# 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**

**(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 rozporządzeniem (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, Demokratycznej Republiki Konga, Gwinei Równikowej, Kazachstanu, Kirgistanu, Konga (Brazzaville), Libii, Nepalu, Republiki Dominikańskiej i Sierra Leone. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Angoli, na Białorusi, w Indonezji, Nigerii i Rosji.

(6) Agencja powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o ocenach technicznych przeprowadzonych w związku z początkową oceną i ciągłym monitorowaniem zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego („TCO") wydanych na podstawie przepisów 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 określonemu 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 określonemu 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 przekazała 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 oraz przedstawił bieżące statystyki komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych objętych zakazem.

**Unijni przewoźnicy lotniczy**

(10) W następstwie dokonanej przez Agencję analizy informacji wynikających z inspekcji na płycie przeprowadzonych w odniesieniu do statków powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych oraz z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez Agencję, a także szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, kilka państw członkowskich wprowadziło pewne środki egzekwowania prawa oraz poinformowało Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o tych środkach.

(11) Państwa członkowskie jeszcze raz potwierdziły swoją gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały, iż nieprzestrzeganie przez unijnych przewoźników lotniczych odpowiednich norm bezpieczeństwa powoduje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa. W związku z powyższym Bułgaria powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o działaniach podjętych przez nią w stosunku do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Bułgarii.

**Przewoźnicy lotniczy z Armenii**

(12) Przewoźnicy lotniczy z Armenii nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

(13) W październiku 2019 r. Komisja powiadomiła Komitet Lotnictwa Cywilnego Armenii („CAC") o pewnych zastrzeżeniach odnoszących się do bezpieczeństwa związanych z przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez CAC.

(14) Po wystąpieniu CAC przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2019 r., w dniach 3–7 lutego 2020 r. eksperci z Komisji, Agencji i państw członkowskich („zespół ds. oceny") przeprowadzili w Armenii unijną wizytację oceniającą na miejscu w biurach CAC oraz w biurach dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii, a mianowicie *Aircompany Armenia* i *Armenia Airways*.

(15) Ze sprawozdania z wizytacji oceniającej jasno wynika, że CAC ma słabości systemowe w zakresie zarządzania personelem, o czym świadczy brak procedur określania zapotrzebowania na siłę roboczą, brak procedur i metodyki określania wymogów w zakresie szkolenia personelu oraz ich skutecznego wdrażania, a także brak udokumentowanych opisów stanowisk pracy dla szeregu funkcji pełnionych przez CAC i zleconych na zewnątrz.

(16) W szczególności w odniesieniu do szkolenia personelu w sprawozdaniu z wizytacji oceniającej odnotowano poważny charakter stwierdzonych uchybień, jeżeli chodzi o rzeczywistą zdolność CAC do prawidłowego prowadzenia procesu certyfikacji i nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Armenii.

([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).

(17) Ponadto ze sprawozdania z wizytacji oceniającej wynika wyraźnie, że CAC nie posiada funkcji zarządzania jakością potrzebnej do sprawowania nadzoru nad administrowaniem wymogami prawnymi, regulacyjnymi i technicznymi oraz ich odzwierciedleniem w postaci skutecznej struktury organizacyjnej i procesów biznesowych.

(18) W szczególności jeżeli chodzi o departament ds. operacji lotniczych CAC, w sprawozdaniu z wizytacji oceniającej odnotowano brak uporządkowanego systemu zarządzania dokumentami, dzięki któremu można by zapewnić identyfikowalność certyfikacji, a w konsekwencji CAC nie był w stanie przedstawić wymaganych dowodów na prowadzenie działań w ramach wydawania przewoźnikom lotniczym ich pierwotnych certyfikatów przewoźnika lotniczego („AOC").

(19) Jeżeli chodzi w szczególności o departament ds. zdatności do lotu CAC, w sprawozdaniu z wizytacji oceniającej odnotowano istnienie planu kontroli w celu nadzoru nad organizacjami zarządzania ciągłą zdatnością do lotu przewoźników lotniczych oraz zatwierdzonymi organizacjami obsługowymi, którym CAC wydaje certyfikaty.

(20) W sprawozdaniu z wizytacji oceniającej odnotowano również dowody na nieskuteczność kontroli, jako że wizytacja u przewoźników lotniczych ujawniła kilka kwestii w przedsiębiorstwach, które powinny były zostać wykryte przez CAC w ramach ich obowiązków w zakresie kontroli.

(21) Na podstawie wyników unijnej wizytacji oceniającej na miejscu Komisja zaprosiła CAC na wysłuchanie przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w dniu 12 maja 2020 r. Przy tej okazji Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE wysłuchał również przewoźników lotniczych *Aircompany Armenia*, *Atlantis Armenian Airlines*, *Atlantis European Airways*, *Armenia Airways*, *Armenian Helicopters* i *Skyball*.

(22) Podczas wysłuchania CAC poinformował Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o środkach poprawy bezpieczeństwa wprowadzonych od czasu wystąpienia przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2019 r. i podkreślił swoje zaangażowanie na rzecz kontynuowania tychże starań oraz dodatkowych wysiłków w celu dalszej poprawy nadzoru nad bezpieczeństwem w Armenii. Szczególną uwagę zwrócono na wsparcie udzielone CAC w tym względzie przez rząd Armenii. Ponadto podczas wysłuchania podkreślono szeroko zakrojone starania na rzecz umożliwienia pomocy technicznej i współpracy z innymi państwami i organizacjami międzynarodowymi.

(23) W odniesieniu do uwag zawartych w sprawozdaniu z wizytacji oceniającej CAC przedstawił szczegółowe informacje dotyczące środków wprowadzonych w następstwie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu dotyczącej struktury organizacyjnej CAC. W szczególności wymieniono środki związane z poprawą zarządzania personelem oraz usprawnienia w odniesieniu do departamentu ds. operacji lotniczych CAC oraz procesu wydawania AOC przez CAC, jak również do szkolenia inspektorów CAC. Ponadto CAC przedstawił szczegółowe informacje na temat starań podejmowanych w celu opracowania podręcznika zintegrowanego zarządzania i wewnętrznego elektronicznego systemu zarządzania dokumentami.

(24) Uwagę Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zwrócono w szczególności na wysiłki podejmowane w celu rozpoczęcia, we współpracy z Komisją i państwami członkowskimi UE, ponownej certyfikacji wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii, w połączeniu ze stosownym wsparciem dla swoich pracowników w zakresie szkolenia zasadniczego.

(25) Ponadto CAC podkreślił wyniki działań podjętych w celu cofnięcia AOC armeńskim certyfikowanym przewoźnikom lotniczym, których nie uznaje się już za spełniających międzynarodowe normy bezpieczeństwa lotniczego.

(26) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE uznają, że obecna sytuacja jest wynikiem długiego okresu nieskutecznych działań i zaniedbań. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE uznają również poczynione starania i zachęcają CAC do ich kontynuowania. Odnotowują znaczenie zaangażowania rządu armeńskiego w tym względzie i również wyrazili zobowiązanie do wspierania CAC i współpracy z nim w jego działaniach. Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE z aprobatą odnotowują osobiste zdolności i zaangażowanie przewodniczącego CAC w realizację tych działań.

(27) Niemniej jednak na podstawie wszystkich dostępnych dowodów, w tym w szczególności z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, należy stwierdzić, że zdolność CAC do nadzorowania działalności lotniczej w Armenii jest niewystarczająca i nie spełnia obowiązujących minimalnych międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Konieczna będzie znaczna dalsza poprawa zdolności CAC, aby wyeliminować obecne uchybienia w zakresie bezpieczeństwa. Obecnie, ze względu na istotne uchybienia stwierdzone na poziomie zarządzania personelem, szkoleń personelu i funkcji zarządzania jakością, w połączeniu z nieodpowiednią działalnością certyfikacyjną oraz nieskutecznym nadzorem nad przewoźnikami lotniczymi, wykazano, że CAC nie posiada wystarczającej zdolności do wdrożenia stosownych międzynarodowych norm bezpieczeństwa, a jego zdolność nadzorcza nie jest w stanie zagwarantować, że przewoźnicy lotniczy, którym wydał certyfikaty, będą stale prowadzeni zgodnie ze stosownymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(28) *Aircompany Armenia* dysponuje flotą składającą się z dwóch statków powietrznych Boeing B737. Zgodnie z oświadczeniem tego przedsiębiorstwa jest ono ściśle powiązane z *Georgian Airways*, przewoźnikiem lotniczym posiadającym certyfikat wydany w Gruzji, z którym *Aircompany Armenia* ustanowiła ścisłe porozumienia administracyjne i operacyjne. W tym względzie unijna wizytacja oceniająca na miejscu wykazała, że szkolenie pilotów *Aircompany Armenia* jest prowadzone zgodnie z procedurami *Georgian Airways*, a nie własnymi.

(29) Podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu stwierdzono, że *Aircompany Armenia* dysponuje pracownikami, którzy dzięki znajomości istniejących systemów i instrukcji są w stanie zarządzać różnymi operacjami. Większość problemów lub niedociągnięć stwierdzonych podczas wizytacji wiąże się z jasnością procedur i kontrolą działań zleconych podwykonawcom, które są w większości prowadzone przez *Georgian Airways*.

(30) Jasne jest jednak, że należy dalej rozwijać istniejący w *Aircompany Armenia* system monitorowania zgodności z przepisami w celu zapewnienia identyfikacji niezgodności z przepisami krajowymi oraz z przepisami zatwierdzonych instrukcji operacyjnych, w tym w odniesieniu do systemu prowadzenia rejestrów.

(31) Podczas wysłuchania przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE *Aircompany Armenia* przedstawiła szczegółowe informacje na temat środków wprowadzonych w celu uwzględnienia uwag i zaleceń przekazanych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, stwierdzając, że podjęto działania w odniesieniu do sześciu spośród siedmiu uwag. Nie przedstawiono jednak na to dowodów.

(32) *Atlantis Armenian Airlines* jest armeńskim przewoźnikiem lotniczym, który dysponuje jednym statkiem powietrznym Let L-410. Podczas wysłuchania tenże przewoźnik lotniczy przedstawił w ogólnym zarysie przedsiębiorstwo, w tym dostępne zasoby, plan rozwoju floty, swój system zarządzania bezpieczeństwem i program monitorowania danych lotu.

(33) *Atlantis European Airways* dysponuje flotą trzech statków powietrznych Airbus A320. W trakcie wysłuchania ten przewoźnik lotniczy przedstawił misję przedsiębiorstwa, strukturę organizacyjną, plan szkoleń swojego personelu oraz wyniki programu SAFA z ostatniego roku. Ponadto przekazano informacje na temat wyników audytu TCO przeprowadzonego przez EASA wobec tego przewoźnika lotniczego.

(34) *Armenia Airways* jest armeńskim certyfikowanym przewoźnikiem lotniczym z flotą składającą się z jednego statku powietrznego British Aerospace BAe-146-300.

(35) Podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu zespół oceniający stwierdził szereg uchybień, które wymagają natychmiastowej uwagi, a mianowicie w odniesieniu do rejestrowania i śledzenia audytów oraz ustaleń audytu. Zespół oceniający znalazł również dowody na nieskuteczność systemu zarządzania jakością, a biorąc pod uwagę plany rozwoju *Armenia Airways*, należy podjąć starania w celu ustanowienia w pełni funkcjonującego systemu monitorowania zgodności z przepisami w celu identyfikacji ewentualnych niedociągnięć, które mogą mieć wpływ na operacje, oraz w celu zapewnienia zgodności z zatwierdzoną instrukcją operacyjną. Należy zwrócić szczególną uwagę na szkolenie pilotów w celu zapewnienia kompetencji załóg.

(36) Podczas wysłuchania przewoźnik lotniczy *Armenia Airways* przedstawił w ogólnym zarysie swoją sytuację oraz środki wprowadzone w następstwie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Zgodnie z informacjami przekazanymi podczas wysłuchania podjęto działania w odniesieniu do wszystkich uwag przedstawionych przez zespół oceniający, z wyjątkiem dwóch, z którymi przewoźnik lotniczy się nie zgodził. Nie przedstawiono jednak na to dowodów.

(37) *Armenian Helicopters* to armeński prywatny przewoźnik lotniczy, który z użyciem śmigłowców wykonuje krajowe i międzynarodowe loty czarterowe, jak również realizuje medyczny transport ratunkowy. Podczas wysłuchania przewoźnik ten przedstawił strukturę i funkcjonowanie swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

(38) *Skyball* jest armeńskim przewoźnikiem lotniczym dysponującym jednym balonem na ogrzane powietrze. Podczas wysłuchania tenże przewoźnik lotniczy przedstawił w ogólnym zarysie swoją organizację i działalność, w tym informacje dotyczące jego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

(39) Żadne z informacji lub dowodów przedstawionych przez któregokolwiek z przewoźników lotniczych przed wysłuchaniem lub w jego trakcie nie dały Komisji ani Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE podstaw, by mieć pewność, że własne systemy zapewniania zgodności z przepisami i systemy bezpieczeństwa przewoźników lotniczych mogłyby zrekompensować brak nadzoru nad bezpieczeństwem ze strony CAC.

(40) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Armenii istnieją podstawy do wprowadzenia zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii i do uwzględnienia wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006).

(41) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Armenii.

**Przewoźnicy lotniczy z Kongo (Brazzaville)**

(42) W 2009 r. przewoźnicy lotniczy z Kongo (Brazzaville) zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ([6]).

(43) Pismem z dnia 19 grudnia 2019 r. Komisja zwróciła się do *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (Brazzaville)* („ANAC Kongo") o przedstawienie wykazu dokumentów dotyczących struktury tego urzędu, jego systemu nadzoru i działalności, w tym środków egzekwowania prawa wprowadzonych od 2017 r., a także aktualnego wykazu posiadaczy AOC oraz zarejestrowanych statków powietrznych.

(44) W dniu 5 lutego 2020 r. ANAC Kongo przekazał wymagane informacje. ANAC Kongo poinformował również Komisję, że od czasu ostatniej aktualizacji przekazanej Komisji przez ten urząd cofnięte zostały AOC przewoźników lotniczych *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S.A.* i *Mistral Aviation*, a nowy przewoźnik lotniczy *Société Nouvelle Air Congo* (AOC nr CG-CTA 004) uzyskał certyfikat. ANAC Kongo nie przedstawił dowodów na to, że nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad tym przewoźnikiem lotniczym jest zapewniony zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Ponieważ ANAC Kongo nie wykazał, że posiada wystarczającą zdolność do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC temu nowemu przewoźnikowi lotniczemu nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(45) Komisja odnotowuje, że podczas skoordynowanej inspekcji potwierdzającej ICAO, która miała miejsce w czerwcu 2019 r., stwierdzono, iż skuteczne wdrożenie międzynarodowych norm bezpieczeństwa w Kongo (Brazzaville) wzrosło do poziomu 66,99 %. Mimo że ANAC Kongo poczynił wyraźne postępy, jeżeli chodzi o zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, należy zweryfikować te postępy w trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w ANAC Kongo i u wybranych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kongo (Brazzaville), zanim brana będzie pod uwagę jakakolwiek decyzja w sprawie zniesienia zakazu wykonywania przewozów w ramach Unii.

(46) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych z Konga (Brazzaville) podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *Société Nouvelle Air Congo* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz w celu wykreślenia z tego załącznika *Aero Service*, *Emeraude*, *Equatorial Congo Airlines S.A.* i *Mistral Aviation*.

(47) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kongo (Brazzaville) państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kongo (Brazzaville).

**Przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga**

(48) W 2006 r. przewoźnicy lotniczy z Demokratycznej Republiki Konga zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ([7]).

(49) W ramach stałego monitorowania w dniu 22 kwietnia 2020 r. Komisja zwróciła się do *Autorité de l'Aviation Civile* w Demokratycznej Republice Konga („AAC/RDC") o przedstawienie wykazu wszystkich posiadaczy AOC wydanych w Demokratycznej Republice Konga.

([6]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1144/2009 z dnia 26 listopada 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 312 z 27.11.2009, s. 16).

([7]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 910/2006 z dnia 20 czerwca 2006 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 168 z 21.6.2006, s. 16).

(50) W dniu 6 maja 2020 r. AAC/RDC poinformował Komisję, że nowy przewoźnik lotniczy *Mwant Jet* (AOC nr AAC/D-G/OPS-09/09) uzyskał certyfikat od czasu ostatniej aktualizacji przekazanej Komisji przez AAC/RDC. W dniu 13 maja 2020 r. AAC/RDC poinformował również, że przewoźnicy lotniczy *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Serve Air* i *Will Airlift* zaprzestali prowadzenia operacji lotniczych, przy czym nigdy nie posiadali AOC. AAC/RDC poinformował również Komisję, że przewoźnicy lotniczy *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair* i *Transair Cargo Services* nie posiadają AOC i są obecnie zaangażowani w proces certyfikacji. Ponadto AAC/RDC poinformował Komisję, że nazwa przewoźnika lotniczego *Services Air* uległa zmianie i że ten przewoźnik lotniczy posiada obecnie AOC pod nazwą *Serve Air Cargo*. Ponieważ AAC/RDC nie wykazał, że posiada wystarczającą zdolność do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC temu nowemu przewoźnikowi lotniczemu nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(51) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych z Demokratycznej Republiki Konga podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *Mwant Jet* i *Serve Air Cargo* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz w celu wykreślenia z tego załącznika *Air Tropiques*, *Blue Airlines*, *Blue Sky*, *Dakota*, *Korongo Airlines*, *Mango Airlines*, *Will Airlift*, *Air Kasai*, *Doren Air Congo*, *Gomair*, *Transair Cargo Services*, *Serve Air* i *Services Air*.

(52) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Demokratycznej Republice Konga.

**Przewoźnicy lotniczy z Republiki Dominikańskiej**

(53) Przewoźnicy lotniczy z Republiki Dominikańskiej nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

(54) W dniu 15 kwietnia 2019 r., w następstwie stwierdzenia przez Agencję uchybień w zakresie bezpieczeństwa w ramach procedury wydawania zezwoleń dla operatora z państwa trzeciego oraz w oparciu o analizę inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu SAFA, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006 Komisja rozpoczęła konsultacje z Instituto Dominicano de Aviación Civil („IDAC").

(55) W dniach 27–31 stycznia 2020 r. eksperci z Komisji, Agencji i państw członkowskich („zespół ds. oceny") przeprowadzili unijną wizytację oceniającą na miejscu w Republice Dominikańskiej w biurach IDAC.

(56) IDAC okazuje się dobrze zorganizowaną organizacją, posiadającą zadowalającą obsadę i odpowiednie finansowanie, która od 2018 r. rozpoczęła wdrażanie nowoczesnych technik zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, z zastosowaniem podejścia opartego na zarządzaniu bezpieczeństwem lub wynikach, w celu uzupełnienia bardziej tradycyjnych działań nadzorczych opartych na badaniu przestrzegania przepisów. Ramy legislacyjne (prawo lotnicze i przepisy techniczne – RAD) wydają się należycie uwzględniać wszystkie obszary objęte załącznikami do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i są regularnie zmieniane.

(57) Zespół ds. oceny stwierdził, że IDAC ma możliwości nadzorowania działalności lotniczej w Republice Dominikańskiej. Mimo że w odniesieniu do skuteczności egzekwowania przepisów konieczna jest pewna liczba usprawnień w IDAC, zespół ds. oceny nie stwierdził żadnego bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w momencie wizyty, ani na podstawie kontroli w biurach IDAC, ani na podstawie obserwacji podczas wizyt u szeregu przewoźników lotniczych. Zespół ds. oceny stwierdził jednak, że obecnie IDAC nie prowadzi klasyfikacji ustaleń pod kątem stopnia ich krytyczności w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego, w związku z czym ustalenia (o dowolnym stopniu wpływu na bezpieczeństwo) oraz same uwagi są traktowane w taki sam sposób w procesie działań następczych. W związku z tym nie można było wykazać, że IDAC lub przewoźnicy lotniczy, których to dotyczy, zapewniają odpowiednie ustawianie ważności ustaleń krytycznych dla bezpieczeństwa.

(58) Uwzględniając fakt, że sytuacja ta ma potencjalnie szkodliwy wpływ na egzekwowanie przepisów, to silne elementy systemu w zakresie zasobów i regulacji wskazują, że istnieją warunki do poprawy sytuacji w przyszłości, natomiast stwierdzone słabe elementy nie posiadają żadnych cech krytycznych, które mogą zablokować taką poprawę.

(59) W dniu 15 kwietnia 2020 r. IDAC przesłał Komisji plan działania na rzecz usunięcia niedociągnięć stwierdzonych i zgłoszonych przez zespół oceniający. Komisja uważa, że planowane działania, jeżeli zostaną należycie zrealizowane w proponowanych ramach czasowych, powinny doprowadzić do rozwiązania zidentyfikowanych problemów. IDAC powinien regularnie przekazywać Komisji aktualne informacje na temat postępów w realizacji tych planowanych działań.

(60) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Republiki Dominikańskiej nie istnieją podstawy do wprowadzenia zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.

(61) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Dominikańskiej państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Republice Dominikańskiej.

(62) Jeżeli jakiekolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywać będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

**Przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej**

(63) W 2006 r. przewoźnicy lotniczy z Gwinei Równikowej zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ([8]).

(64) W następstwie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, która miała miejsce w październiku 2017 r., oraz po wysłuchaniu przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2017 r., w grudniu 2018 r. Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial („AAGE") zadeklarował wobec Komisji zainteresowanie wznowieniem dialogu w sprawie zmiany załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej.

(65) AAGE, na wniosek, przedłożył Komisji informacje na temat ulepszeń wprowadzonych w jego systemie nadzoru nad bezpieczeństwem. Na podstawie otrzymanych informacji Komisja odnotowuje poczynione postępy, jednak nadal występują pewne uchybienia w podstawowych kwestiach, takich jak analiza przyczyn, która jest kluczowym elementem zapobiegania ponownemu wystąpieniu niezgodności.

(66) W dniu 10 marca 2020 r. odbyło się posiedzenie poświęcone konsultacjom technicznym z udziałem przedstawicieli Komisji, Agencji, państw członkowskich i AAGE, podczas którego AAGE przekazał informacje na temat swoich działań nadzorczych oraz postępów w realizacji planu działań naprawczych opracowanego w 2017 r. Ponadto AAGE poinformował Komisję, że floty operacyjne odpowiednio *Ceiba Intercontinental* i *Cronos Airlines* zostały u każdego z tych przewoźników lotniczych ograniczone do jednego średniej wielkości statku powietrznego.

(67) Ponieważ dostępne obecnie informacje nie wystarczają do usunięcia wątpliwości co do istniejących uchybień, należy zorganizować nową unijną wizytację oceniającą na miejscu w celu dodatkowej weryfikacji zdolności Gwinei Równikowej do zapewnienia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem.

(68) W oparciu o aktualnie dostępne informacje i zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Gwinei Równikowej nie istnieją podstawy do wprowadzenia zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.

(69) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Gwinei Równikowej.

**Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu**

(70) W 2016 r. przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu zostali wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ([9]).

([8]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).

([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).

(71) W ramach stałego monitorowania w następstwie wykreślenia Kazachstanu z wykazu bezpieczeństwa lotniczego Komisja, pismem z dnia 10 lutego 2020 r., powiadomiła Komitet Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu („CAC KZ") o pewnych zastrzeżeniach odnoszących się do bezpieczeństwa związanych z przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane przez CAC KZ, w szczególności odnośnie do *BEK Air*.

(72) W dniu 28 lutego 2020 r. CAC KZ i Administracja Lotnictwa Kazachstanu S.A. („AAK") powiadomiły Komisję o działaniach w dziedzinie nadzoru przeprowadzonych w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie w okresie ostatnich trzech lat oraz o nadzorze sprawowanym w odniesieniu do przewoźnika lotniczego *BEK Air*. W tym kontekście Komisja zwróciła się o przedstawienie dowodów na utrzymującą się zdolność Kazachstanu do zapewnienia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem.

(73) Jeżeli chodzi w szczególności o przewoźnika lotniczego *BEK Air*, w dniu 21 kwietnia 2020 r. cofnięto AOC tego przewoźnika. AOC innego przewoźnika lotniczego *Azee Air* zawieszono do czasu podjęcia dalszych działań nadzorczych.

(74) Uznając ostatnie kroki przedsięwzięte przez AAK w celu zwiększenia swoich zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, Komisja, na podstawie analizy dostarczonych dokumentów i informacji, podjęła decyzję o rozpoczęciu konsultacji z CAC KZ i AAK, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006.

(75) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie w stosunku do przewoźników lotniczych z Kazachstanu nie istnieją podstawy do wprowadzenia zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.

(76) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kazachstanie.

(77) Jeżeli jakiekolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywać będą na istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

**Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu**

(78) W 2006 r. przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ([10]).

(79) W dniu 2 sierpnia 2019 r. Komisja zwróciła się do Agencji Lotnictwa Cywilnego Republiki Kirgiskiej („CAA KG") o przedstawienie wykazu dokumentów dotyczących struktury tego urzędu, jego systemu nadzoru i działalności, w tym środków egzekwowania prawa wprowadzonych od 2017 r., a także aktualnego wykazu posiadaczy AOC oraz zarejestrowanych statków powietrznych.

(80) W dniu 10 września 2019 r. CAA KG przekazała wymagane informacje. CAA KG poinformowała również Komisję, że od czasu ostatniej aktualizacji przekazanej Komisji AOC przewoźników lotniczych *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* i *Valor Air* zostały cofnięte oraz że nowy przewoźnik lotniczy *Air Company Air KG* (AOC nr 50) uzyskał certyfikat. Ponieważ CAA KG nie wykazała, że posiada wystarczającą zdolność do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC temu nowemu przewoźnikowi lotniczemu nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(81) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych z Kirgistanu podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *Air Company Air KG* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz w celu wykreślenia z tego załącznika *Air Bishkek*, *Central Asian Aviation Services (Caas)*, *Heli Sky*, *Air Kyrgyzstan*, *Manas Airways*, *S Group International*, *Sky Bishkek*, *Sky Way Air* i *Valor Air*.

(82) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kirgistanie państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Kirgistanie.

([10]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1543/2006 z dnia 12 października 2006 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu 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 Libii**

(83) W 2014 r. przewoźnicy lotniczy z Libii zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ([11]).

(84) W ramach stałego monitorowania w dniu 22 kwietnia 2020 r. Komisja zwróciła się do libijskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („LCAA") o przedstawienie wykazu wszystkich posiadaczy AOC wydanych w Libii.

(85) W dniu 4 maja 2020 r. LCAA poinformował Komisję, że AOC przewoźnika lotniczego *Ghadames Air Transport* został cofnięty oraz że nowi przewoźnicy lotniczy *Al Maha Aviation* (AOC nr 030/18) i *Libyan Wings Airlines JSC* (AOC nr 029/15) uzyskali certyfikaty. Ponieważ LCAA nie wykazał się wystarczającą zdolnością do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC tym nowym przewoźnikom lotniczym nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(86) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Libii wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *Al Maha Aviation* i *Libyan Wings Airlines JSC* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz w celu wykreślenia z tego załącznika *Ghadames Air Transport*.

(87) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libii państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Libii.

**Przewoźnicy lotniczy z Nepalu**

(88) W 2013 r. przewoźnicy lotniczy z Nepalu zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ([12]).

(89) W ramach stałego monitorowania w dniu 22 kwietnia 2020 r. Komisja zwróciła się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nepalu („CAAN") o przedstawienie wykazu wszystkich posiadaczy AOC wydanych w Nepalu.

(90) W dniu 3 maja 2020 r. CAAN poinformował Komisję, że AOC przewoźnika lotniczego *Air Kasthamandap* został cofnięty oraz że nowi przewoźnicy lotniczy *Heli Everest* (AOC nr 086/2016) i *Kailash Helicopter Services* (AOC nr 087/2018) uzyskali certyfikaty. CAAN poinformował również, że przewoźnik lotniczy *Muktinath Airlines* zmienił nazwę na *Prabhu Helicopters*. Ponieważ CAAN nie wykazał się wystarczającą zdolnością do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC tym nowym przewoźnikom lotniczym nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(91) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Nepalu wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia *Heli Everest* i *Kailash Helicopter Services* w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 oraz w celu wykreślenia z tego załącznika *Air Kasthamandap*.

(92) W drodze prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 priorytetowych inspekcji na płycie wszystkich przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nepalu państwa członkowskie powinny nadal weryfikować faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Nepalu.

**Przewoźnicy lotniczy z Sierra Leone**

(93) W 2006 r. przewoźnicy lotniczy z Sierra Leone zostali uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ([13]).

---

([11]) 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).

([12]) 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).

([13]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 910/2006 z dnia 20 czerwca 2006 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 168 z 21.6.2006, s. 16).

(94) W ramach stałego monitorowania w dniu 22 kwietnia 2020 r. Komisja zwróciła się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego Sierra Leone („SLCAA") o przedstawienie wykazu wszystkich posiadaczy AOC wydanych w Sierra Leone.

(95) W dniu 2 maja 2020 r. SLCAA poinformował Komisję, że AOC przewoźników lotniczych *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* i *Teebah Airways* zostały cofnięte i że obecnie w Sierra Leone nie ma żadnych posiadaczy AOC.

(96) Ponieważ SLCAA nie wykazał, że posiada wystarczającą zdolność do wdrożenia i egzekwowania odpowiednich norm bezpieczeństwa, wydanie AOC jakimkolwiek nowym przewoźnikom lotniczym nie gwarantuje wystarczającej zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

(97) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że wykaz przewoźników lotniczych z Sierra Leone podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii powinien zostać zmieniony w celu wykreślenia przewoźników lotniczych *Air Rum*, *Destiny Air Services*, *Heavylift Cargo*, *Orange Air Sierra Leone*, *Paramount Airlines*, *Seven Four Eight Air Services* i *Teebah Airways* z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.

(98) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

(99) 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 niezbędne jest, aby decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii były publikowane i wchodziły w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.

(100) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE powołanego rozporządzeniem (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 2 czerwca 2020 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 |
| **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 leasing statków powietrznych z załogą od przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Trzyliterowy kod ICAO | Państwo operatora |
|---|---|---|---|
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Armenia |
| *ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES* | AM AOC 068 | AEU | Armenia |
| *ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS* | AM AOC 017 | LUR | Armenia |
| *MARS AVIA* | AM AOC 066 | MRS | Armenia |
| *SKYBALL* | AM AOC 069 | 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 | Nieznany | 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 (DRK), w tym:** | | | **Demokratyczna Republika Konga (DRK)** |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *AIR KATANGA* | AAC/DG/OPS-09/08 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *BUSY BEE CONGO* | AAC/DG/OPS-09/04 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | AAC/DG/OPS-09/02 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *KIN AVIA* | AAC/DG/OPS-09/10 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *MALU AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/05 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *SERVE AIR CARGO* | AAC/DG/OPS-09/07 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *SWALA AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/06 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |
| *MWANT JET* | AAC/DG/OPS-09/09 | Nieznany | Demokratyczna Republika Konga (DRK) |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Trzyliterowy kod ICAO | Państwo operatora |
|---|---|---|---|
| **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/DGA-C/SOPS | CEL | Gwinea Równikowa |
| *CRONOS AIRLINES* | 2011/0004/MTTCT/DGA-C/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** |
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | Nieznany | Kirgistan |
| *AIR MANAS* | 17 | MBB | Kirgistan |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Kirgistan |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Kirgistan |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Kirgistan |
| **Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii** | | | **Liberia** |
| **Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:** | | | **Libia** |
| *AFRIQIYAH AIRWAYS* | 007/01 | AAW | Libia |
| *AIR LIBYA* | 004/01 | TLR | Libia |
| *AL MAHA AVIATION* | 030/18 | Nieznany | Libia |

| Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic) | Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego | Trzyliterowy kod ICAO | Państwo operatora |
|---|---|---|---|
| *BURAQ AIR* | 002/01 | BRQ | Libia |
| *GLOBAL AVIATION AND SERVICES* | 008/05 | GAK | 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 Mołdawii, z wyjątkiem przewoźników *Air Moldova*, *Fly One* i *Aerotranscargo*, w tym:** | | | **Mołdawia** |
| *Î.M »VALAN ICC« SRL* | MD009 | VLN | Mołdawia |
| *CA »AIM AIR« SRL* | MD015 | AAM | Mołdawia |
| *CA »AIR STORK« SRL* | MD018 | MSB | Mołdawia |
| *Î M »MEGAVIATION« SRL* | MD019 | ARM | Mołdawia |
| *CA »PECOTOX-AIR« SRL* | MD020 | PXA | Mołdawia |
| *CA »TERRA AVIA« SRL* | MD022 | TVR | Mołdawia |
| *CA »FLY PRO« SRL* | MD023 | PVV | Mołdawia |
| **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 |

| 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 |
|---|---|---|---|
| *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 rejestru |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *AIR SERVICE COMORES* | 06-819/TA-15/DGACM | KMD | Komory | Cała flota z wyjątkiem: LET 410 UVP | Cała flota z wyjątkiem: D6-CAM (851336) | Komory |
| *IRAN AIR* | FS100 | IRA | Iran | Wszystkie statki powietrzne należące do 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 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 leasing statków powietrznych z załogą od przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa."