

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/2295**z dnia 23 listopada 2022 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 474/2006 ⁽²⁾ ustanowiono wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (2) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 niektóre państwa członkowskie i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) przekazały Komisji informacje, które są istotne na potrzeby uaktualnienia tego wykazu. Istotne informacje przekazały również państwa trzecie i organizacje międzynarodowe. Na podstawie przekazanych informacji należy uaktualnić przedmiotowy wykaz.
- (3) Komisja poinformowała wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych, bezpośrednio lub za pośrednictwem organów odpowiedzialnych za nadzór regulacyjny nad nimi, o istotnych faktach i względach stanowiących podstawę decyzji o nałożeniu na nich zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii lub o zmianie warunków zakazu wykonywania przewozów nałożonego na przewoźnika lotniczego ujętego w wykazie określonym w załącznikach A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się ze wszystkimi odpowiednimi dokumentami, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed komitetem ustanowionym art. 15 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 („Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE”).
- (5) Komisja powiadomiła Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o 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, Kazachstanu, Nepalu, Nigerii i Pakistanu. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Argentynie, Kongu Brazzaville, Gwinei Równikowej, Iraku, na Madagaskarze, w Rosji i w Sudanie Południowym.
- (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 ma wpływ zakaz wykonywania przewozów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 474/2006. Agencja przekazała także informacje o planach dalszej pomocy technicznej i współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im wyeliminować wszelkie niezgodności 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) Komisja i Agencja odwiedziły Komitet Lotnictwa Cywilnego Armenii („CAC”) w dniach 27–30 września 2022 r. Przy tej okazji Komisja dokonała przeglądu postępów poczynionych przez CAC w usuwaniu stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do nałożenia wyżej wymienionego zakazu na armeńskich przewoźników lotniczych. Część przeglądu przeprowadzonego podczas wizyty koncentrowała się na działaniach już podjętych i działaniach planowanych w celu wyeliminowania pierwotnych przyczyn stwierdzonych problemów w zakresie bezpieczeństwa, w szczególności pod względem zdolności CAC do prowadzenia skutecznego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Armenii.
- (14) W tym względzie Komisja dokonała przeglądu działań już podjętych przez CAC w celu wypełnienia obowiązków związanych z wdrażaniem państwowego programu bezpieczeństwa, systemu zgłaszania zdarzeń, systemu zarządzania jakością oraz procesu certyfikacji przewoźników lotniczych („AOC”). Podczas wizyty dokonano przeglądu nie tylko zdolności CAC do przestrzegania odpowiednich przepisów i norm bezpieczeństwa, ale także do wykrywania wszelkich istotnych zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z działalnością certyfikowanych przewoźników lotniczych oraz do podejmowania skutecznych działań w celu wyeliminowania takich zagrożeń.

⁽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) Wizyta potwierdziła, że jeśli chodzi o usuwanie stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa i uwzględnianie uwag zgłoszonych podczas unijnej wizyty oceniającej na miejscu w 2020 r., postępy poczynione przez CAC są ograniczone. Aby opracowany i uchwalony plan działań naprawczych („CAP”) był odpowiedni do zakładanych celów, konieczne jest przeprowadzenie jego ponownej analizy i uwzględnienie w nim dodatkowych działań. Będzie to istotnym elementem projektu pomocy technicznej realizowanego przez Agencję.
- (16) Przy tej okazji CAC poinformował również Komisję, że certyfikat uzyskał nowy przewoźnik lotniczy – *Fly Arna* (AM AOC nr 075). Ponieważ CAC nie wykazał się wystarczającą zdolnością do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC temu nowemu przewoźnikowi lotniczemu nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (17) Wizyta była również okazją do przypomnienia właściwym organom i przedstawicielom rządu Armenii, że odpowiedni i skuteczny nadzór nad bezpieczeństwem można zagwarantować tylko pod warunkiem, że CAC będzie otrzymywał wsparcie w postaci odpowiednich zasobów i wiedzy fachowej, zwłaszcza pod względem odpowiedniej liczby wykwalifikowanych pracowników, a także poprzez zapewnienie stabilności kadry kierowniczej wyższego szczebla.
- (18) 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 *Fly Arna* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (19) 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 Kazachstanu

- (20) W grudniu 2016 r. przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Kazachstanie zostali wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2214 ⁽⁷⁾, z wyjątkiem przewoźnika lotniczego *Air Astana*, który został wykreślony z załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 już w 2015 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2322 ⁽⁸⁾.
- (21) 20 października 2022 r. odbyło się posiedzenie techniczne Komisji, Agencji, państw członkowskich i przedstawicieli Komitetu Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu („CAC KZ”) oraz Administracji Lotnictwa Kazachstanu S.A. („AAK”).
- (22) Podczas tego posiedzenia CAC KZ i AAK przedstawiły postępy poczynione we wdrażaniu i dalszym opracowywaniu swojego CAP oraz przedstawiły Komisji dowody na działania podjęte w celu uwzględnienia lub zamknięcia szeregu uwag i zaleceń zgłoszonych podczas unijnej wizyty oceniającej na miejscu w 2021 r. Posiedzenie było również okazją do przedstawienia przez CAC KZ i AAK aktualnych informacji na temat bieżących zmian w ramowych przepisach Kazachstanu dotyczących lotnictwa, w szczególności zmian w kazachstańskiej ustawie o prawie lotniczym, które mają zostać przyjęte w grudniu 2022 r. AAK poinformowała również o działaniach podjętych w celu opracowania wtórnego prawodawstwa w dziedzinie lotnictwa, które może zostać przyjęte dopiero po przyjęciu ustawy o prawie lotniczym.
- (23) Na podstawie przeglądu CAP przedłożonego przed posiedzeniem, a także w wyniku dyskusji i na podstawie dowodów przedstawionych podczas posiedzenia, stwierdzono postępy w realizacji uwag i zaleceń wynikających z unijnej wizyty oceniającej na miejscu w 2021 r. Wszystkie uwagi i zalecenia zostały uwzględnione, a niektóre z nich zostały zamknięte. Należy jednak podjąć dalsze działania w celu zamknięcia w zadowalający sposób wszystkich pozostałych uwag; należy także przeznaczyć niezbędne zasoby na zapewnianie odpowiedniego nadzoru nad bezpieczeństwem.

⁽⁷⁾ 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).

⁽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).

Określono szereg dodatkowych szczegółowych kwestii, które wymagają dalszej uwagi, takich jak opracowanie i wdrożenie procedury przeprowadzania niezapowiedzianych inspekcji, w szczególności w odniesieniu do posiadaczy AOC i zatwierdzonych organizacji obsługi technicznej, oraz zatrudnienie wykwalifikowanego eksperta w celu zapewnienia nadzoru nad wyznaczonymi pilotami egzaminatorami.

- (24) 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.
- (25) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kazachstanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (26) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Nepalu

- (27) W grudniu 2013 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Nepalu zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 1264/2013 ⁽⁹⁾.
- (28) W ramach stałych działań monitorujących 14 września 2022 r. Komisja spotkała się z przedstawicielami Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nepalu („CAAN”). Przy tej okazji CAAN przekazał Komisji informacje dotyczące nadzoru nad bezpieczeństwem w Nepalu, a w szczególności swoje zmienione uwagi dotyczące oddzielenia funkcji CAAN jako regulatora i dostawcy usług, co od dawna jest przedmiotem dyskusji podczas konsultacji Komisji z Nepalem, a także w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO („USOAP”).
- (29) W następstwie tego spotkania 10 listopada 2022 r. CAAN przedłożył Komisji informacje i dokumenty dowodowe dotyczące przyjęcia nowej ustawy w sprawie CAAN, która zdaniem CAAN zapewnia oddzielenie jego funkcji jako regulatora i usługodawcy poprzez uniemożliwienie przenoszenia personelu między działem CAAN zajmującym się regulacją a działem usług. Jeżeli ustawa ta zostanie wdrożona i odnotowane zostaną postępy w dostosowywaniu sprawowanego przez CAAN nadzoru w zakresie bezpieczeństwa do odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja rozważy przeprowadzenie w Nepalu w 2023 r. unijnej wizyty oceniającej na miejscu. Na podstawie dowodów zebranych podczas takiej wizyty Komisja mogłaby ocenić, czy uzasadnione byłoby usunięcie przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nepalu z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (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 Nepalu.
- (31) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Nepalu, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Nigerii

- (32) W maju 2017 r. przewoźnik lotniczy *Med-View Airline* został uwzględniony w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/830 ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1264/2013 z dnia 3 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 326 z 6.12.2013, s. 7).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/830 z dnia 15 maja 2017 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 124 z 17.5.2017, s. 3).

- (33) Pismem z 25 maja 2022 r. nigeryjski Urząd Lotnictwa Cywilnego („NCAA”) potwierdził na piśmie zaprzestanie działalności przez przewoźnika lotniczego *Med-View Airline*.
- (34) Na wniosek NCAA 7 listopada 2022 r. Komisja zorganizowała spotkanie z NCAA z udziałem Agencji, w celu wymiany aktualnych informacji na temat najważniejszych zmian w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, które miały miejsce w Nigerii w latach 2019–2022, w szczególności w świetle wsparcia w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, jakiego Agencja udzieliła NCAA w 2019 r.
- (35) Podczas tego posiedzenia NCAA kompleksowo przedstawił wprowadzone usprawnienia w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, w szczególności w obszarach pierwotnego prawodawstwa w dziedzinie lotnictwa, kwalifikacji personelu technicznego i obowiązków w zakresie nadzoru.
- (36) Na szczególną uwagę zasługują zmiany legislacyjne w nigeryjskiej ustawie o lotnictwie cywilnym, reorganizacja biur regionalnych, wysiłki na rzecz uzyskania certyfikatu ISO 9001 dla NCAA, opracowanie planów cyfryzacji i automatyzacji procesów NCAA, ulepszenie szkoleń personelu oraz ustanowienie systemu zgłaszania zdarzeń.
- (37) NCAA podkreślił swoje zaangażowanie w stałe wprowadzanie ulepszeń, w tym w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem i regularnego informowania Komisji i Agencji. Komisja odnotowała tę pozytywną zmianę i podkreśliła, że NCAA powinien otrzymać wszelkie niezbędne wsparcie i zasoby, aby mógł wypełniać swoje obowiązki w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem.
- (38) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźnika lotniczego *Med-View Airline* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (39) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Nigerii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (40) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Pakistanu

- (41) W marcu 2007 r. *Pakistan International Airlines* 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⁾.
- (42) 1 lipca 2020 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z pakistańskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego („PCAA”) zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 w związku z zawieszeniem zezwoleń TCO dla *Pakistan International Airlines* i *Vision Air*, oraz oświadczeniem pakistańskiego ministra transportu w sprawie uzyskanych w wyniku oszustwa licencji pilota w Pakistanie.
- (43) W związku z powyższym Komisja, we współpracy z Agencją i państwami członkowskimi, zorganizowała szereg spotkań technicznych i informacyjnych z PCAA w dniach 9 lipca i 25 września 2020 r., 15 i 16 marca 2021 r., 15 października 2021 r. i 16 marca 2022 r. Dyskusje te koncentrowały się na wysiłkach podejmowanych przez PCAA w celu rozwiązania problemów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, które zostały wcześniej zidentyfikowane przez Komisję i ekspertów Agencji, a także na problemach stwierdzonych przez ICAO podczas wizyty w ramach USOAP, która odbyła się w dniach 29 listopada – 10 grudnia 2021 r.

⁽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).

⁽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).

- (44) W ramach stałych działań monitorujących 25 października 2022 r. odbyło się spotkanie techniczne Komisji, Agencji, państw członkowskich i przedstawicieli PCAA. Podczas tego spotkania PCAA poinformował uczestników o wdrożonych i planowanych działaniach i środkach służących rozwiązaniu stwierdzonych problemów związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem.
- (45) Jak wynika z informacji i danych przedstawionych podczas spotkania, PCAA jest zaangażowany w rozwiązanie problemów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w Pakistanie i podejmuje w tym kierunku wysiłki, np. dotyczące przyjęcia do końca 2022 r. zmienionego zarządzenia Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także planowanego na pierwszy kwartał 2023 r. przyjęcia powiązanego prawodawstwa wtórnego. Ogólnie rzecz biorąc, wydaje się, że proponowane plany przedstawione podczas posiedzenia są odpowiednie do osiągnięcia zgodności z właściwymi normami bezpieczeństwa i ich skutecznego wdrożenia. Będzie to jednak można ocenić dopiero po przyjęciu odpowiednich przepisów.
- (46) W związku z tym Komisja przyjmuje do wiadomości podjęte dotychczas działania, jednak będzie nadal monitorować system nadzoru nad bezpieczeństwem Pakistanu w celu ustalenia, czy konieczne są dalsze działania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005. W tym kontekście Komisja zamierza przeprowadzić, wraz z Agencją i państwami członkowskimi, unijną wizytę oceniającą na miejscu w Pakistanie w 2023 r.
- (47) 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.
- (48) 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.
- (49) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa wynikającego z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (50) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (51) W art. 5 i 6 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego – a w stosownych przypadkach przyspieszonego – podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz ochrony podróży decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii muszą być publikowane i wchodzić w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (52) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE ustanowionego na podstawie 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 23 listopada 2022 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
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
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
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	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.

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 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 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
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	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

AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	nieznany	Libia
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libia
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Nepalu, w tym:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	nieznany	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	nieznany	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	nieznany	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	nieznany	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	nieznany	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	nieznany	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	nieznany	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	nieznany	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	nieznany	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	nieznany	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	nieznany	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	nieznany	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	nieznany	Nepal
TARA AIR	053/2009	nieznany	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Następujący przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Rosji			Rosja

AURORA AIRLINES	486	SHU	Rosja
AVIACOMPANY »AVIASTAR-TU« CO. LTD	458	TUP	Rosja
IZHAVIA	479	IZA	Rosja
JOINT STOCK COMPANY »AIR COMPANY 'YAKUTIA'«	464	SYL	Rosja
JOINT STOCK COMPANY »RUSJET«	498	RSJ	Rosja
JOINT STOCK COMPANY »UVT AERO«	567	UVT	Rosja
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rosja
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rosja
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
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
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	FS100	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 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.