

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/2070**z dnia 25 listopada 2021 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. Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe również przekazały istotne informacje. 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 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 wspólnych konsultacjach prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006⁽³⁾ z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Armenii, Związku Komorów, Iraku, Kazachstanu, Libii, Meksyku, Mołdawii, Pakistanu, Rosji i Sudanu Południowego. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Kongu (Brazzaville), Gwinei Równikowej, na Madagaskarze, w Sudanie i w Surinamie.
- (6) Agencja powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o ocenach technicznych przeprowadzonych w związku z początkową oceną i stałym monitorowaniem zezwoleń dla operatorów z państw trzecich („TCO”) wydanych na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁽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).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 8).

⁽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).

- (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 zakaz wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ma wpływ. Agencja i Francja przekazały informacje o planach dalszej pomocy technicznej i współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz informacje o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie poproszono o koordynowanie z Komisją i Agencją odpowiadania na takie wnioski na zasadzie dwustronnej. W tym względzie Komisja po raz kolejny podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji, zwłaszcza w oparciu o narzędzie, jakim jest partnerstwo na rzecz pomocy we wdrażaniu norm bezpieczeństwa lotniczego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), na temat pomocy technicznej dla państw trzecich udzielanej przez Unię i państwa członkowskie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego 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, kilka państw członkowskich wraz z Agencją, działającą jako właściwy organ, wprowadziło pewne środki naprawcze i egzekwowania prawa oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o tych środkach.
- (11) Państwa członkowskie wraz z Agencją, działającą jako organ właściwy, 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 z Armenii zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/736 ⁽⁶⁾.
- (13) W dniu 3 listopada 2021 r. odbyło się posiedzenie techniczne Komisji, Agencji, państw członkowskich i armeńskiej Komisji Lotnictwa Cywilnego („CAC”), podczas którego CAC przedstawiła aktualne informacje na temat działań podjętych od posiedzenia technicznego w dniu 15 kwietnia 2021 r. w celu wyeliminowania stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. CAC przedstawiła przegląd najnowszych zmian w zakresie ram prawnych lotnictwa cywilnego w Armenii, informacje na temat dalszego rozwoju funkcji i obowiązków działu CAC oraz instrukcje w zakresie zasobów ludzkich.
- (14) CAC poinformowała również Komisję o nowo opracowanej instrukcji zarządzania bezpieczeństwem oraz o szkoleniach z zakresu systemu zarządzania bezpieczeństwem, w których uczestniczyli pracownicy CAC.

⁽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).

⁽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).

- (15) Ponadto CAC przekazała Komisji informację, że certyfikaty przewoźnika lotniczego („AOC”) zostały odebrane przewoźnikom lotniczym *Atlantis Armenian Airlines* i *Fly Armenia Airways* oraz że wydano certyfikat nowemu przewoźnikowi lotniczemu. (AOC nr 074). Ponieważ CAC nie wykazała się wystarczającą zdolnością do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC temu nowemu przewoźnikowi lotniczemu nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (16) Komisja przyjmuje do wiadomości postępy poczynione przez CAC w rozwiązywaniu problemów związanych z bezpieczeństwem lotniczym, które w czerwcu 2020 r. doprowadziły do włączenia przewoźników certyfikowanych w Armenii do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Z informacji i dokumentacji przedstawionych przez CAC nie wynika jednak wystarczająco jasno, że uchybienia w zakresie bezpieczeństwa stwierdzone podczas unijnej wizyty oceniającej na miejscu w 2020 r. zostały skutecznie usunięte w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Komisja będzie nadal współpracować z CAC i monitorować dalsze zastosowane środki i działania podjęte w celu wyeliminowania tych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, w tym zdolność CAC do sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem. W tym kontekście zaznaczono, że Agencja będzie zarządzać projektem pomocy technicznej w celu wsparcia CAC w jej wysiłkach na rzecz wzmocnienia nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym w Armenii.
- (17) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Armenii wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *Flyone Armenia* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz w celu wykreślenia z tego załącznika *Atlantis Armenian Airlines* i *Fly Armenia Airways*.
- (18) 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 ze Związku Komorów

- (19) 22 marca 2006 przewoźnik lotniczy *Air Service Comores* został uwzględniony w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (20) 12 października 2006 r. przewoźnik lotniczy *Air Service Comores* został przeniesiony z załącznika A do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1543/2006 (⁷).
- (21) W ramach ciągłych działań monitorujących, Komisja zwróciła się do The Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores („ANACM”) (pol. Krajowa Agencja Lotnictwa Cywilnego i Meteorologii Związku Komorów) o przedłożenie wykazu wszystkich posiadaczy AOC wydanego w Związku Komorów.
- (22) 15 lipca 2021 r. ANACM potwierdziła na piśmie zaprzestanie działalności przez przewoźnika lotniczego *Air Service Comores*.
- (23) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii należy zmienić, wykreślając przewoźnika lotniczego *Air Service Comores* z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (24) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Związku Komorów, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (25) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

(⁷) 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).

Przewoźnicy lotniczy z Iraku

- (26) W grudniu 2015 r. przewoźnik lotniczy *Iraqi Airways* został uwzględniony w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2322 ⁽⁸⁾.
- (27) W dniu 17 czerwca 2021 r., na wniosek Iraku i w ramach stałych działań monitorujących Komisji, Komisja, Agencja, państwa członkowskie oraz iracki urząd lotnictwa cywilnego („ICAA”) odbyli posiedzenie techniczne. Podczas tego posiedzenia, ICAA przedstawił aktualne informacje dotyczące działań podjętych od momentu włączenia *Iraqi Airways* do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, a także dotyczące stanu zaawansowania zdalnej analizy dokumentów w ramach globalnego systemu stałego monitorowania bezpieczeństwa lotniczego ICAO („USOAP – CMA”).
- (28) Ponadto ICAA zapewnił Komisję, że wszystkie zalecenia wynikające z projektu pomocy technicznej dla ICAA, przedstawionego przez Agencję w 2017 r., zostały uwzględnione i wykonane. ICAA zobowiązał się do dostarczenia dalszych dowodów w celu wykazania wspomnianych postępów, jako uzupełnienie informacji dostarczonych przed spotkaniem technicznym. Na specjalny wniosek Iraku, podczas drugiej części posiedzenia Komisja i Agencja przedstawiły wyjaśnienia odnośnie do procedury wydawania zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego (TCO) w związku z przyszłym wnioskiem o wydanie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego dla *Iraqi Airways* lub innych przewoźników lotniczych certyfikowanych w Iraku.
- (29) Podczas spotkania z dnia 17 czerwca 2021 r., Komisja podkreśliła, że może rozważyć wykreślenie *Iraqi Airways* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006, jeżeli informacje, w tym z unijnej wizyty oceniającej na miejscu, potwierdzą przestrzeganie przez Irak standardów certyfikacji i nadzoru ICAO, a *Iraqi Airways* wykaże Agencji i Komisji, że powody wydania w 2015 r. negatywnej decyzji w sprawie zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego zostały usunięte.
- (30) 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.
- (31) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Iraku, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (32) W grudniu 2016 r. przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu zostali wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2214 ⁽⁹⁾.
- (33) W lutym 2020 r. w ramach stałego monitorowania systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie rozpoczęto formalne konsultacje z właściwymi organami Kazachstanu. W tym kontekście, przy okazji posiedzenia w maju 2021 r., Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przedstawiono przegląd sytuacji w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie.
- (34) W dniach 11–15 października 2021 r., w następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w maju 2021 r., przedstawiciele 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. *Air Astana*, *Jupiter Jet* i *Qazaq Air*.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

- (35) Wizyta oceniająca skoncentrowała się na AAK ze względu na jej dominującą rolę i odpowiedzialność za nadzór nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Kazachstanie. Przedstawiciele CAC KZ uczestniczyli jednak we wszystkich działaniach związanych z oceną, ponieważ zakres ich kompetencji obejmuje szereg działań strategicznych, takich jak przyjmowanie procedur AAK.
- (36) Z wizyty oceniającej jasno wynika, że choć AAK posiada mocne strony, nadal istnieją słabe punkty, takie jak niewywiązywanie się przez AAK z obowiązków w ramach procesu certyfikacji przewoźników lotniczych. Ponadto proces nadzoru powinien zostać dostosowany, a w razie potrzeby wzmocniony, w celu zapewnienia, że wszyscy przewoźnicy lotniczy podlegają nadzorowi proporcjonalnie do ich wielkości i złożoności, oraz w celu zapewnienia ciągłej zgodności ze stosownymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (37) Ponadto CAC KZ powinien zwrócić większą uwagę na aktualizowanie ram prawnych w zakresie włączania do przepisów Kazachstanu zmian załączników ICAO. CAC KZ i AAK muszą zapewnić wdrożenie solidnych mechanizmów i procedur wewnętrznych przekładających istniejące ramy prawne i techniczne na rutynowe działania i procedury organizacji. W tym kontekście CAC KZ i AAK powinni poprawić sprawowanie swoich funkcji w zakresie zarządzania jakością, a także krajowy program bezpieczeństwa Kazachstanu, w celu zapewnienia systemowego i czasowego identyfikowania i skutecznego niwelowania potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa.
- (38) W odniesieniu do działalności AAK w zakresie licencjonowania, aby zapewnić realizację przez Kazachstan obowiązków w zakresie wydawania licencji, wynikających z bycia umawiającym się państwem ICAO, zespół oceniający wskazał obszary wymagające poprawy, w szczególności procedury inspektorów, system egzaminów teoretycznych dla załogi lotniczej oraz procedury umożliwiające ujednolicone podejście do kwalifikacji egzaminatorów lotniczych i nadzoru nad nimi.
- (39) Personel ds. zdatności do lotu posiada dobrą znajomość procedur obowiązujących w AAK. Konieczne są jednak dalsze usprawnienia, zwłaszcza w zakresie szkoleń okresowych i specjalistycznych, aby zagwarantować wymagane kwalifikacje inspektorów. Wyrównoważona kontrola czynności wykonywanych przez personel ds. zdatności do lotu wykazała odchylenia od wymagań, w szczególności w obszarach certyfikacji i nadzoru nad operatorami i organizacji obsługi technicznej.
- (40) *Air Astana*, największy w Kazachstanie lotniczy przewoźnik pasażerski i towarowy, był przedmiotem specjalnej wizyty zespołu oceniającego w dniu 13 października 2021 r. Przewoźnik lotniczy posiada dobrze funkcjonujący i solidny system zarządzania bezpieczeństwem, który generuje użyteczne dla przewoźnika lotniczego dane. Ogólnie na podstawie przeglądu próby można było potwierdzić działanie solidnego i funkcjonalnego systemu monitorowania zgodności (CMS). Kadra kierownicza najwyższego szczebla przedsiębiorstwa dobrze rozumie te systemy i wykorzystuje je do identyfikowania zagrożeń i podejmowania odpowiednich środków w celu ograniczenia najwyższego ryzyka do dopuszczalnego poziomu.
- (41) Operacje przewoźników lotniczych wspierają wykwalifikowani technicy i stacje obsługi liniowej o zdolności obsługi technicznej. Podczas wizyty nie stwierdzono problemów ani niedociągnięć w dziedzinie zdatności do lotu.
- (42) Przewoźnik lotniczy wykazał solidny i ustrukturyzowany system kontroli różnych aspektów szkolenia personelu lotniczego i pokładowego oraz pracowników nadzorujących operacje lotnicze/dyspozytorów operacji lotniczych, w tym instruktorów i pilotów egzaminatorów. Dokumentacja objęta kontrolą wykazała identyfikowalność świadectw szkolenia i poprawnie wypełnione formularze.
- (43) *Jupiter Jet*, kazachski przewoźnik lotniczy z siedzibą w Ałmaty, był przedmiotem specjalnej wizyty zespołu oceniającego w dniu 13 października 2021 r. Został założony pod nazwą *Joint-Stock Company Air Company ATMA* w 1996 r., a następnie przemianowany w 2016 r. Świadczy doraźne usługi czarterowe dysponując jednym samolotem Antonov AN-12.
- (44) Chociaż przewoźnik lotniczy opracował i wdrożył system zarządzania bezpieczeństwem, do osiągnięcia wymaganego poziomu dojrzałości systemu konieczne są dalsze usprawnienia.
- (45) Przewoźnik lotniczy wykazał solidny i ustrukturyzowany system kontroli różnych aspektów ciągłej zdatności do lotu.

- (46) Podczas wizyty stwierdzono, że procedury dotyczące elektronicznej torby pilota (EFB), stanowiące część instrukcji operacyjnej, są bardzo ogólne. Ponadto w instrukcji operacyjnej stwierdzono również, że niektóre procedury były nieaktualne lub nie w pełni opracowane, np. rozdział dotyczący systemu kontroli ruchu i unikania kolizji („TCAS”) nie obejmował wszystkich standardowych komend i powiązanych procedur TCAS 7.1. Należy dokonać przeglądu instrukcji operacyjnej i sprawdzić jej zgodność z obowiązującymi normami.
- (47) *Qazaq Air* został założony w 2015 r. i jest międzyregionalnym przewoźnikiem lotniczym pasażerskim i towarowym z siedzibą w Nur-Sułtan i dysponuje flotą pięciu turbośmigłowych samolotów De Havilland Dash-8-Q400NG. W dniu 14 października 2021 r. zespół oceniający przeprowadził specjalną wizytę u przewoźnika lotniczego.
- (48) *Qazaq Air* posiada system zarządzania bezpieczeństwem, który generuje użyteczne dla przewoźnika lotniczego dane. W trakcie oceny stwierdzono jednak, że *Qazaq Air* nie prowadził systematycznie wszystkich działań zgodnie z wymogami określonymi w instrukcji zarządzania bezpieczeństwem, np. nie przeprowadzono żadnych audytów bezpieczeństwa, a ćwiczenia w zakresie reagowania kryzysowego nie były ukończone.
- (49) Przewoźnik lotniczy opracował i wdrożył funkcję monitorowania zgodności, ale konieczne są dalsze usprawnienia do wykorzystania jej pełnego potencjału, w szczególności w zakresie usuwania niezgodności wykrytych podczas audytów wewnętrznych.
- (50) W trakcie oceny odnotowano pewne niezgodności z instrukcją operacyjną przewoźnika lotniczego. Szczególne zaniepokojenie budzi fakt, że przewoźnik lotniczy nie ustanowił kryteriów kwalifikacji załóg lotniczych do operacji przy ograniczonej widzialności, mimo że przewoźnik lotniczy został uprawniony do wykonywania operacji przy ograniczonej widzialności.
- (51) *Qazaq Air* wobec swojej załogi korzysta z komputerowego systemu planowania i monitorowania. Podczas oceny dokumentacji szkoleniowej dla dyspozytorów lotniczych stwierdzono, że część szkoleń okresowych była opóźniona.
- (52) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w drodze narady stwierdził, że podczas następnego posiedzenia Komitetu należy zwrócić szczególną uwagę na monitorowanie CAC KZ i AAK – uwzględniając przy tym posiedzenie wyjaśniające – ich działań następczych w odpowiedzi na spostrzeżenia z wizyty oceniającej, w szczególności w zakresie opracowania i skutecznego wdrożenia odpowiedniego planu działań naprawczych.
- (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 z Kazachstanu.
- (54) 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 tych przewoźników lotniczych.
- (55) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (56) W grudniu 2014 r. przewoźnicy lotniczy z Libii zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1318/2014⁽¹⁰⁾.
- (57) Pismem z dnia 2 czerwca 2021 r. libijski Urząd Lotnictwa Cywilnego („LYCAA”) przedstawił informacje dotyczące swojej struktury, systemu nadzoru i działań, w tym podręczniki procedur dla inspektorów wewnętrznych, instrukcje dotyczące organizacji lotnictwa cywilnego, formularze dla specjalistów i organizacji lotnictwa, listę środków egzekwowania podjętych od 2019 r., a także aktualny wykaz posiadaczy AOC i zarejestrowanych statków powietrznych.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1318/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 355 z 12.12.2014, s. 8).

- (58) Z przekazanych informacji wynika, że LYCAA certyfikował dwóch nowych przewoźników lotniczych, *Berniq Airways* (AOC 032/21) i *Hala Airlines* (AOC 033/21), oraz że *Global Aviation and Services* zmienił nazwę na *Global Air Transport*. Ponieważ LYCAA nie wykazał, że posiadała wystarczającą zdolność do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC tym dwóm nowym przewoźnikom lotniczym nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (59) W dniu 1 września 2021 r., na wniosek Libii i w ramach stałych działań monitorujących, Komisja, Agencja, państwa członkowskie oraz przedstawiciele LYCAA odbyli posiedzenie techniczne. Podczas tego posiedzenia LYCAA przedstawił swoje funkcje i organizację, w tym podstawowe zasady prowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem. Pozostałe informacje przekazane przez LYCAA obejmowały zaktualizowany przegląd rozwoju sytuacji i stanu realizacji działań podjętych w odpowiedzi na zalecenia wynikające z projektu pomocy technicznej dla LYCAA przedstawionego przez Agencję w 2019 r. LYCAA przedstawił również informacje o wynikach zdalnej analizy dokumentów CMA ICAO USOAP, przeprowadzonej w 2020 r.
- (60) Chociaż LYCAA wykazał ograniczone postępy we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE – na podstawie informacji i dokumentacji przedłożonych przez LYCAA, w tym informacji dostarczonych przez LYCAA na posiedzeniu technicznym w dniu 1 września 2021 r. – stwierdziły, że LYCAA nie był w stanie wykazać rzeczywistej zgodności z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa ani ich wdrożenia.
- (61) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że wykaz przewoźników lotniczych z Libii podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii należy zmienić, dodając przewoźników lotniczych *Berniq Airways* i *Hala Airlines* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (62) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Libii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Meksyku

- (63) Przewoźnicy lotniczy z Meksyku nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (64) W następstwie wypadku z ofiarami śmiertelnymi meksykańskiego przewoźnika lotniczego *Global Air* (*Aerolíneas Damosh, S.A. de C.V.*) do którego doszło w dniu 18 maja 2018 r. na Kubie, Komisja skontaktowała się z *Dirección General de Aeronáutica Civil* („DGAC Mexico”) (pol. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego) prosząc o przekazanie szczegółowych informacji. W dniu 16 października 2018 r. Komisja, Agencja i DGAC Mexico rozpoczęły formalne konsultacje, w tym spotkanie techniczne.
- (65) Na podstawie przeprowadzonych konsultacji, dostarczonych informacji oraz danych z unijnych programów SAFA i TCO, które w tamtym czasie nie wykazywały poważnych lub systemowych problemów, Komisja uznała, że sytuacja w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Meksyku nie budzi pilnych obaw dotyczących bezpieczeństwa.
- (66) W dniu 25 maja 2021 r. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych („FAA”) przyznała DGAC Mexico rating kategorii 2 w ramach programu oceny bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego („IASA”), ponieważ uznała, że DGAC Mexico nie spełnia międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (67) W dniu 23 czerwca 2021 r. Komisja wysłała do DGAC Mexico pismo, w którym wyraziła obawy wywołane decyzją podjętą przez FAA, i zwróciła się o przekazanie wszelkich istotnych informacji, które dotyczą zakresu obaw FAA dotyczących bezpieczeństwa.
- (68) W dniu 20 września 2021 r. DGAC Mexico przekazała Komisji informacje na temat niedociągnięć stwierdzonych przez FAA w zakresie krytycznych elementów ICAO oraz na temat programów pomocy technicznej i działań podjętych w celu właściwego rozwiązania problemów.

- (69) W oparciu o dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez DGAC Mexico w liście z 20 września 2021 r., Komisja uznaje, że na obecnym etapie DGAC Mexico posiada niezbędne zdolności i gotowość do eliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa, w przypadkach gdy są zidentyfikowane.
- (70) 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 Meksyku.
- (71) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Meksyku, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (72) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Mołdawii

- (73) W kwietniu 2019 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy z Mołdawii, z wyjątkiem *Air Moldova*, *Fly One* i *Aerotranscargo* zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/618 ⁽¹¹⁾.
- (74) W dniach 20–24 września 2021 r., w następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE z maja 2021 r., przedstawiciele Komisji, Agencji i państw członkowskich przeprowadzili w Mołdawii unijne wizytacje oceniające w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego Mołdawii („CAAM”) i u trzech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mołdawii, tj. *Terra Avia*, *Fly Pro* i *HiSky*.
- (75) Ze sprawozdania z wizyty oceniającej wynika, że od czasu unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2019 r. CAAM poczynił znaczne postępy na wielu obszarach. Na szczególną uwagę zasługuje osiągnięta przez CAAM stabilizacja w zakresie opracowywania krajowych regulacji dotyczących lotnictwa oraz dojrzałość w zakresie sprawowania odpowiedniego i skutecznego nadzoru. Zauważono, że CAAM włożył wiele wysiłku w zaktualizowanie większości przepisów krajowych i opracowanie nowych. CAAM pracuje nad opracowaniem odpowiednich materiałów zawierających wytyczne w celu wsparcia swoich pracowników w wykonywaniu zadań nadzorczych.
- (76) CAAM opracował solidny system zarządzania jakością. Zrealizowano plan audytu na 2021 r., a audyty i inspekcje odbyły się zgodnie z harmonogramem. Problemy stwierdzone podczas tych audytów zostały rozwiązane lub są w trakcie rozwiązywania przez odpowiednich pracowników.
- (77) CAAM prowadzi działalność w zakresie licencjonowania zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Zespół oceniający określił jednak obszary, w których potrzebne są dalsze usprawnienia, w szczególności ukończenie prac nad systemem egzaminów teoretycznych dla pilotów turystycznych i wyznaczonych lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie oraz wzmocnienie przez inspektora CAAM nadzoru nad pilotami egzaminatorami.
- (78) Program ciągłego nadzoru jest kompleksowy pod względem dziedzin i liczby audytów, a kwalifikacje i doświadczenie inspektorów są należycie wykorzystane w istniejących i planowanych szkoleniach. Przeprowadzane audyty są skrupulatnie dokumentowane i monitorowane, w szczególności w zakresie działań podejmowanych przez przewoźników lotniczych, w tym działań naprawczych i analizy przyczyn źródłowych. Konieczna jest jednak dalsza standaryzacja procedur inspekcji, zwłaszcza w odniesieniu do rejestrowania dokonanych podczas nich ustaleń.
- (79) CAAM jest w stanie przyciągnąć wystarczającą liczbę pracowników, stosownie do obecnego rozmiaru i zakresu nadzoru, który sprawuje nad branżą lotniczą. Wszyscy pracownicy, z którymi przeprowadzono rozmowy, byli wykwalifikowani i posiadali wiedzę. Programy oraz plany szkoleń teoretycznych były odpowiednie.

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/618 z dnia 15 kwietnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 106 z 17.4.2019, s. 1).

- (80) Zespół stwierdził, że CAAM ma zdolność nadzorowania działalności lotniczej w Mołdawii, utrzymywania solidnego systemu regulacyjnego, wdrażania i egzekwowania obowiązujących przepisów lotniczych w celu eliminowania pojawiających się problemów w zakresie bezpieczeństwa. System nadzoru nad bezpieczeństwem w Mołdawii jest ugruntowany, chociaż nadal trwają prace nad jego usprawnieniem oraz zapewnieniem zgodności z najnowszymi zmianami międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (81) *Terra Avia* została założona w 2005 r. jako prywatny przewoźnik lotniczy, który obsługuje regularne przewozy towarowe samolotem Boeing 747, a czarterowe loty pasażerskie samolotem Airbus A320. Przewoźnik lotniczy posiada działające CMS i SMS. Podczas oceny systemu SMS przewoźnika lotniczego zespół zidentyfikował pewne obszary, które wymagają dalszych usprawnień. Przewoźnik lotniczy wykazał bardzo pozytywne nastawienie do dalszego usprawniania systemów bezpieczeństwa.
- (82) Ciągłą zdadnością do lotu zarządzają dwie oddzielne struktury: jedna z nich znajduje się w Mołdawii, a druga w Szardży (Zjednoczone Emiraty Arabskie). Zespół oceniający stwierdził, że przewoźnik lotniczy powinien udoskonalić swój system przechowywania zapisów dotyczących różnych czynności obsługi technicznej jego statków powietrznych przeprowadzanych w różnych miejscach.
- (83) Instrukcja operacyjna *Terra Avia* odzwierciedla przeprowadzone działania i została sporządzona zgodnie z obowiązującymi w Mołdawii przepisami, chociaż uzasadniona jest jej aktualizacja w celu uwzględnienia strategii w zakresie materiałów niebezpiecznych.
- (84) *Fly Pro* obsługuje dwa samoloty towarowe Boeing 747. CMS i SMS są w pełni opracowane i wdrożone, chociaż należy wprowadzić zmiany do podręcznika zarządzania bezpieczeństwem i podręcznika monitorowania zgodności w celu dostosowania obowiązków i odpowiedzialności kierownika ds. bezpieczeństwa i kierownika ds. monitorowania zgodności. W dziedzinie monitorowania danych lotniczych *Fly Pro* posiada dobrze ugruntowany program obejmujący system aktywnej informacji zwrotnej.
- (85) *Fly Pro* posiada solidny system zapewniania ciągłej zdadności do lotu i ma odpowiednie kompetencje do wykonywania swych różnych zadań, chociaż proces dokumentowania przeprowadzonych działań można jeszcze usprawnić.
- (86) Instrukcja operacyjna *Fly Pro* odzwierciedla przeprowadzone operacje i została sporządzona zgodnie z obowiązującymi w Mołdawii przepisami. Przewoźnik lotniczy powinien udoskonalić metodykę administracyjną, zgodnie z którą rejestrowane są wszystkie czynności związane z lotem np. dziennik podróży. Ponadto wykaz wyposażenia minimalnego przewoźnika lotniczego powinien być lepiej dostosowany do potrzeb konkretnych statków powietrznych, do których ma zastosowanie, i powinien podlegać regularnej i odpowiedniej kontroli.
- (87) *HiSky* został założony we wrześniu 2019 r. i posiada samodzielnie jeden statek powietrzny Airbus A319 oraz dysponuje jednym samolotem na podstawie umowy leasingu z załogą zawartej z przewoźnikiem lotniczym *HiSky Europe* posiadającym certyfikat wydany w Rumunii.
- (88) *HiSky* opracował i wdrożył solidny SMS, który generuje przydatne dane dla przewoźnika lotniczego. CMS jest solidny i funkcjonalny, ale wymaga niewielkich usprawnień w zakresie określenia odpowiedzialności i obowiązków kierownika ds. bezpieczeństwa i kierownika ds. monitorowania zgodności. Kadra kierownicza najwyższego szczebla przedsiębiorstwa dobrze rozumie te systemy i wykorzystuje je do identyfikowania zagrożeń i podejmowania odpowiednich środków w celu ograniczenia najwyższego ryzyka do dopuszczalnego poziomu.
- (89) *HiSky* opracował wymagane instrukcje zawierające strategię i szczegółowe procedury, które zostały zatwierdzone przez CAAM. Personel poświadczający jest odpowiednio przeszkolony w zakresie eksploatowanych typów. Zatwierdzona obecnie instrukcja operacyjna *Fly Pro* odzwierciedla przeprowadzone operacje i została sporządzona zgodnie z obowiązującymi w Mołdawii przepisami.
- (90) Operacje *HiSky* są wspierane przez wykwalifikowanych techników i stacje obsługi liniowej o zdolności obsługi technicznej. Przewoźnik lotniczy ustanowił system monitorowania szkoleń i sprawdzania ważności oraz zapewniania identyfikowalności świadectw szkolenia i wypełnionych formularzy kontroli.
- (91) Na podstawie wyników unijnej wizyty oceniającej na miejscu Komisja zaprosiła CAAM i przewoźników lotniczych *Terra Avia*, *Fly Pro* i *HiSky* na wysłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w dniu 10 listopada 2021 r.

- (92) Na tym wysłuchaniu CAAM przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE system wprowadzony w celu zapewnienia nadzoru w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają certyfikaty wydane w Mołdawii. CAAM wyjaśnił, że postępy w skutecznym wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa były wynikiem szeregu działań podjętych od 2019 r. Podkreślając swoją determinację do ciągłej poprawy, CAAM przedstawił Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE kompleksowy i szczegółowy przegląd realizacji planu działań naprawczych, opracowanego w odpowiedzi na wyniki unijnej wizyty oceniającej na miejscu we wrześniu 2021 r. Obejmuje on określone na przyszłość cele strategiczne, takie jak zmiany mołdawskich ram prawnych, instrukcji i procedur CAAM, dalsze ulepszanie systemu zarządzania jakością oraz dalsze usprawnianie skutecznego wdrażania międzynarodowych norm bezpieczeństwa.
- (93) Ponadto CAAM poinformował Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o planach działań naprawczych opracowanych przez przewoźników lotniczych *Terra Avia*, *Fly Pro* i *HiSky* w odpowiedzi na wyniki unijnej wizyty oceniającej na miejscu we wrześniu 2021 r. Plany działań naprawczych zostały skoordynowane z CAAM i zostały przez niego zatwierdzone oraz włączone do działań nadzorczych CAAM.
- (94) Podczas wysłuchania CAAM zobowiązał się do bieżącego informowania Komisji o dalszych działaniach podjętych w odniesieniu do pozostałych uwag wynikających z unijnej wizyty oceniającej na miejscu w 2021 r. CAAM zobowiązał się ponadto do dalszego dialogu w sprawie bezpieczeństwa, w tym poprzez zapewnienie odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz poprzez dodatkowe spotkania, jeżeli Komisja uzna je za konieczne.
- (95) Komisja podkreśliła, jak ważne dla przywództwa CAAM jest zapewnienie jego stabilności i ciągłej niezależności, które bez wątpienia stanowiły istotny czynnik poprawy sytuacji, widocznej w szczególności w ubiegłym roku.
- (96) Na podstawie wszystkich dostępnych obecnie informacji, w tym wyników unijnej wizyty oceniającej na miejscu we wrześniu 2021 r. oraz wysłuchania przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, uznaje się, że istnieją wystarczające dowody zgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i CAAM oraz przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mołdawii.
- (97) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Mołdawii, wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii określonego w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 należy zmienić, wykreślając wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Mołdawii.
- (98) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Mołdawii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (99) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Pakistanu

- (100) W marcu 2007 r. *Pakistan International Airlines* wpisano do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 235/2007 ⁽¹²⁾, a następnie usunięto z niego w listopadzie 2007 r. rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1400/2007 ⁽¹³⁾.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (101) Oświadczenie pakistańskiego federalnego ministra lotnictwa z dnia 24 czerwca 2020 r. w następstwie wypadku z 22 maja 2020 r. z udziałem samolotu *Pakistan International Airlines*, ujawniło że wiele licencji członków załogi, wydanych przez pakistański Urząd Lotnictwa Cywilnego („PCAA”), uzyskano w drodze oszustwa.
- (102) Ten fakt oraz oczywisty brak skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem ze strony PCAA skłoniły Agencję do zawieszenia zezwoleń dla TCO w odniesieniu do *Pakistan International Airlines* i *Vision Air* ze skutkiem od dnia 1 lipca 2020 r. Ponieważ Agencja uważa, że nie wszystkie warunki wymagane do zniesienia zawieszenia są spełnione, obowiązuje ono nadal.
- (103) Inne międzynarodowe organizacje bezpieczeństwa lotniczego również zareagowały na sytuację w Pakistanie. W dniu 15 lipca 2020 r. FAA obniżyła rating Pakistanu do kategorii 2 w ramach swojego programu IASA. W lutym 2021 r. ICAO zgłosiła istotne zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa (SSC) w dziedzinie licencjonowania i szkolenia personelu w związku z procesem wydawania licencji dla załóg lotniczych w Pakistanie.
- (104) W dniu 1 lipca 2020 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z PCAA zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. W związku z powyższym Komisja, we współpracy z Agencją i państwami członkowskimi, zorganizowała szereg spotkań technicznych z PCAA w dniach 9 lipca i 25 września 2020 r., 15 i 16 marca 2021 r. oraz w dniu 15 października 2021 r.
- (105) Podczas tych spotkań omawiano różne kwestie, w szczególności nadzór nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Pakistanie, w tym nad ich SMS. Komisja zwróciła się o informacje i dowody aby upewnić się, czy podobna sytuacja nie ma miejsca w innych dziedzinach, również podlegających nadzorowi bezpieczeństwa PCAA, takich jak certyfikacja personelu pokładowego, licencjonowanie inżynierów obsługi technicznej czy certyfikacja przewoźników lotniczych.
- (106) PCAA przedstawił informacje, które zostały ocenione przez Komisję i ekspertów Agencji. Podczas spotkania w dniu 15 października 2021 r. PCAA poinformował o dalszych działaniach podjętych w celu rozwiązania problemów wskazanych przez Komisję. Owe braki obejmują niedociągnięcia w zarządzaniu jakością udokumentowanych procedur, brak wytycznych dla inspektorów, niezgodny z wymogami proces kwalifikowania licencji pilota liniowego w transporcie lotniczym („ATPL”), niedostateczne monitorowanie działań naprawczych w wyniku ustaleń lub ich brak, a także brak odpowiednich zdolności w zakresie analizy przyczyn źródłowych. W związku z tym, a także mając na uwadze kontrolę ICAO USOAP, która została zaplanowana na okres od 29 listopada do 10 grudnia 2021 r., PCAA poinformowała o szeroko zakrojonym przeglądzie swoich instrukcji i procedur, w szczególności zmian w procesie licencjonowania PCAA, a także o wewnętrznych kontrolach w celu sprawdzenia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa oraz o rozwiązaniu SSC ICAO.
- (107) Komisja zwróciła się do PCAA o przesłanie dalszych informacji dotyczących zmian w jej systemie licencjonowania, nowych lub zmienionych instrukcji i procedur, wyników lub sprawozdań z kontroli wewnętrznych oraz zgłoszenia różnicy z ICAO dotyczącej egzaminu praktycznego ATPL.
- (108) Na podstawie dostępnych informacji i rozmów z PCAA, Komisja docenia wysiłki PCAA we wdrażaniu działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Komisja, z pomocą Agencji i państw członkowskich, nie była jednak w stanie jednoznacznie ustalić czy wdrażanie środków naprawczych jest skuteczne i pozwala w zrównoważony sposób ograniczyć stwierdzone uchybienia w zakresie bezpieczeństwa. Dlatego, aby ustalić czy konieczne są dalsze działania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, Komisja będzie nadal współpracować z PCAA i monitorować dalsze zastosowane środki i działania podjęte w celu zaradzenia sytuacji w Pakistanie, w tym za pomocą wyników planowanej kontroli USOAP ICAO, a także poprzez unijną wizytę oceniającą na miejscu w Pakistanie.
- (109) 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 Pakistanu.
- (110) 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.
- (111) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Rosji

- (112) Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich w dalszym ciągu ściśle monitorowały skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w drodze priorytetowych inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (113) W dniu 31 sierpnia 2020 r. przewoźnik lotniczy *SKOL Airline LLC*, posiadający certyfikat wydany w Rosji, złożył do Agencji wniosek o zezwolenie dla TCO. Agencja oceniła wniosek zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 452/2014 i wyraziła zasadnicze obawy dotyczące bezpieczeństwa w związku z niewykazaniem przez *SKOL Airline LLC* zgodności z wymogami określonymi w art. 3 rozporządzenia, w szczególności z normami zawartymi w załącznikach do konwencji chicagowskiej. Po intensywnych kontaktach z Agencją, w dniu 12 lutego 2021 r. *SKOL Airline LLC* postanowił wycofać swój wniosek.
- (114) W dniu 25 marca 2021 r. przewoźnik lotniczy *SKOL Airline LLC*, ponownie złożył do Agencji wniosek o zezwolenie dla TCO. Agencja oceniła wniosek zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 452/2014 i po raz kolejny wyraziła zasadnicze obawy dotyczące bezpieczeństwa w związku z niewykazaniem przez *SKOL Airline LLC* zgodności z mającymi zastosowanie wymogami określonymi w art. 3 rozporządzenia, w szczególności z normami zawartymi w załącznikach do konwencji chicagowskiej. Agencja stwierdziła, że *SKOL Airline LLC* nie spełnia tych wymogów. W związku z tym w dniu 19 lipca 2021 r. Agencja odrzuciła wniosek ze względów bezpieczeństwa. Przewoźnik lotniczy *SKOL Airline LLC* nie skorzystał z prawa do odwołania się od tej decyzji zgodnie z art. 108–114 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139⁽¹⁴⁾.
- (115) W dniu 20 października 2021 r. przedstawiciele Komisji, Agencji i państw członkowskich spotkali się z przedstawicielami Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”) w celu przeprowadzenia przeglądu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji, na podstawie inspekcji na płycie przeprowadzonych w okresie od dnia 24 marca 2021 r. do dnia 1 października 2021 r. oraz w celu określenia przypadków wymagających poprawy działań FATA w zakresie nadzoru.
- (116) Przegląd inspekcji na płycie w ramach programu SAFA u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji nie wykazał żadnych znaczących lub powtarzających się uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Podczas spotkania przedstawiono również wyniki programu monitorowania wdrożonego przez Agencję zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 452/2014 w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji, którzy posiadają zezwolenie dla TCO. Komisja zauważyła, że również wyniki programu monitorowania nie ujawniły znaczących lub powtarzających się uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (117) W następstwie oddalenia ze względów bezpieczeństwa przez Agencję wniosku o TCO dla przewoźnika lotniczego *SKOL Airline LLC*, w dniu 22 października 2021 r. przewoźnik lotniczy *SKOL Airline LLC* został zaproszony na wysłuchanie przez Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w dniu 9 listopada 2021 r. W dniu 28 października 2021 r. przewoźnik lotniczy *SKOL Airline LLC* potwierdził swój udział w planowanym wysłuchaniu.
- (118) W dniu 28 października 2021 r. FATA poinformowała Komisję o nałożonym na przewoźnika lotniczego *SKOL Airline LLC* zakazie wykonywania lotów poza granicą państwową Rosji i zwróciła się do Komisji o ponowne rozważenie potrzeby wysłuchania przewoźnika lotniczego *SKOL Airline LLC*, ponieważ ze względu na decyzję FATA *SKOL Airline LLC* i tak nie będzie mógł wykonywać przewozów do Unii.
- (119) W dniu 3 listopada 2021 r. Komisja poinformowała FATA, że *SKOL Airline LLC* został zaproszony na wysłuchanie z powodu niezgodności z normami zawartymi w załącznikach do konwencji chicagowskiej i w związku z tym podtrzymała zaproszenie.

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- (120) Przewoźnik lotniczy *SKOL Airline LLC* został wysłuchany w dniu 9 listopada 2021 r. Na własny wniosek FATA również wzięła udział w wysłuchaniu. W trakcie wysłuchania przewoźnik lotniczy *SKOL Airline LLC* odtworzył działania związane z dwoma wnioskami o zezwolenie dla TCO. Podkreślone zostały trudności, jakie przewoźnik lotniczy napotkał w procesie wykazania zgodności z wymogami rozporządzenia (UE) nr 452/2014. Choć przewoźnik lotniczy uznał wszystkie ustalenia Agencji, to nie przedstawił żadnych informacji na temat środków podjętych w celu wyeliminowania stwierdzonych problemów. Nie przedstawił również żadnych dowodów odnośnie do obecnego stanu realizacji działań naprawczych w związku z ustaleniami. Na podstawie informacji dostarczonych przez przewoźnika lotniczego *SKOL Airline LLC* przed i w trakcie wysłuchania, przewoźnik lotniczy nie jest w stanie wykryć niezgodności w swoich procesach, procedurach i działaniach operacyjnych.
- (121) FATA oświadczyła, że nie poparła ponownego wniosku z dnia 25 marca 2021 r. złożonego przez przewoźnika lotniczego *SKOL Airline LLC* o wydanie zezwolenia dla TCO. FATA poinformowała również Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, że przeprowadzi dodatkowe kontrole *ad hoc* wobec *SKOL Airline LLC*, jeżeli ten ponownie nawiąże kontakt z Agencją w celu uzyskania zezwolenia dla TCO.
- (122) Na podstawie wszystkich dostępnych obecnie informacji, w szczególności oddalenia przez Agencję wniosku o wydanie zezwolenia dla TCO ze względów bezpieczeństwa w dniu 19 lipca 2021 r. oraz informacji przekazanych podczas przesłuchania, Komisja i unijny Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego stwierdziły, że przewoźnik lotniczy *SKOL Airline LLC* nie wykazał zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (123) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii należy zmienić w celu uwzględnienia przewoźnika lotniczego *SKOL Airline LLC* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (124) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych z Rosji w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (125) Jeżeli inspekcje te wykażą występowanie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może nałożyć zakaz wykonywania przewozów na określonych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i włączyć ich do załącznika A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

Przewoźnicy lotniczy z Sudanu Południowego

- (126) Przewoźnicy lotniczy z Sudanu Południowego nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (127) W ciągu ostatnich trzech lat w Sudanie Południowym doszło do dziewięciu wypadków i poważnych incydentów, w tym wypadku w dniu 2 marca 2021 r. statku powietrznego Let-410 o znaku rejestracyjnym HK-4274, eksploatowanego przez *South Sudan Supreme Airlines*, w wyniku którego zginęło 10 osób, a także niedawnego wypadku statku powietrznego Antonov AN-26 z rejestracją TR-NGT w dniu 2 listopada 2021 r., w wyniku którego zginęło pięć osób. W obu przypadkach zakwestionowano autentyczność znaków rejestracyjnych, ponieważ wydaje się, że mogły one stracić ważność, a co za tym idzie, być nielegalnie używane jako znaki rejestracyjne na statkach powietrznych, które uległy wypadkom. Okoliczności związane z tymi wydarzeniami wzbudziły obawy co do zdolności krajowego organu lotnictwa cywilnego Sudanu Południowego („SSCAA”) do właściwego sprawowania nadzoru bezpieczeństwa nad przewoźnikami lotniczymi podlegającymi temu organowi.
- (128) W dniu 26 marca 2021 r. Komisja skierowała pismo do SSCAA, w którym wyraziła obawy dotyczące sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Sudanie Południowym, oraz zwróciła się z prośbą o dokumenty opisujące strukturę i organizację SSCAA, jego systemy certyfikacji i nadzoru oraz działania nadzorcze prowadzone w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Sudanie Południowym. Zwrócono się również o informacje dotyczące statusu obecnych posiadaczy AOC, statków powietrznych zarejestrowanych w Sudanie Południowym, organizacji obsługi technicznej oraz licencji załóg lotniczych

- (129) W dniu 23 lipca 2021 r. SSCAA odpowiedział na zapytanie Komisji, informując, że AOC przewoźnika lotniczego *South Sudan Supreme Airlines* został zawieszony. Ponadto poinformował Komisję, że ze względu na podejrzenia związane z rejestracją statku powietrznego uczestniczącego w tym wypadku SSCAA dokonuje przeglądu wszystkich operatorów statków powietrznych i AOC w tym kraju. SSCAA zakomunikował również, że w zakresie regulaminów, instrukcji i szkoleń trwają działania usprawniające. SSCAA nie dostarczył jednak zestawu dokumentów, o który wniosowała Komisja.
- (130) W dniu 5 października 2021 r. Komisja wysłała kolejne pismo do SSCAA, ponawiając wniosek o przedłożenie wyżej wymienionych dokumentów najpóźniej do dnia 18 października 2021 r. W piśmie tym Komisja wyjaśniła również, że brak terminowego przekazania wymaganych informacji zostanie uznany za brak współpracy ze strony SSCAA przy zgłoszeniu obaw dotyczących systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w Sudanie Południowym.
- (131) W dniu 5 listopada 2021 r. delegatura UE w Dżubie spotkała się z szefem SSCAA, który potwierdził otrzymanie pisma z dnia 5 października 2021 r. SSCAA zobowiązał się do wysłania odpowiedzi na pytania do końca listopada i dostarczył dwa dokumenty zawierające informacje dotyczące programu inspekcji, nadzoru i audytu SSCAA, a także sprawozdania z kontroli niektórych przewoźników lotniczych i zarejestrowanych za granicą statków powietrznych eksploatowanych w Sudanie Południowym. Komisja dokładnie przeanalizuje dostarczoną dokumentację, w celu podjęcia decyzji, czy SSCAA zostanie zaproszony na następane posiedzenie Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (132) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 oraz mając na uwadze trwające rozmowy z SSCAA zainicjowane na podstawie art. 3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 473/2006, 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 Sudanu Południowego.
- (133) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Sudanie Południowym, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (134) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (135) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (136) 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 podróżujących decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii muszą być publikowane i wchodzić w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (137) 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 25 listopada 2021 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
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Wenezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rosja
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

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku A 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.

AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		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 posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga, w tym:			Demokratyczna Republika Konga
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	nieznany	Demokratyczna Republika Konga

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	nieznany	Demokratyczna Republika Konga
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 nr 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC nr 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kirgistanie, w tym:			Kirgistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan
AIR COMPANY AIR KG	50	nieznany	Kirgistan
AIR MANAS	17	MBB	Kirgistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgistan
VALOR AIR	07	VAC	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
ALTITUDE AIR	085/2016	nieznany	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	nieznany	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	nieznany	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	nieznany	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	nieznany	Nepal
MAKALU AIR	057 A/2009	nieznany	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	nieznany	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	nieznany	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	nieznany	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	nieznany	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	nieznany	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	nieznany	Nepal
TARA AIR	053/2009	nieznany	Nepal

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
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
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH UNII ⁽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	FS100	IRA	Iran	Wszystkie statki powietrzne typów Fokker F100 i 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 statki powietrzne typu TU-204.	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633.	Korea Północna”

⁽¹⁾ Przewoźnikom lotniczym wymienionym w załączniku B 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.