



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/1144

z dnia 3 czerwca 2025 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 załączniku A lub B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (4) Komisja umożliwiła zainteresowanym przewoźnikom lotniczym zapoznanie się ze wszystkimi odpowiednimi dokumentami, przedstawienie uwag na piśmie i dokonanie ustnej prezentacji przed Komisją oraz przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (5) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2023/660 ⁽³⁾ Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o trwających konsultacjach z właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi z Armenii, Iraku, Kirgistanu, Libii, Surinamu i Tanzanii. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Angoli, Egipcie, Kazachstanie, Kenii, Nepalu, Pakistanie i Sierra Leone.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/660 z dnia 2 grudnia 2022 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub podlegających ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w Unii, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady, oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 83 z 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

- (6) Agencja powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o ocenach technicznych przeprowadzonych w związku z początkową oceną i stałym monitorowaniem zezwoleń dla operatorów z państw trzecich („TCO”) wydanych na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014 ⁽⁴⁾.
- (7) Agencja przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE wyniki analizy inspekcji na płycie przeprowadzonych w ramach programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych („program SAFA”) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽⁵⁾.
- (8) Dodatkowo Agencja przedstawiła Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE informacje na temat projektów pomocy technicznej realizowanych w państwach trzecich, na które ma wpływ zakaz wykonywania przewozów zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 474/2006. Agencja przekazała także informacje o planach dalszej pomocy technicznej i współpracy służącej zwiększeniu potencjału administracyjno-technicznego urzędów lotnictwa cywilnego w państwach trzecich, aby pomóc im zapewnić zgodność z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz informacje o wnioskach o taką pomoc i współpracę. Państwa członkowskie poproszono o udzielanie odpowiedzi na takie wnioski na zasadzie dwustronnej, w porozumieniu z Komisją i Agencją. W tym względzie Komisja po raz kolejny podkreśliła użyteczność przekazywania międzynarodowej społeczności lotniczej informacji, zwłaszcza za pośrednictwem partnerstwa na rzecz pomocy we wdrażaniu norm bezpieczeństwa lotniczego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), na temat pomocy technicznej dla państw trzecich, jakiej udziela Unia i państwa członkowskie, aby poprawić bezpieczeństwo lotnicze na całym świecie.
- (9) Eurocontrol przedłożył Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zaktualizowane informacje na temat statusu funkcji ostrzegawczej programu SAFA i funkcji alarmowania TCO, łącznie ze statystykami komunikatów alarmowych dotyczących przewoźników lotniczych objętych zakazem.

Unijni przewoźnicy lotniczy

- (10) W następstwie dokonanej przez Agencję analizy informacji pozyskanych z inspekcji na płycie przeprowadzonych w odniesieniu do statków powietrznych należących do unijnych przewoźników lotniczych oraz z inspekcji standaryzacyjnych przeprowadzonych przez Agencję, uzupełnionej również informacjami wynikającymi ze szczegółowych inspekcji i kontroli przeprowadzonych przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, państwa członkowskie wraz z Agencją, działające jako właściwe organy, wprowadziły pewne środki naprawcze i środki egzekwowania prawa oraz poinformowały Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o tych środkach.
- (11) Państwa członkowskie i Agencja, działające jako właściwe organy, jeszcze raz potwierdziły gotowość do podjęcia koniecznych działań w przypadku, gdyby istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa wskazywały na bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania przez unijnych przewoźników lotniczych odpowiednich norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Armenii

- (12) W czerwcu 2020 r. wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Armenii zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/736 ⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj>).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

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

- (13) W dniu 9 kwietnia 2025 r., w ramach stałych działań w zakresie monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Armenii, w tym zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem Komitetu Lotnictwa Cywilnego Armenii („CAC”), odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i CAC. Podczas posiedzenia Komisja poinformowała CAC o wynikach swojej oceny planu działań naprawczych przedłożonego w grudniu 2024 r. Plan został przygotowany przez CAC w odpowiedzi na uwagi z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, która odbyła się w Armenii w 2020 r.
- (14) Plan przedstawiony przez CAC jest kompleksowy i szczegółowy oraz wykazuje wyraźne wysiłki na rzecz dostosowania krajowego nadzoru nad lotnictwem do oczekiwań regulacyjnych UE w odniesieniu do wniosków z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w 2020 r. Pozytywne zmiany obejmują formalne przyjęcie kilku przepisów krajowych zgodnie z wymogami UE, kroki w kierunku wdrożenia zasad nadzoru opartych na analizie ryzyka oraz poprawę dokumentacji szkoleniowej i rejestrów dla inspektorów.
- (15) Chociaż plan działań naprawczych przedstawia kompleksowe podejście do zidentyfikowanych uwag, wydaje się, że kilka kwestii pozostaje nierozwiązanych lub niedostatecznie popartych dowodami, jak np. brak klasyfikacji ustaleń, niewystarczający dowód wdrożenia planów nadzoru oraz niedociągnięcia w zakresie kontroli dokumentacji i tłumaczenia. Ponadto utrzymują się niespójności w zakresie jakości i kompletności dokumentacji szkoleniowej, procedur licencjonowania i mechanizmów nadzoru, które należy ocenić za pomocą dodatkowych ocen na miejscu, zanim możliwe będzie podjęcie ostatecznej decyzji w sprawie adekwatności planu.
- (16) W świetle utrzymujących się niedociągnięć i potrzeby bardziej szczegółowej oceny wdrażania na miejscu Komisja uważa, że dalsza zdalna ocena sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Armenii nie zapewniłaby wystarczającej dodatkowej jasności. W związku z tym przewiduje się przeprowadzenie w trzecim kwartale 2025 r. unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Celem tej wizytacji będzie zweryfikowanie skutecznego stosowania środków naprawczych przedstawionych przez CAC, w tym środków omówionych podczas wymiany informacji w latach 2024 i 2025.
- (17) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Armenii.
- (18) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Armenii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Iraku

- (19) W grudniu 2015 r. i listopadzie 2023 r. przewoźnicy lotniczy *Iraqi Airways* i *Fly Baghdad* zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 odpowiednio rozporządzeniami wykonawczymi Komisji (UE) 2015/2322 ⁽⁷⁾ i (UE) 2023/2691 ⁽⁸⁾.
- (20) W dniu 23 kwietnia 2025 r., w ramach stałych działań Komisji w zakresie monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Iraku, w tym zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem irackiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („ICAA”), odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i ICAA. Podczas posiedzenia ICAA przedstawił aktualne informacje na temat starań na rzecz wzmocnienia swoich ram ustawodawczych i regulacyjnych, a także na temat wyników w zakresie nadzoru.
- (21) ICAA przedstawił szczegółową prezentację na temat bieżących wysiłków na rzecz wzmocnienia nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa poprzez zmiany legislacyjne, rozwój regulacji, inicjatywy na rzecz budowania zdolności i reformy instytucjonalne. Chociaż wysiłki te uznaje się za ważne, znajdują się one nadal na wczesnym etapie wdrażania. Utrzymują się poważne zastrzeżenia dotyczące terminowości tych środków, spójności i jakości wyników regulacyjnych oraz ich dostosowania do międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

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

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

- (22) Poczyniono pewne postępy, mianowicie w obszarach takich jak rekrutacja personelu, inicjatywy szkoleniowe oraz opracowywanie zaktualizowanych krajowych przepisów lotniczych. Kluczowe reformy, takie jak przyjęcie zmienionej ustawy o prawie lotniczym i wzmocnienie systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, pozostają niekompletne lub nie mają weryfikowalnych rezultatów.
- (23) W związku z tym wspólnie uznano, że przeprowadzenie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu we wrześniu 2025 r., jak wcześniej omówiono, byłoby przedwczesne i potencjalnie przyniosłoby efekty odwrotne do zamierzonych, biorąc pod uwagę potrzebę dalszych wymiernych i możliwych do wykazania postępów w głównych obszarach irackiego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa.
- (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 Iraku.
- (25) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Iraku, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (26) Komisja powinna podjąć dalsze działania, stosownie do potrzeb, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa wynikające z nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

Przewoźnicy lotniczy z Kirgistanu

- (27) W październiku 2006 r. przewoźnicy lotniczy certyfikowani w Kirgistanie zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1543/2006 ⁽⁹⁾.
- (28) W kontekście bieżących wymian informacji, będących wynikiem odnowionych w 2023 r. kontaktów między Komisją a Państwową Agencją Lotnictwa Cywilnego przy Radzie Ministrów Republiki Kirgiskiej („SCAA”) Komisja uruchomiła inicjatywę pomocy technicznej, wdrażaną przez Agencję w ramach rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Inicjatywa ta ma na celu wspieranie wysiłków SCAA na rzecz zwiększenia jej zdolności w zakresie nadzoru.
- (29) W ramach tej inicjatywy przeprowadzono już jedno działanie zdalne i jedną wizytę na miejscu. Wizyta była również okazją do zebrania informacji z pierwszej ręki na temat tego, w jaki sposób SCAA wdraża międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Stanowiła również okazję do przeprowadzenia symulacji unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Symulacja ta dostarczyła cennych informacji na temat ram organizacyjnych i regulacyjnych SCAA, przy czym stwierdzono, że ogólna struktura SCAA wydaje się odpowiednia do jej wielkości i zakresu odpowiedzialności, chociaż należy poprawić jej skuteczność operacyjną. Podręcznik zarządzania został zatwierdzony, ale wymaga dalszego opracowania i uspołnienia, a odpowiedzialność za badanie poważnych incydentów nadal musi zostać odpowiednio określona.
- (30) Symulacja umożliwiła określenie luk w transpozycji norm i zalecanych metod postępowania ICAO, w szczególności w odniesieniu do załączników 1, 6, 8, 18 i 19 ICAO, które to luki utrudniają pełne dostosowanie do międzynarodowych norm bezpieczeństwa. SCAA uznała te luki i rozpoczęła działania mające na celu zmianę odpowiednich przepisów, przy czym kilka projektów zmian jest przedmiotem konsultacji międzyresortowych. Ponadto SCAA podjęła kroki w celu usprawnienia zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem i ulepszenia szkoleń personelu poprzez partnerstwa z międzynarodowymi organizacjami szkoleniowymi. Należy kontynuować wysiłki w tych obszarach w celu dalszej poprawy nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa w Kirgistanie.

⁽⁹⁾ 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 określonymu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady zmienione rozporządzeniem (WE) nr 910/2006 (Dz.U. L 283 z 14.10.2006, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj>).

- (31) W dniu 2 maja 2025 r., w ramach stałych działań Komisji dotyczących monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Kirgistanie, w tym zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem SCAA, odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i SCAA. Podczas posiedzenia SCAA przedstawiła szczegółową prezentację na temat bieżących inicjatyw na rzecz wzmocnienia nadzoru nad bezpieczeństwem lotnictwa poprzez zmiany legislacyjne, rozwój regulacji, inicjatywy na rzecz budowania zdolności i reformy instytucjonalne.
- (32) SCAA opisała również swoją strukturę organizacyjną i poziom zatrudnienia, w tym system obliczania siły roboczej bezpośrednio powiązany z indywidualnymi potrzebami szkoleniowymi.
- (33) SCAA przedstawiła również postępy w dostosowywaniu swoich przepisów do międzynarodowych norm bezpieczeństwa oraz ich wdrażanie w kluczowych obszarach nadzoru. Ponadto podkreśliła bieżące prace nad usprawnieniem procesów certyfikacji i mechanizmów egzekwowania przepisów.
- (34) SCAA udostępniła kompleksowy plan działania mający na celu wyeliminowanie stwierdzonych luk regulacyjnych i wspieranie rozwoju bezpiecznego systemu lotnictwa cywilnego zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (35) Obecnie nie ma jednak wystarczających dowodów potwierdzających, że SCAA skutecznie rozwiązała wszystkie niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do zakazu wykonywania przewozów nałożonego rozporządzeniem (WE) nr 1543/2006.
- (36) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje, że obecnie nie ma podstaw do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii w odniesieniu do przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kirgistanie.
- (37) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kirgistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Libii

- (38) W grudniu 2014 r. przewoźnicy lotniczy z Libii zostali włączeni do załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 1318/2014 ⁽¹⁰⁾.
- (39) W dniu 25 marca 2025 r., w ramach stałych działań Komisji w zakresie monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Libii, w tym zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem libijskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego („LYCAA”), odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i LYCAA.
- (40) Komisja przedstawiła wyniki swojej oceny informacji przedłożonych przez LYCAA w latach 2023 i 2024. W ocenie stwierdzono istotne niedociągnięcia, w szczególności w odniesieniu do poziomu zatrudnienia, spójności odpowiednich szkoleń i skutecznej realizacji działań w zakresie nadzoru. Podkreślono również brak kluczowej dokumentacji, o którą wnioskowała Komisja. W ocenie stwierdzono, że konieczna jest znaczna dalsza poprawa zarówno ram regulacyjnych LYCAA, jak i jego zdolności w zakresie nadzoru. Podczas posiedzenia Komisja powtórzyła swoje oczekiwania dotyczące rodzaju i jakości dokumentów i danych niezbędnych do zapewnienia odpowiedniej oceny libijskiego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem.

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

- (41) LYCAA przedstawił aktualne informacje na temat inicjatyw administracyjnych i technicznych mających na celu wzmocnienie nadzoru nad bezpieczeństwem. Inicjatywy te obejmowały przeglądy przepisów i regulacji lotniczych, zwiększoną częstotliwość inspekcji oraz wprowadzenie cyfrowych systemów nadzoru. Głównym elementem tych działań była prezentacja zintegrowanego centrum nadzoru („IOC”) – platformy cyfrowej mającej na celu poprawę monitorowania danych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego i zarządzania nimi. Platforma ta ma na celu wspieranie przestrzegania przepisów i poprawę dostępu do odpowiednich informacji i dokumentacji dotyczących bezpieczeństwa.
- (42) Informacje i powiązane materiały przedstawione przez LYCAA jako demonstracja IOC, w tym podręczniki i listy kontrolne wykorzystywane w procesach certyfikacji i nadzoru, opierały się na przepisach unijnych i były dostosowane do kontekstu krajowego. LYCAA przedstawił również wyniki wybranego zadania kontrolnego z procesu ponownej certyfikacji, przy czym dane z IOC były wyświetlane w jasnym i uporządkowanym formacie.
- (43) Zauważono jednak, że taka dokumentacja nie została udostępniona Komisji w poprzednich wymianach w latach 2023 i 2024 pomimo wielu formalnych wniosków. Ponadto zauważono, że długoterminowa skuteczność IOC zależy od spójności i jakości jego stosowania.
- (44) LYCAA poinformował również Komisję o trwającym procesie ponownej certyfikacji wszystkich libijskich przewoźników lotniczych, obejmującym okres od listopada 2023 r. do listopada 2024 r. LYCAA zgłosił, że w tym okresie przeprowadzono ponad 100 audytów. Nie przedstawiono jednak wystarczająco szczegółowych informacji na temat wyników tych audytów, w tym konkretnych ustaleń i wszelkich powiązanych działań naprawczych. Uzgodniono, że LYCAA jak najszybciej dostarczy odpowiednie informacje i dokumentację.
- (45) Obecnie nie ma jednak wystarczających dowodów potwierdzających, że LYCAA skutecznie rozwiązał wszystkie niedociągnięcia w zakresie bezpieczeństwa, które doprowadziły do zakazu wykonywania przewozów nałożonego rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 1318/2014.
- (46) 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 Libii.
- (47) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Libii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Surinamu

- (48) W lipcu 2010 r. przewoźnik lotniczy *Blue Wing Airlines* został uwzględniony w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem Komisji (UE) 590/2010 ⁽¹⁾.
- (49) W następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2024 r. eksperci z Komisji, Agencji i państw członkowskich przeprowadzili unijną wizytację oceniającą na miejscu w Surinamie w dniach 24–28 lutego 2025 r. w Urzędzie ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego Surinamu („CASAS”). Wizytacja na miejscu obejmowała ocenę trzech przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez CASAS, a mianowicie *Blue Wing Airlines*, *Fly All Ways*, i *Gum Air*.
- (50) W trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu skupiono się na CASAS ze względu na jego rolę i odpowiedzialność za nadzór nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Surinamie. Podczas wizytacji oceniającej stwierdzono poważne niedociągnięcia w systemie regulacyjnym lotnictwa cywilnego dotyczące zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, które utrudniają skuteczną nadzór nad bezpieczeństwem.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 590/2010 z dnia 5 lipca 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 170 z 6.7.2010, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj>).

- (51) Główna ustawa o lotnictwie Surinamu nie została zmieniona od czasu jej uchwalenia w 2002 r. W związku z tym nadal występują problemy stwierdzone już w 2009 r. przez ICAO, a mianowicie brak uprawnień personelu CASAS przeprowadzającego kontrole w zakresie dostępu do obiektów i dokumentacji oraz brak rozdziału między dochodzeniami sądowymi a badaniami zdarzenia lotniczego w odniesieniu do wypadków lotniczych i poważnych incydentów, przy czym nie zapewnia się również ochrony zgłaszających zdarzenia związane z bezpieczeństwem.
- (52) Większość krajowych przepisów lotnictwa cywilnego zaktualizowano w 2023 r., aby dostosować je do najnowszych zmian ICAO. Podręczniki, przewodniki, listy kontrolne i wszystkie inne procedury robocze CASAS dotyczące prowadzenia nadzoru nie zostały jednak odpowiednio zaktualizowane. Ma to negatywny wpływ na zgodność z przepisami krajowymi, a tym samym również z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (53) Podczas wizytacji potwierdzono, że CASAS charakteryzuje się słabością systemową w zakresie zarządzania zasobami, a mianowicie brakiem procedur i metod określania potrzeb kadrowych, nieskutecznym szkoleniem wstępnym personelu przeprowadzającego inspekcje i brakiem okresowych szkoleń ze względu na brak budżetu. W rezultacie odwiedzonych departamentach CASAS stwierdzono niedobór personelu, a personel przeprowadzający inspekcje nie był w pełni wykwalifikowany.
- (54) Unijna wizyta oceniająca na miejscu wykazała, że w CASAS występują krytyczne niedociągnięcia w zakresie sposobu prowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem, w tym zamykanie ustaleń bez analizy pierwotnych przyczyn i pozostawianie ich jako „otwarte” przez zbyt długi czas bez podejmowania działań w zakresie egzekwowania prawa. W związku z tym powtarzają się poważne niezgodności.
- (55) Ponadto z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu jasno wynika, że CASAS nie posiada funkcji zarządzania jakością niezbędnej do wyeliminowania niedociągnięć zaobserwowanych m.in. w odniesieniu do systemu kontroli dokumentów, prowadzenia dokumentacji, zarządzania ustaleniami i poziomu kontroli.
- (56) W CASAS nie istnieje ani funkcja zarządzania bezpieczeństwem, która umożliwiałaby proaktywne reagowanie na obecne lub pojawiające się ryzyko dla bezpieczeństwa, ani funkcjonujący system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, który umożliwiałby CASAS identyfikację obszarów wysokiego ryzyka, w których musi on zwiększyć nadzór.
- (57) Odnotowano poważne zastrzeżenia dotyczące departamentów CASAS ds. operacji lotniczych i zdolności do lotu. Zastrzeżenia te obejmują niezdolność CASAS do przestrzegania swoich planów nadzoru w wymaganym czasie oraz niezdolność do przeprowadzania audytów w pełnym zakresie. Wykazano niewystarczający poziom kontroli w zakresie badania dokumentacji technicznej przed wydaniem certyfikatów oraz brak identyfikacji przypadków nieprzestrzegania odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych.
- (58) Jak wskazują niedociągnięcia zaobserwowane podczas wizyt u przewoźników lotniczych, brak finansowania strukturalnego i brak działań w zakresie egzekwowania przepisów ze strony CASAS to dwa podstawowe czynniki, które znacznie ograniczają zdolność CASAS do prowadzenia skutecznego nadzoru, przeprowadzania kompleksowych audytów i proaktywnego reagowania na obecne i pojawiające się ryzyko dla bezpieczeństwa.
- (59) Unijna wizytacja oceniająca na miejscu u trzech przewoźników lotniczych, *Blue Wing Airlines*, *Gum Air* i *Fly All Ways*, odpowiednio w dniach 25, 26 i 27 lutego 2025 r., wykazała u wszystkich trzech przewoźników te same lub podobne krytyczne niedociągnięcia, mające bezpośrednie konsekwencje dla bezpieczeństwa lotów i zgodności regulacyjnej. Obejmowało to między innymi brak funkcjonującego systemu zarządzania bezpieczeństwem („SMS”) i systemu zarządzania jakością („QMS”). Jeśli chodzi o ocenę odnośnych operacji lotniczych istniały dowody na to, że we wszystkich przypadkach wystąpiły te same poważne niezgodności, a pomimo faktu, że CASAS sformułował ustalenia, operacje były kontynuowane bez żadnych ograniczeń ze strony przez CASAS lub ze strony samych przewoźników lotniczych.
- (60) Ponadto wizyta w trzech odpowiednich działach ds. zdolności do lotu ujawniła liczne poważne problemy, takie jak brak szkolenia personelu w zakresie wykonywania obowiązków, niesprawne części nieodpowiednio oddzielone i nieprzetrzymanywane na obszarze kwarantanny, skalibrowane narzędzia z przeterminowanymi świadectwami wzorcowania i niezidentyfikowane narzędzia. Wszystkie te problemy były wielokrotnie wykrywane przez CASAS na przestrzeni lat bez zauważalnych rezultatów.
- (61) Wizyta u przewoźnika *Fly All Ways* wykazała, że nie wdrożono programu monitorowania danych lotu, wymaganego na podstawie międzynarodowych norm bezpieczeństwa dla kategorii statków powietrznych użytkowanych przez tego przewoźnika lotniczego.

- (62) Liczba i charakter niedociągnięć stwierdzonych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu u trzech przewoźników lotniczych wskazują na niedociągnięcia systemowe zarówno w systemach zarządzania przewoźnikami, jak i w zdolności CASAS do zapewnienia skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem. Zgromadzone dowody wskazują na brak zdolności operatorów do zapewnienia stałego bezpieczeństwa operacji oraz na niezdolność CASAS do zapewnienia zgodności z przepisami i przywrócenia zapewnienia bezpieczeństwa.
- (63) Pismem z 11 kwietnia 2025 r. Komisja poinformowała CASAS, że sprawa Surinamu została umieszczona w porządku obrad posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zaplanowanego na 13–15 maja 2025 r., oraz że zarówno CASAS, jak i przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Surinamie mieliby możliwość wysłuchania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005. Przewoźnicy *Blue Wing Airlines* i *Surinam Airways* przyjęły zaproszenie do stawienia się przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (64) CASAS i przewoźnicy zostali wysłuchani przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE dnia 14 maja 2025 r. W prezentacji CASAS przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE określono źródła niedociągnięć leżących u podstaw niektórych zidentyfikowanych uwag oraz środki naprawcze i terminy ich usunięcia. Przedstawione środki naprawcze koncentrowały się przede wszystkim na zmianach w krajowych przepisach dotyczących lotnictwa, wdrożeniu funkcji zarządzania jakością i bezpieczeństwem, działaniach w zakresie wymaganego szkolenia personelu technicznego, udoskonaleniu funkcji nadzorczych oraz planach zatrudnienia w celu obsadzenia kluczowych stanowisk kierowniczych i zatrudnienia dodatkowych pracowników przeprowadzających inspekcje.
- (65) Podkreślając uznanie przez CASAS wysoce niepokojącej sytuacji, którą stwierdzono podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w Surinamie, Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE stwierdził, że niektóre z tych niedociągnięć zostały już stwierdzone w ramach audytów globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO w 2009 r. i 2012 r., przy czym w międzyczasie nie poczyniono żadnych postępów w ich wyeliminowaniu. W związku z tym nadal istnieją zastrzeżenia co do tego, czy proponowane środki i terminy docelowe przedstawione przez CASAS są możliwe do osiągnięcia, pomimo wyrażenia woli i zobowiązania do poprawy oraz wysiłków podejmowanych przez rząd Surinamu w celu zapewnienia dodatkowych źródeł finansowania CASAS.
- (66) Obawy te zostały kilkakrotnie potwierdzone podczas wysłuchania, kiedy CASAS nie był w stanie przedstawić dowodów na istnienie konkretnych i wiarygodnych środków w celu ustosunkowania się do uwag, takich jak brak egzekwowania przepisów CASAS wobec przewoźników lotniczych, którzy wielokrotnie nie usunęli niezgodności zgłoszonych zgodnie z procedurami krajowymi.
- (67) Znaczna poprawa zdolności CASAS jest konieczna w celu wyeliminowania istotnych niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa, mianowicie w obszarach rekrutacji, szkolenia i kwalifikacji personelu, działań związanych z certyfikacją w zakresie zarządzania jakością i bezpieczeństwem oraz nadzoru nad wszystkimi przewoźnikami lotniczymi posiadającymi certyfikaty wydane w Surinamie. Niedociągnięcia te wskazują, że zdolności CASAS w zakresie nadzoru nie pozwalają na zagwarantowanie, że operacje wszystkich certyfikowanych przez niego przewoźników lotniczych są prowadzone w sposób ciągły zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (68) Przewoźnika *Blue Wing Airlines* reprezentował jego przedstawiciel handlowy w Europie i doradca prawny. Interwencja przeprowadzona podczas wysłuchania koncentrowała się na prezentacji przewoźnika lotniczego i jego sieci operacyjnej, na zrozumieniu przez przewoźnika celu unijnej wizytacji oceniającej na miejscu oraz sposobu, w jaki odnosi się ona do *Blue Wing Airlines*, a także na przeglądzie własnej oceny bezpieczeństwa przewoźnika i działań podjętych w celu rozwiązania stwierdzonych problemów.
- (69) W żadnym momencie prezentacji przedstawiciele *Blue Wing Airlines* nie odnieśli się do poważnych niedociągnięć stwierdzonych przez unijny zespół oceniający, w tym w działach ds. operacji lotniczych i obsługi technicznej. Ponadto przewoźnik ten nie był w stanie udzielić merytorycznych odpowiedzi na pytania Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE dotyczące konkretnych kwestii związanych ze zidentyfikowanymi uwagami.
- (70) Przewoźnik *Surinam Airways* nie został poddany kontroli podczas unijnej oceny na miejscu, ale przyjął zaproszenie do stawienia się przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE. Przewoźnik ten zaprezentował zarys przedsiębiorstwa, jego historię i sieć operacyjną. Znaczna część jego prezentacji skupiała się na przedstawieniu elementów związanych z zapewnianiem przez przewoźnika zgodności z przepisami w zakresie bezpieczeństwa, pod względem działań prowadzonych zarówno we współpracy z CASAS, jak i ze stronami trzecimi, w tym EASA, w kontekście jego zezwolenia TCO. W prezentacji podkreślono również planowane działania mające na celu poprawę systemów SMS i QMS przewoźnika.

- (71) Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE skierował do przewoźnika pytania dotyczące ustaleń operacyjnych związanych z jego operacjami do i z terytoriów UE. Przewoźnik został również zapytany o działania następcze podjęte w związku z ustaleniami CASAS dotyczącymi braku wymaganego szkolenia personelu obsługi technicznej.
- (72) EASA uzupełniła informacje przekazane przez przewoźnika lotniczego o ustalenia dokonane podczas audytu na miejscu TCO przeprowadzonego równoległe z unijną wizytacją oceniającą na miejscu. Były to ustalenia w obszarach, które powinny być zostać zidentyfikowane przez CASAS w ramach jego działań nadzorczych i które były podobne do ustaleń u innych linii lotniczych odwiedzonych przez zespół UE, co świadczy o powtarzającym się problemie CASAS w zakresie nadzoru nad jego przewoźnikami lotniczymi.
- (73) Na podstawie wszystkich dostępnych dowodów, w tym z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w CASAS i u trzech przewoźników lotniczych, a także na podstawie informacji przekazanych podczas wysłuchań w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, należy stwierdzić, że zdolności CASAS nie są wystarczające do zapewnienia zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa pod względem skutecznego nadzoru nad przewoźnikami lotniczymi, za których jest odpowiedzialny.
- (74) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE odnotowują zakres problemów, które należy rozwiązać, ale uznają również podjęte wysiłki i zachęcają CASAS do ich kontynuowania. Odnotowują też znaczenie zaangażowania rządu Surinamu w tym względzie i wyrażają zobowiązanie do wspierania CASAS i współpracy z nim w jego działaniach.
- (75) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, powinien zostać zmieniony w celu umieszczenia w nim tych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Surinamie, o których mowa w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (76) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Surinamie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.

Przewoźnicy lotniczy z Tanzanii

- (77) W grudniu 2024 r. przewoźnik lotniczy *Air Tanzania Company Limited* został uwzględniony w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/3137⁽¹²⁾.
- (78) W następstwie obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE w listopadzie 2024 r. eksperci z Komisji, Agencji i państw członkowskich przeprowadzili unijną wizytację oceniającą na miejscu w Tanzanii w dniach 9–13 grudnia 2024 r. w Urzędzie ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego Tanzanii („TCAA”). Unijna wizytacja oceniająca na miejscu obejmowała ocenę dwóch przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tanzanii, a mianowicie *Precision Air Services PLC* („Precision Air”) i *Coastal Travels Limited* („Coastal Air”).
- (79) W trakcie unijnej wizytacji oceniającej na miejscu skupiono się na TCAA ze względu na jego rolę i odpowiedzialność za działania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tanzanii.
- (80) Podczas wizytacji stwierdzono, że TCAA mierzy się ze strukturalną nieefektywnością i znacznymi ograniczeniami zdolności, w tym brakiem strategicznego podejścia do planowania zasobów ludzkich, co doprowadziło do braku wykwalifikowanego i doświadczonego personelu technicznego w kluczowych obszarach nadzoru, w szczególności w zakresie licencjonowania personelu, operacji lotniczych i zdolności do lotu.
- (81) W obszarze licencjonowania personelu stwierdzono potrzebę wzmocnienia personelu, w szczególności poprzez rekrutację personelu posiadającego odpowiednie wcześniejsze doświadczenie. Ponadto należy ustanowić i wdrożyć ustrukturyzowany i okresowy program szkoleń dla inspektorów, obejmujący zaawansowane moduły zarządzania jakością, kontroli zgodności i analizy przyczyn źródłowych. Konieczne jest również opracowanie i stosowanie kompleksowych i znormalizowanych procedur, list kontrolnych i formularzy dotyczących wydawania licencji i uprawnień.

⁽¹²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/3137 z dnia 13 grudnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów lub ograniczeniom w wykonywaniu przewozów w ramach Unii (Dz.U. L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

- (82) W dziedzinie operacji lotniczych TCAA nie wykazał istnienia skutecznego i silnego systemu wypełniania swoich obowiązków regulacyjnych zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Potwierdza to stwierdzony fakt, że procesy certyfikacji przewoźników lotniczych nie są wystarczająco rygorystyczne, a działania w zakresie nadzoru były nieodpowiednio zaplanowane i wykonywane, co doprowadziło do znacznych luk w nadzorze. Ponadto w TCAA brakowało odpowiedniej liczby w pełni wykwalifikowanych inspektorów, a kompetencje istniejącego personelu wymagały dalszego rozwoju.
- (83) W obszarze zdatności do lotu procedury stosowane przez TCAA nie spełniają międzynarodowych norm bezpieczeństwa, co prowadzi do nieodpowiednich wyników w zakresie nadzoru i budzi zastrzeżenia co do spójnego stosowania wymogów bezpieczeństwa. Świadectwa zdatności do lotu zostały wydane bez wystarczającego zapewnienia, że dany statek powietrzny spełnia wszystkie mające zastosowanie kryteria dotyczące projektu i zdatności do lotu.
- (84) 11 grudnia 2024 r. unijny zespół oceniający przeprowadził wizytację na miejscu u przewoźnika *Precision Air*.
- (85) Podczas oceny *Precision Air* stwierdzono szereg niedociągnięć we wdrażaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem i systemu zarządzania jakością. W szczególności cele w zakresie bezpieczeństwa nie zostały odpowiednio włączone do podręcznika zarządzania bezpieczeństwem („SMM”), a monitorowanie wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa i docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa było niewystarczające. Monitorowanie danych lotu ujawniło ponadto powtarzające się odstępstwa od standardowych procedur operacyjnych, wskazując na problemy systemowe w zakresie zgodności.
- (86) Podczas gdy ogólna struktura i funkcjonowanie organizacji obsługi technicznej i zdatności do lotu zostały uznane za zadowalające, zaobserwowano znaczne luki w programie szkolenia załóg lotniczych, w tym brak kompletnych szkoleń teoretycznych i podstawowych modułów, takich jak szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji.
- (87) 12 grudnia 2024 r. unijny zespół oceniający przeprowadził wizytację na miejscu u przewoźnika *Coastal Air*.
- (88) W ocenie SMS i QMS przewoźnika zidentyfikowano istotne obszary wymagające poprawy w celu zapewnienia zgodności z przepisami krajowymi Tanzanii i międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (89) Podczas wizytacji przewoźnik *Coastal Air* nie był w stanie wykazać zgodności z własnymi procedurami i podręcznikami, a w dokumentacji oraz w procedurach zatwierdzenia i wewnętrznego monitorowania przestrzegania przepisów przez przewoźnika w wielu obszarach, takich jak przywileje organizacyjne, dzienniki, podręczniki, rejestry i standardy szkoleniowe, zaobserwowano niedociągnięcia.
- (90) Ocena systemów zarządzania obsługą techniczną i ciągłą zdatnością do lotu *Coastal Air* wykazała szereg krytycznych niedociągnięć mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo lotów i zgodność regulacyjną. Ponadto błędy we wprowadzaniu danych do systemu monitorowania zdatności do lotu doprowadziły do nieprawidłowych harmonogramów obsługi technicznej, podważając niezawodność i integralność monitorowania obsługi technicznej.
- (91) Liczba i charakter niedociągnięć stwierdzonych podczas wizytacji wskazują na niedociągnięcia systemowe w zakresie zarówno wewnętrznej funkcji monitorowania zgodności z przepisami przez *Coastal Air*, jak i działań nadzorczych TCAA. W szczególności wiele stwierdzonych niedociągnięć należało wykryć w trakcie procesu certyfikacji, w drodze regularnych działań w zakresie nadzoru lub za pośrednictwem własnych mechanizmów zapewniania bezpieczeństwa stosowanych przez przewoźnika lotniczego.
- (92) Unijna wizytacja oceniająca na miejscu wykazała, że chociaż Tanzania ustanowiła ramy prawne regulujące lotnictwo cywilne, system regulacyjny mierzy się z poważnymi wyzwaniami związanymi z precyzją prawną, skutecznym wdrożeniem i terminowym dostosowaniem się do zmieniających się międzynarodowych norm bezpieczeństwa, co prowadzi do rozbieżności prawnych i operacyjnych podważających zdolność Tanzanii do pełnego wypełnienia jej zobowiązań wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (konwencji chicagowskiej). Uwagi wynikające z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu zostały uwzględnione w sprawozdaniu przedłożonym TCAA i z nim uzgodnionym.
- (93) W dniu 30 kwietnia 2025 r., w ramach stałych działań Komisji w zakresie monitorowania ogólnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Tanzanii, odbyło się posiedzenie techniczne z udziałem Komisji, Agencji, państw członkowskich i TCAA. Posiedzenie to miało podwójny cel: przegląd planu działań naprawczych opracowanego w odpowiedzi na unijną wizytację oceniającą na miejscu oraz poinformowanie TCAA o przygotowaniach do zbliżającego się wysłuchania w Komitecie ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zaplanowanego na 13 maja 2025 r.

- (94) Przed posiedzeniem technicznym i po nim przedstawiono różne wersje planu. Wersja przedstawiona do dyskusji podczas posiedzenia technicznego wykazała starania TCAA na rzecz uwzględnienia uwag poczynionych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. W wyniku dyskusji stwierdzono jednak szereg istotnych uchybień w działaniach podjętych przez TCAA, w szczególności nieprzeprowadzenie dokładnych analiz przyczyn źródłowych w celu zidentyfikowania i rozwiązania podstawowych problemów systemowych, brak odpowiedniej dokumentacji wspierającej zgłoszone działania naprawcze oraz ciągłą niezgodność z mającymi zastosowanie wymogami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.
- (95) Szczególną uwagę należy zwrócić na przedstawione przez TCAA informacje dotyczące obliczania zapotrzebowania na siłę roboczą w dziedzinie operacji lotniczych, które uznano za nierealistyczne pod względem szacowanych godzin przydzielonych na kluczowe działania, takie jak przygotowanie inspekcji AOC na ziemi lub działania następcze w związku z ustaleniami z inspekcji. Przedstawiona później zmieniona wersja planu wykazała wyraźną poprawę pod względem bardziej realistycznego określenia liczby potrzebnych inspektorów, ale nadal brakuje analizy dotyczącej powiązanych potrzeb szkoleniowych i czasu potrzebnego na ukończenie szkolenia przed osiągnięciem operacyjności.
- (96) Na posiedzeniu technicznym potwierdzono, że chociaż TCAA poczynił pewne postępy w odniesieniu do zidentyfikowanych uwag, w tym poprzez natychmiastowe działania w zakresie wsparcia technicznego rozpoczęte niezwłocznie po unijnej wizytacji oceniającej na miejscu, nadal istnieją poważne niedociągnięcia. Stwierdzono, że szereg działań uwzględnionych w planie przedstawionym przez TCAA ma charakter reaktywny i brakuje w nim znaczących środków zapobiegawczych. Jeżeli uwzględniono takie środki, były one zasadniczo powierzchowne i nie zapewniano wobec nich wystarczających gwarancji, że będą trwałe.
- (97) Pismem z 14 kwietnia 2025 r. Komisja poinformowała TCAA, że sprawa Tanzanii została umieszczona w porządku obrad posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, które miało się odbyć w dniach 13–15 maja 2025 r., oraz że zarówno TCAA, jak i przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane w Tanzanii mieliby możliwość złożenia wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.
- (98) Przed wysłuchaniem TCAA potwierdził, że żaden przewoźnik lotniczy posiadający certyfikat wydany w Tanzanii nie weźmie w nim udziału. W dniu 13 maja 2025 r. miało miejsce wysłuchanie TCAA przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE. Prezentacja TCAA przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE zawierała ogólny przegląd postępów w opracowywaniu i wdrażaniu planu działań naprawczych po unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Prezentacja była ustrukturyzowana i obejmowała główne kategorie uwag i zaleceń oraz informacje, które uwagi i zalecenia zostały zamknięte, są w toku lub pozostają otwarte.
- (99) Zgłoszony wskaźnik zamknięcia ustaleń, przedstawiony przez TCAA, oceniono jako wysoce nierealistyczny, o czym świadczy fakt, że w kilku przypadkach uwagi uznano za zamknięte bez odpowiedniej weryfikacji, czy zostały w pełni uwzględnione. Przykładowo, jeden z przypadków dotyczył braku wykwalifikowanego personelu, który to przypadek TCAA przedstawił jako rozwiązany wyłącznie na podstawie planów i harmonogramów rekrutacji bez uwzględnienia czasu potrzebnego na odpowiednie szkolenia i kwalifikacje wymagane do osiągnięcia operacyjności.
- (100) W odniesieniu do szeregu innych uwag TCAA wskazał, że był w stanie je zamknąć. Jednak pytania ze strony Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE wielokrotnie wykazały, że nie była to prawda. Gdy zapytano o procedurę certyfikacji zdolności do lotu i listę kontrolną, które zostały zmienione w celu zapewnienia zgodności z dokumentem ICAO nr 9760, odpowiedź TCAA była niejednoznaczna i nie przedstawiono wyraźnych dowodów na to, że zadanie to zostało ukończone. Ponadto, gdy zapytano o niedawno przyjęty proces nadzoru oparty na analizie ryzyka, w szczególności w odniesieniu do treści i stosowania profili ryzyka przewoźnika lotniczego, odpowiedź TCAA była niejasna i nie wykazała należytego zrozumienia ani skutecznego wdrożenia zasad nadzoru opartych na analizie ryzyka.
- (101) Komisja i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE uznają podjęte wysiłki w zakresie mobilizacji zasobów ludzkich i finansowych oraz zachęcają TCAA do kontynuowania tych wysiłków. Podkreślają znaczenie zaangażowania rządu Tanzanii w tym zakresie. Wyrażają wyraźne zobowiązanie do dalszego wspierania i współpracy z TCAA na rzecz zwiększenia zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem. W ramach tego stałego monitorowania przewiduje się regularne kontakty i sprawozdania z postępu prac, a także organizację przyszłych posiedzeń technicznych, aby śledzić osiągnięte postępy.

- (102) Na podstawie wszystkich dostępnych dowodów, w tym unijnej oceny na miejscu, stwierdza się, że TCAA nie posiada zdolności niezbędnych do skutecznego nadzorowania działalności lotniczej w Tanzanii zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Niedociągnięcia w zarządzaniu personelem, szkoleniu personelu, zarządzaniu jakością, procesach certyfikacji i nadzorze nad przewoźnikami lotniczymi wskazują, że TCAA nie jest w stanie zapewnić trwałej zgodności z tymi normami.
- (103) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 ocenia się zatem, że wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii, powinien zostać zmieniony w celu umieszczenia w nim tych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Tanzanii, o których mowa w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (104) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Tanzanii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do tych przewoźników lotniczych.
- (105) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.
- (106) W art. 5 i 6 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego – a w stosownych przypadkach przyspieszonego – podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz ochrony podróżnych decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii wchodzi w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (107) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE,

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 3 czerwca 2025 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącą,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK A

**WYKAZ PRZEWÓZNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH ZAKAZOWI WYKONYWANIA PRZEWÓZÓW
W RAMACH UNII, Z WYJĄTKAMI ⁽¹⁾**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Wenezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Afganistanie, w tym:			Afganistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Angoli, z wyjątkiem TAAG Angola Airlines i Heli Malongo, w tym:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Nieznany	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Nieznany	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Nieznany	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Nieznany	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Armenii, w tym:			Armenia
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia

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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (*AOC*) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (*AOC*) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenia
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenia
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenia
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 073	Nie dotyczy	Armenia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kongu (Brazzaville), w tym:			Kongo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Nieznany	Kongo (Brazzaville)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy certyfikowani przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Demokratycznej Republice Konga (DRK), w tym:			Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratyczna Republika Konga (DRK)

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (*AOC*) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (*AOC*) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Nieznany	Demokratyczna Republika Konga (DRK)
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Dżibuti, w tym:			Dżibuti
DAALLO AIRLINES	Nieznany	DAO	Dżibuti
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Gwinei Równikowej, w tym:			Gwinea Równikowa
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Gwinea Równikowa
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nieznany	Gwinea Równikowa
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Erytrei, w tym:			Erytrea
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Erytrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Erytrea
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Kirgistanie, w tym:			Kirgistan
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (*AOC*) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (*AOC*) lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Nieznany	Kirgistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgistan
SKY JET	60	SJL	Kirgistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgistan
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Liberii			Liberia
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Libii, w tym:			Libia
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

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
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

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego («AOC») (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego («AOC») lub numer koncesji przewoźnika lotniczego	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora
JOINT-STOCK COMPANY »URAL AIRLINES«	18	SVR	Rosja
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rosja
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rosja
JS AVIATION COMPANY »RUSLINE«	225	RLU	Rosja
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rosja
LLC »NORD WIND«	516	NWS	Rosja
LLC »AIRCOMPANY IKAR«	36	KAR	Rosja
LTD. I FLY	533	RSY	Rosja
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rosja
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY »AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES«	1	AFL	Rosja
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rosja
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rosja
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rosja
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny na Wyspach Świętego Tomasza i Książęcej, w tym:			Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Wyspy Świętego Tomasza i Książęca
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Sierra Leone			Sierra Leone
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

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
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
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Surinamie, w tym:			Surinam
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Surinam
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Surinam
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Surinam
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Nieznany	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Nieznany	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Nieznany	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Nieznany	Surinam
Wszyscy przewoźnicy lotniczy posiadający certyfikaty wydane przez organy odpowiedzialne za nadzór regulacyjny w Tanzanii, w tym:			Tanzania
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Nieznany	Tanzania
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Nieznany	Tanzania
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzania
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Nieznany	Tanzania
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Nieznany	Tanzania
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Nieznany	Tanzania
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzania
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzania
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Nieznany	Tanzania
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzania

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
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzania
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Nieznany	Tanzania
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Nieznany	Tanzania
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Nieznany	Tanzania
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Nieznany	Tanzania
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Nieznany	Tanzania
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Nieznany	Tanzania
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Nieznany	Tanzania
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Nieznany	Tanzania
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Nieznany	Tanzania
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Nieznany	Tanzania
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Nieznany	Tanzania
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzania
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzania
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Nieznany	Tanzania
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Nieznany	Tanzania
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Nieznany	Tanzania
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Nieznany	Tanzania
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Nieznany	Tanzania
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Nieznany	Tanzania
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Nieznany	Tanzania
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Nieznany	Tanzania
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Nieznany	Tanzania
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Nieznany	Tanzania”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK B

**WYKAZ PRZEWÓŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU
PRZEWÓZÓW W RAMACH UNII ⁽¹⁾**

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«)	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Wszystkie statki powietrzne typu Fokker F100 i typu Boeing B747	Statki powietrzne typu Fokker F100 zgodnie z zapisem w AOC; statki powietrzne typu Boeing B747 zgodnie z zapisem w AOC	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna	Cała flota z wyjątkiem: 2 statków powietrznych typu TU-204	Cała flota z wyjątkiem: P-632, P-633	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna

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