



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/3137

z dnia 13 grudnia 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 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 Armenii, Iraku, Kirgistanu, Pakistanu, Surinamu i Tanzanii. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Kongu, Egipcie, Kenii, Libii, Mali, Nepalu i Sierra Leone.

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

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (10) W następstwie dokonanej przez Agencję analizy informacji pozyskanych z inspekcji na płycie przeprowadzonych w odniesieniu do statków powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych oraz z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez Agencję, uzupełnionej również informacjami wynikającymi ze szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, państwa członkowskie 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 Armenii

- (12) W czerwcu 2020 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Armenii zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/736 ⁽⁶⁾.
- (13) W pierwszym kwartale 2024 r. ICAO przeprowadziła wizytację w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem („USOAP”) w Komitecie Lotnictwa Cywilnego Armenii („CAC”), podczas której stwierdzono poważne uchybienie w zakresie bezpieczeństwa w obszarze certyfikacji przewoźników lotniczych. Kontrola wykazała, że proces certyfikacji armeńskich przewoźników lotniczych opierał się na nieaktualnych wymogach i brakowało w nim ustrukturyzowanego i systematycznego podejścia do wydawania certyfikatów przewoźnika lotniczego („AOC”).

⁽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>).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/736 z dnia 2 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 172 z 3.6.2020, s. 7).

- (14) Ponadto kontrola ujawniła wyzwania związane ze zdolnością Armenii do zapewnienia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym, charakteryzujące się znacznym obniżeniem wyniku skutecznego wdrażania oraz krytycznymi niedociągnięciami w takich obszarach jak rozwiązywanie kwestii bezpieczeństwa i obowiązki w zakresie nadzoru.
- (15) W odniesieniu do poważnych uchybień w zakresie bezpieczeństwa w obszarze certyfikacji przewoźników lotniczych w kwietniu 2024 r. uruchomiono specjalną inicjatywę wsparcia mającą na celu szybkie rozwiązanie tej sytuacji. Do sierpnia 2024 r. sytuacja została rozwiązana, chociaż konieczne są dodatkowe działania w celu rozwiązania innych problemów związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem stwierdzonych podczas kontroli USOAP, w odniesieniu do których CAC opracował plan działań naprawczych.
- (16) W dniu 13 listopada 2024 r., w ramach stałych działań monitorujących Komisji, odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i CAC. Podczas posiedzenia przeanalizowano ostatnie wydarzenia i postępy poczynione we wzmacnianiu systemu nadzoru nad bezpieczeństwem CAC, w tym aktualizacje dotyczące usprawnień regulacyjnych i operacyjnych.
- (17) Można zauważyć, że Armenia poczyniła postępy w aktualizacji swoich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego i zdolności w zakresie nadzoru w odpowiedzi na uwagi z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu przeprowadzonej w 2020 r. Postępy te obejmują zatrudnianie i szkolenie personelu, przegląd przepisów i związanych z nimi procedur wykonawczych, prowadzenie działań nadzorczych i podejmowanie środków egzekwowania prawa, takich jak zatrzymanie na ziemi niebezpiecznych statków powietrznych, oraz wzmocnienie przestrzegania przepisów przez przewoźników lotniczych.
- (18) Pomimo tych wysiłków na posiedzeniu technicznym w dniu 13 listopada 2024 r. stwierdzono, że nadal nie ma wystarczających dowodów, aby uzasadnić złagodzenie ograniczeń w wykonywaniu przewozów nałożonych rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2020/736 na przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii. Konieczne są dalsze oceny dowodów potwierdzających środki wprowadzone przez CAC w celu określenia odpowiednich kolejnych kroków, które należy podjąć, w tym ewentualnej nowej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w Armenii w 2025 r.
- (19) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Armenii.
- (20) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Armenii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Iraku

- (21) W grudniu 2015 r. i listopadzie 2023 r. przewoźnicy lotniczy *Iraqi Airways* i *Fly Baghdad* zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 odpowiednio rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2322 ⁽⁷⁾ i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/2691 ⁽⁸⁾.
- (22) W dniu 22 października 2024 r., w ramach stałych działań Komisji w zakresie monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Iraku, w tym zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem irackiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („ICAA”), odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i ICAA. Podczas posiedzenia ICAA przedstawił aktualne informacje na temat swoich wysiłków na rzecz wzmocnienia swoich ram ustawodawczych i regulacyjnych, a także na temat wyników w zakresie nadzoru.

⁽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.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/2691 z dnia 29 listopada 2023 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii (Dz.U. L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

- (23) Podczas posiedzenia ICAA zauważył, że w lipcu 2024 r. zatrudnił zespół doradczy w celu wsparcia rozwoju regulacyjnego i wzmocnienia swoich zdolności nadzorczych. Odnotowano postępy we wdrażaniu zaleceń wynikających z projektów pomocy technicznej przeprowadzonych przez Agencję w 2017 i 2023 r., w szczególności w dostosowywaniu procedur dotyczących operacji lotniczych i licencjonowania personelu do rozporządzeń Komisji (UE) nr 965/2012 i 1178/2011⁽⁹⁾.
- (24) ICAA poinformował Komisję o zmianach wprowadzonych do irackiej ustawy o lotnictwie cywilnym, która jest obecnie na końcowym etapie zatwierdzania. Ponadto ICAA poczynił postępy w usuwaniu luk w zasobach, rekrutując czterech inspektorów ds. operacji lotniczych i jednego inspektora ds. bezpieczeństwa kabiny, przy czym trwają prace nad zatrudnieniem dwóch dodatkowych inspektorów ds. zdatności do lotu. Ponadto ICAA zainicjował rozwój irackiego państwowego programu bezpieczeństwa („SSP”) i aktualizuje procedury stanowienia przepisów i szkolenia inspektorów w dziedzinach takich jak towary niebezpieczne i zarządzanie ryzykiem zmęczenia. Wdrożenie tych aktualizacji pozostaje jednak niepełne.
- (25) Niezależnie od uznania tych wysiłków, ICAA nadal boryka się z wyzwaniem, w tym krytycznymi niedoborami wykwalifikowanego personelu do celów inspekcji śmigłowców i zdatności do lotu. Aby rozwiązać ten problem, ICAA rozpoczął pięcioletni program szkoleń dla 14 nowo zatrudnionych inżynierów lotniczych, mający na celu zakwalifikowanie ich jako inspektorów ds. zdatności do lotu i zmniejszenie zależności od ekspertów międzynarodowych.
- (26) Komisja zwróciła się do ICAA o potwierdzenie daty przełożonej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, która pierwotnie była zaplanowana na pierwszy kwartał 2024 r., ale przesunięta na wniosek ICAA na czwarty kwartał 2024 r. W odpowiedzi ICAA zaproponował dalsze przesunięcie terminu wizytacji na drugi lub trzeci kwartał 2025 r., z preferencją na wrzesień 2025 r., w zależności od postępów osiągniętych w okresie przejściowym.
- (27) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Iraku.
- (28) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Iraku, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (29) Komisja powinna podjąć dalsze działania, stosownie do potrzeb, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

- (30) W październiku 2006 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Kirgistanie zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1543/2006⁽¹⁰⁾.
- (31) W dniu 16 lipca 2024 r. w ramach stałych działań monitorujących Komisji odbyło się spotkanie techniczne z udziałem przedstawicieli Państwowej Agencji Lotnictwa Cywilnego podlegającej Gabinetowi Ministrów Republiki Kirgiskiej („SCAA”).
- (32) Podczas tego spotkania SCAA przedstawiła aktualne informacje dotyczące działań w celu rozwiązania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do włączenia przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kirgistanie do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, a także innych środków podjętych w celu poprawy zdolności SCAA w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽¹⁰⁾ 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 określone 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>).

- (33) Przy tej okazji Komisja przedstawiła SCAA wyniki oceny przeprowadzonej na podstawie informacji i dokumentów przekazanych przez SCAA na początku 2024 r. Ocena obejmowała takie obszary jak programy szkoleniowe, procesy nadzoru, system zgłaszania zdarzeń, procedury licencjonowania i ogólna skuteczność operacyjna.
- (34) Ocena Komisji ujawniła szereg niedociągnięć w programach szkoleniowych SCAA dla jej pracowników. Program szkoleń dla inspektorów zawierał niezbędne elementy związane z ich obowiązkami, ale nie zawierał jasnych informacji na temat wdrożenia i harmonogramu, w szczególności w odniesieniu do uwzględnienia wymaganych kursów szkoleniowych w miejscu pracy dla nowych pracowników.
- (35) Komisja zauważyła, że liczba inspektorów wydaje się niewystarczająca do zapewnienia skutecznego nadzoru nad sektorem lotnictwa Kirgistanu. Niedobór administracyjnego personelu pomocniczego stanowi dodatkowe obciążenie dla inspektorów, którzy muszą wykonywać dodatkowe zadania administracyjne, co sprawia, że nie mogą skoncentrować się jedynie na certyfikacji i nadzorze. Jeśli chodzi o finansowanie i zasoby, SCAA odniosła się do planowanych podwyżek wynagrodzeń i zasobów, ale nie przedstawiła szczegółowych informacji dotyczących przepisów budżetowych.
- (36) W ocenie podkreślono również niedociągnięcia w systemie zgłaszania zdarzeń SCAA, w szczególności w odniesieniu do braku kompleksowej bazy danych o incydentach i wypadkach. Ponadto uznano, że jest on niejasny i nieskuteczny, bez systematycznego podejścia do gromadzenia i analizowania danych dotyczących incydentów i wypadków.
- (37) Komisja zidentyfikowała szereg luk w działaniach w zakresie nadzoru SCAA. Nadzór nad kilkoma przewoźnikami lotniczymi i organizacjami obsługi technicznej był niekompletny lub w ogóle nie był prowadzony. Przedstawione dokumenty dotyczące nadzoru były niejasne i brakowało w nich szczegółów proceduralnych niezbędnych do przeprowadzenia skutecznej oceny. Ponadto nie ustanowiono żadnego systemu zgodności ani działu audytu wewnętrznego pomimo twierdzeń o przygotowaniach do certyfikacji ISO 9001. Wzbudziło to dalsze obawy co do zdolności SCAA do zapewnienia spójnego przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (38) 24 października 2024 r., na wniosek SCAA, odbyło się drugie posiedzenie w Brukseli, podczas którego SCAA uznała stojące przed nią wyzwania. W odpowiedzi na te wyzwania SCAA przedstawiła strategiczny plan transformacji mający na celu dostosowanie norm lotniczych Kirgistanu do międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Pod swoim obecnym kierownictwem SCAA zainicjowała szereg usprawnień organizacyjnych, takich jak restrukturyzacja ram wewnętrznych, wprowadzenie nowego modelu finansowego i ukończenie analizy luk zgodnej z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Wysiłki te odzwierciedlają zobowiązanie SCAA do wyeliminowania niedociągnięć w nadzorze nad bezpieczeństwem i zacieśnienia współpracy z Komisją.
- (39) Uznając znaczenie trwałych i wymiernych postępów w poprawie zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem wykazanych przez SCAA, Komisja podkreśla potrzebę dalszego przedstawiania przez SCAA wyraźnych dowodów na znaczną poprawę przed rozważeniem przyszłej unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w Kirgistanie. Aby wesprzeć te wysiłki, w 2025 r. Komisja, za pośrednictwem Agencji, wdroży specjalny projekt pomocy technicznej. Inicjatywa ta skoncentruje się na ocenie planu działania SCAA, zapewnieniu ukierunkowanych szkoleń i usprawnieniu procedur nadzoru wewnętrznego, przy czym ostatecznym celem będzie osiągnięcie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa oraz ułatwienie usunięcia Kirgistanu z unijnego wykazu bezpieczeństwa lotniczego.
- (40) Obecnie nie ma jednak wystarczających dowodów potwierdzających, że SCAA skutecznie rozwiązała wszystkie problemy dotyczące bezpieczeństwa, które doprowadziły do zakazu wykonywania przewozów nałożonego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1543/2006.
- (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, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kirgistanie.
- (42) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kirgistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Pakistanu

- (43) W marcu 2007 r. *Pakistan International Airlines (PIA)* wpisano do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 235/2007⁽¹¹⁾, a następnie usunięto z niego w listopadzie 2007 r. rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1400/2007⁽¹²⁾.
- (44) W następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w maju 2024 r. eksperci Komisji, Agencji i państw członkowskich odbyli posiedzenie techniczne w dniach 18 i 19 września 2024 r. W pierwszym dniu posiedzenia oceniono plan działań naprawczych przedłożony przez pakistański Urząd Lotnictwa Cywilnego („PCAA”), a następnie poddany przeglądowi przez Komisję i Agencję. PCAA przedstawił wyjaśnienia i dokumentację wyjaśniającą, o które został poproszony. Drugiego dnia przeprowadzono serię kontroli wyrywkowych w obszarach działania PCAA dotyczących operacji lotniczych, licencjonowania personelu, zdatności do lotu, systemu zarządzania jakością i systemu zarządzania bezpieczeństwem. Kontrole te były nieplanowane i zdalne, a ich celem było uzyskanie większej ilości informacji na temat zdolności organu do sprawowania skutecznego nadzoru po wizytacji Unii w listopadzie 2023 r.
- (45) W 2020 r. Agencja zawiesiła zezwolenia TCO dla *PIA* i *Vision Air*. Zawieszenie będzie obowiązywać do czasu uzyskania przez Agencję możliwych do zweryfikowania dowodów na to, że PCAA może sprawować skuteczny nadzór nad swoimi przewoźnikami lotniczymi, że braki w nadzorze zostały usunięte oraz że przewoźnicy lotniczy skutecznie wdrożyli wszystkie ustalenia. Uzyskane w ten sposób informacje pomogłyby Agencji w podjęciu decyzji o ewentualnym zniesieniu zawieszenia zezwoleń TCO dla *PIA* i *Vision Air*, a także o przyznaniu zezwolenia TCO przewoźnikowi *Airblue Limited*.
- (46) Na spotkaniu technicznym stwierdzono, że wszystkie elementy planu działań naprawczych zostały uwzględnione i nie stwierdzono żadnych poważnych niedociągnięć. Pozostaje jeszcze wiele do zrobienia, ale wszystkie podjęte kroki wydają się solidne i spójne.
- (47) W konkluzjach ze spotkania technicznego stwierdzono, że PCAA jest w trakcie przechodzenia z podejścia reaktywnego na proaktywne podejście do nadzoru nad bezpieczeństwem. W tym względzie PCAA rozwiązał problem braku personelu przeprowadzającego inspekcje w obszarze norm lotniczych, co było kwestią krytyczną w czasie unijnej wizytacji oceniającej. Aby zapobiec powtórzeniu się podobnej sytuacji, wdrożono szereg rozwiązań, w tym lepszą racjonalizację działań, profile zawodowe dostosowane do zadań, wykorzystanie narzędzi do obliczania zasobów w stosunku do zmieniających się potrzeb, zapewnienie wystarczającego budżetu na rekrutację i szkolenia, politykę zatrzymywania pracowników oraz środki mające na celu uniknięcie konfliktu interesów między inspektorami a organizacjami podlegającymi ich nadzorowi.
- (48) We wnioskach ze spotkania technicznego uznano, że PCAA poczynił znaczne postępy w rozwiązywaniu najpoważniejszych problemów związanych z bezpieczeństwem. Niemniej jednak nadal istnieje pole do poprawy w takich aspektach jak identyfikacja ustaleń, ich prawidłowa kategoryzacja i zarządzanie nimi. Oczekuje się również poprawy w zakresie inspekcji na płycie, ponieważ szkolenie inspektorów ds. inspekcji na płycie zostało przeprowadzone dopiero niedawno. Jeśli chodzi o szkolenie inspektorów, obecna kadra inspektorów w zakresie norm lotniczych jest w pełni przeszkolona, ale musi zdobyć doświadczenie. Niezbędne jest podjęcie działań następczych w odniesieniu do wszystkich tych elementów w perspektywie średnio- i długoterminowej. PCAA zgodził się regularnie informować Komisję o postępach poczynionych w tym zakresie.
- (49) Ostatnie inspekcje AOC w odniesieniu do *Airblue Limited* i *PIA* zostały poddane przeglądowi. Nie stwierdzono żadnych poważnych wad.
- (50) Konieczna jest poprawa w obszarze systemu zarządzania jakością (QMS). Chociaż kontrola dokumentacji pozostaje nieoptymalna, odnotowano istotne postępy. Obejmuje to zapewnienie spójności ustaleń i zarządzania nimi jednolicie we wszystkich obszarach, a także wdrożenie jednego oprogramowania do zarządzania ustaleniami we wszystkich obszarach.

⁽¹¹⁾ 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>).

⁽¹²⁾ 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>).

- (51) Opracowywanie SSP znajduje się na wczesnym etapie. PCAA zobowiązuje się jednak do jego jak najszybszego wdrożenia, a mianowicie do zgłaszania zdarzeń i klasyfikacji ryzyka.
- (52) Ogólnie rzecz biorąc, nie stwierdzono żadnych istotnych problemów związanych z bezpieczeństwem. Po spotkaniu technicznym można stwierdzić, że PCAA poczynił znaczne postępy, o czym świadczą informacje zgromadzone podczas tego spotkania.
- (53) 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.
- (54) 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.
- (55) Komisja powinna podjąć dalsze działania, stosownie do potrzeb, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Surinamu

- (56) W lipcu 2010 r., po wstępnym wpisie do wykazu w czerwcu 2006 r., a następnie usunięciu z wykazu w listopadzie 2007 r., przewoźnik *Blue Wing Airlines* został ponownie wymieniony w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (UE) nr 590/2010⁽¹³⁾ ze względu na zweryfikowane dowody poważnych uchybień ze strony tego przewoźnika lotniczego, w wyniku uchybień stwierdzonych podczas inspekcji na płycie przeprowadzonych przez państwa członkowskie, a także dwóch wypadków śmiertelnych.
- (57) Dnia 26 czerwca 2023 r. Komisja i Agencja zorganizowały zdalne spotkanie techniczne z Urzędem ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego w Surinamie („CASAS”). Spotkanie to odbyło się na podstawie szeregu rozmów z CASAS, a także z *Blue Wing Airlines*, w okresie od listopada 2018 r. do maja 2022 r., i miało na celu wznowienie formalnych konsultacji z CASAS, biorąc pod uwagę czas, jaki upłynął od pierwszego kontaktu w maju 2019 r. W tym względzie 11 września 2023 r. Komisja zwróciła się do CASAS o kompleksowy zestaw informacji i dokumentacji na potrzeby oceny zdolności CASAS w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do ośmiu przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Surinamie, z których jeden, *Surinam Airways*, posiada zezwolenie dla TCO od lipca 2016 r.
- (58) Wyniki oceny informacji i dokumentacji dostarczonych przez CASAS wykazały poważne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa, o których świadczy niekompletny status podstawowych programów nadzoru, wątpliwości co do szkolenia i kwalifikacji personelu przeprowadzającego kontrole, powtarzające się poważne niezgodności oraz niewłaściwe zarządzanie ustaleniami.
- (59) Dnia 23 października 2024 r. odbyło się spotkanie techniczne z udziałem ekspertów z Komisji, Agencji, państw członkowskich i CASAS. Przy tej okazji potwierdzono niedociągnięcia stwierdzone podczas oceny otrzymanych informacji i dokumentacji, zarówno pod względem charakteru, jak i liczby.
- (60) Utrzymują się mianowicie obawy co do zdolności CASAS do zapewnienia skutecznego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi podlegającymi jego nadzorowi. Świadczy o tym sytuacja dyrekcji ds. operacji lotniczych i licencjonowania personelu, które wydają się cierpieć na poważny niedobór personelu, oraz programy nadzoru, które nie są realizowane zgodnie z planem. Obawy budzą również szkolenie i kwalifikacje inspektorów. Zatwierdzanie i rozszerzanie AOC jest niepokojącym aspektem, ponieważ wiele niezbędnych procedur nie istnieje, a przedstawione procedury są bardzo podstawowe i nie nadają się do zakładanych celów. Oznacza to, że działania CASAS w zakresie nadzoru prowadzone są głównie na zasadzie ad hoc. Odnotowano również powtórzenie się tych samych poważnych niezgodności w sprawozdaniach z audytu w różnych latach. Ponadto stwierdzono, że większość procedur urzędu nie jest zgodna z najnowszymi aktualizacjami międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 590/2010 z dnia 5 lipca 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 9).

- (61) Biorąc pod uwagę wyraźny brak postępów CASAS w zakresie zapewnienia odpowiedniego poziomu zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, że w pierwszym kwartale 2025 r. zamierza zorganizować w Surinamie unijną wizytację oceniającą na miejscu.
- (62) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Surinamie.
- (63) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Surinamie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (64) Komisja powinna podjąć dalsze działania, stosownie do potrzeb, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Tanzanii

- (65) Przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Tanzanii nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (66) Przedsiębiorstwo *Air Tanzania Company Limited* („*Air Tanzania*”) złożyło w dniu 23 sierpnia 2023 r. wniosek o zezwolenie dla TCO. Agencja oceniła wniosek *Air Tanzania* o zezwolenie dla TCO zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 452/2014.
- (67) Przeprowadzając ocenę, Agencja wyraziła obawy dotyczące braku zdolności *Air Tanzania* do reagowania na stwierdzone niedociągnięcia dotyczące bezpieczeństwa. W szczególności stwierdziła, że *Air Tanzania* nie utrzymało kontroli nad swoim programem szkolenia lotniczego, w szczególności w odniesieniu do zapewnienia włączenia do okresowego szkolenia załogi lotniczej wszystkich rodzajów procedur awaryjnych i anormalnych, takich jak nieprawidłowe działanie silnika, płatowca lub systemu, pożary i inne scenariusze krytyczne. Ze względu na znaczną liczbę poważnych uchybień stwierdzonych podczas oceny Agencja stwierdziła, że sytuacja ta wskazuje na systemowe uchybienie u przewoźnika lotniczego, które zagraża bezpieczeństwu i stanowi poważne zagrożenie dla operacji lotniczych. W rezultacie *Air Tanzania* nie wykazało zgodności z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (68) O niezdolności *Air Tanzania* do rozwiązania takich niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa świadczy ponadto przedstawienie niedopuszczalnego planu działań naprawczych w celu rozwiązania stwierdzonych problemów. W rezultacie *Air Tanzania* nie wykazało zgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Agencja stwierdziła, że dalsza ocena nie doprowadzi do wydania zezwolenia dla *Air Tanzania*, ponieważ przewoźnik ten nie spełnia wymogów rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014. W związku z tym w dniu 12 kwietnia 2024 r. Agencja odrzuciła wniosek *Air Tanzania* o zezwolenie dla TCO ze względu na to, że nie przewoźnik ten nie spełnia wymogów bezpieczeństwa.
- (69) W dniu 2 maja 2024 r. Komisja, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 2111/2005 i rozporządzeniem (UE) 2023/660, zwróciła się do tanzańskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („TCAA”) o kompleksowy zestaw informacji i dokumentacji. Wniosek ten został złożony w celu oceny zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem prowadzonego przez TCAA w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tanzanii.
- (70) Wymagane informacje obejmują kluczowe aspekty struktury organizacyjnej TCAA, kwalifikacje personelu, programy szkoleniowe i procesy nadzoru, w tym zarządzanie niedociągnięciami w zakresie bezpieczeństwa, działania naprawcze i systemy zgłaszania zdarzeń. Ponadto wniosek ten ma na celu uzyskanie szczegółowych informacji na temat wypadków i incydentów, procesów certyfikacji i licencjonowania posiadaczy AOC, pilotów, a także nadzoru nad organizacjami zapewniającymi ciągłą zdadność do lotu i obsługę techniczną statków powietrznych.
- (71) Wymagane informacje i dokumentacja zostały przekazane przez TCAA dnia 7 czerwca 2024 r. i ujawniły istotne niedociągnięcia w zakresie przydziału personelu i skuteczności nadzoru, w szczególności brak jasności co do tego, w jaki sposób inspektorom przypisywane są kluczowe funkcje, co budzi obawy co do adekwatności zasobów umożliwiających skuteczny nadzór nad zdadnością do lotu, operacjami lotniczymi i licencjonowaniem personelu.

- (72) Ponadto stwierdzono, że procesy szkolenia i kwalifikacji inspektorów są niewystarczające, ponieważ brakowało jasnych wytycznych dotyczących specjalistycznych szkoleń, ustrukturyzowanych ocen skuteczności działania i szkoleń okresowych. Niedociągnięcia te mogą zagrozić zdolności personelu TCAA do sprawowania skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem. Ponadto procedury nadzoru TCAA były albo niekompletne, albo całkowicie nieobecne w niektórych kluczowych obszarach, takich jak podręczniki nadzoru dotyczące kluczowej dziedziny, takiej jak licencjonowanie personelu.
- (73) Rejestry działań TCAA w zakresie certyfikacji i nadzoru ujawniły szereg uchybień, w tym niespójne formularze specjalnych zatwierdzeń, niewystarczający nadzór nad ciągłą zdadnością do lotu przewoźników lotniczych, nieodpowiednie działania następcze w związku z ustaleniami dotyczącymi bezpieczeństwa, nierozstrzygnięte działania naprawcze w dłuższych okresach oraz powtarzające się problemy związane z bezpieczeństwem, które wskazują na brak rozwiązania przyczyn źródłowych.
- (74) Dnia 10 października 2024 r. w ramach stałych działań monitorujących odbyło się posiedzenie techniczne Komisji, Agencji i przedstawicieli TCAA. Przy tej okazji TCAA przedstawił swoją rolę jako organu regulacyjnego sektora lotnictwa cywilnego Tanzanii, działającego na podstawie ustawy o lotnictwie cywilnym Tanzanii i załączników ICAO, w celu zapewnienia bezpieczeństwa zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Utrzymują się jednak poważne wyzwania związane ze skutecznym wdrażaniem tych przepisów, co uniemożliwia pełne dostosowanie do międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (75) Ponadto TCAA przedstawił swoje bieżące inicjatywy mające na celu wzmocnienie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem. Obejmują one opracowanie planów nadzoru opartych na skuteczności działania, wdrożenie kompleksowego systemu szkolenia inspektorów oraz przegląd przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego w celu dostosowania ich do zmieniających się norm ICAO. Wysiłki te są poparte planami budowania zdolności w sektorze lotnictwa oraz zwiększonym zaangażowaniem zainteresowanych stron z branży w celu ułatwienia skutecznego wdrożenia wymogów regulacyjnych. Pomimo tych środków utrzymujące się niedociągnięcia, takie jak luki w szkoleniach inspektorów, niewyjaśnione ustalenia kontroli i nieodpowiednia dokumentacja proceduralna podkreślają potrzebę dalszych działań w celu wzmocnienia mechanizmów nadzoru.
- (76) Pismem z 18 października 2024 r. Komisja poinformowała *Air Tanzania* i TCAA, że sprawa *Air Tanzania* została umieszczona w porządku obrad posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, które miało się odbyć w dniach 19–21 listopada 2024 r., oraz że zarówno *Air Tanzania*, jak i TCAA będą miały możliwość złożenia wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (77) *Air Tanzania* oraz TCAA zostały wysłuchane przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE dnia 20 listopada 2024 r. Prezentacja *Air Tanzania* podczas posiedzenia zawierała szczegółowe działania mające na celu uwzględnienie ustaleń wynikających z procesu wydawania zezwoleń dla TCO, w tym analizę luk SMS, zmiany w podręczniku zarządzania bezpieczeństwem, wraz z aktualizacjami instrukcji operacyjnych i wykazu wyposażenia minimalnego. Linia lotnicza opracowała również trzydziestosześcioletni plan szkoleń okresowych obejmujący szkolenia w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji, operacji zimą i obsługi towarów niebezpiecznych. Ponadto wprowadziła procedury śledzenia i kontroli kwalifikacji tras i lotnisk w odniesieniu do podzespołów wymagających regularnej obsługi i o ograniczonym czasie eksploatacji w celu poprawy praktyk operacyjnych i praktyk w zakresie zdadności do lotu.
- (78) Członkowie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE wyrazili obawy co do podejścia *Air Tanzania* do ogólnego zarządzania ustaleniami, a w szczególności do analizy przyczyn źródłowych. Zauważono, że wiele przyczyn źródłowych przedstawionych przez przewoźnika lotniczego ograniczało się do powtórzenia ustaleń, bez przeprowadzenia kompleksowej analizy mającej na celu określenie leżących u ich podstaw uchybień systemowych lub proceduralnych. Przykładem tego było wskazanie przez *Air Tanzania* szesnastu ustaleń poziomu 2 jako przyczyn źródłowych ustalenia poziomu 1 dotyczącego niezgodności z mającymi zastosowanie wymogami załącznika 1 (część TCO) do rozporządzenia (UE) nr 452/2014. Świadczy to wyraźnie o tym, że *Air Tanzania* nie zajęła się podstawowymi przyczynami swojej niezdolności do spełnienia tych wymogów. Ten brak głębszej analizy osłabia skuteczność proponowanych działań naprawczych, ponieważ odnoszą się one raczej do objawów, a nie do wyeliminowania leżących u ich podstaw niedociągnięć systemowych.
- (79) Informacje przekazane przez *Air Tanzania* nie były wystarczające do usunięcia niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa, w których wynikała decyzja Agencji o odmowie wydania zezwolenia dla TCO. Plan działań naprawczych przedstawiony przez *Air Tanzania*, w szczególności związana z nim analiza przyczyn źródłowych, nie wykazały zdolności przewoźnika lotniczego do wdrożenia odpowiednich środków w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

- (80) Podczas posiedzenia TCAA przedstawił swoje ramy regulacyjne i podkreślił swoje zobowiązanie do zapewnienia nadzoru nad bezpieczeństwem zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. TCAA poinformował o swoich natychmiastowych działaniach w następstwie odrzucenia przez Agencję zezwolenia TCO dla *Air Tanzania*, w tym o specjalnym audycie, w ramach którego zidentyfikowano kluczowe obszary wymagające poprawy, takie jak nieskuteczne SMS, niedobory personelu i niewydolność organizacyjna.
- (81) Ponadto TCAA poinformował Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, że w odpowiedzi na ustalenia Agencji powołano specjalny zespół inspektorów w celu oceny i weryfikacji zmienionego planu działań naprawczych opracowanego przez *Air Tanzania*. Według TCAA wysiłki te doprowadziły do rozwiązania jedenastu z dziesięciu ustaleń, a pozostałe ustalenia znajdują się na różnych etapach wdrażania. Konkretnie działania opisane przez TCAA podczas posiedzenia, takie jak zatwierdzanie zmienionych programów szkoleniowych, zmiany w instrukcjach operacyjnych oraz weryfikacja krytycznych aktualizacji, takich jak szkolenie dla awansowanych na dowódców, zapisy dotyczące bieżącej praktyki załogi oraz zgodność z dyrektywami zdatości do lotu, nie zostały poparte żadnymi dowodami. Ponadto podczas posiedzenia okazało się, że TCAA nie przestrzegał również w pełni zasad analizy przyczyn źródłowych, co poddało w wątpliwość adekwatność i skuteczność oceny planu działań naprawczych przedstawionego przez *Air Tanzania*.
- (82) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia przewoźnika lotniczego *Air Tanzania* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (83) W związku z widocznymi niedociągnięciami stwierdzonymi w wyniku wymiany informacji z TCAA Komisja przeprowadzi, z pomocą Agencji i przy wsparciu państw członkowskich, unijną wizytację oceniającą na miejscu w Tanzanii.
- (84) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Tanzanii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (85) Komisja powinna podjąć dalsze działania, stosownie do potrzeb, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (86) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (87) 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.
- (88) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

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 13 grudnia 2024 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 TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzania
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

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (*AOC*) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (*AOC*) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
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

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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan
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

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 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
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

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 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
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

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 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”

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.