu omówienia planów SLCAA, w celu wsparcia przyszłego rozwoju lotnictwa cywilnego w Sierra Leone. W spotkaniu tym uczestniczyli przedstawiciele Komisji, Agencji, państw członkowskich, SLCAA i parlamentu Sierra Leone.
- (86) Podczas spotkania SLCAA udostępnił wyniki wizyty USOAP ICAO w 2023 r., przedstawił plany dalszego zwiększenia zdolności w zakresie certyfikacji i nadzoru nad bezpieczeństwem oraz informacje na temat podpisania w marcu 2024 r. protokołu ustaleń z Włochami w celu ustanowienia współpracy technicznej między Sierra Leone a Włochami. SLCAA potwierdził również, że został oficjalnie upoważniony do wydawania certyfikatów nowym przewoźnikom lotniczym oraz rejestracji statków powietrznych.
- (87) Komisja docenia wysiłki SLCAA na rzecz przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa i odnotowała stałe wsparcie ze strony rządu Sierra Leone. Komisja uznaje również zobowiązanie SLCAA do dalszego rozwijania, przy wsparciu ze strony Włoch, zdolności niezbędnych do rejestracji statków powietrznych, certyfikacji przewoźników lotniczych i nadzorowania działalności przewoźników lotniczych, których będzie certyfikować, zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (88) Najnowsze informacje wskazują, że w chwili obecnej SLCAA nie jest w stanie wykazać niezbędnych zdolności do rejestracji statków powietrznych, certyfikacji przewoźników lotniczych oraz nadzorowania zdolności do lotu i działalności przewoźników lotniczych zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. W związku z tym Komisja będzie kontynuować konsultacje z SLCAA i monitorować dalsze działania podejmowane przez SLCAA w celu rozwiązania tych problemów. W stosownych przypadkach zostanie rozważone ewentualne przeprowadzenie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu o ile zostaną spełnione warunki.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1144/2009 z dnia 26 listopada 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 312 z 27.11.2009, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1144/oj>).

- (89) 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 Sierra Leone.
- (90) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Sierra Leone, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (91) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (92) W art. 5 i 6 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego – a w stosownych przypadkach przyspieszonego – podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz ochrony podróżnych decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii wchodzi w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (93) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE ustanowionego na mocy art. 15 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 474/2006 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik B zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 maja 2024 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącą,
Adina VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW
W RAMACH UNII, Z WYJĄTKAMI ⁽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
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
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 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
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

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
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 "AERO-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

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
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW
W RAMACH UNII ⁽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	Korea Północna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Korea Północna”

⁽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.