

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/1992**z dnia 2 grudnia 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. Uzyskane informacje prowadzą do wniosku, że wykaz powinien zostać uaktualniony.
- (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 Białorusi, Kazachstanu, Mołdawii, Pakistanu, Republiki Dominikańskiej i Rosji. Komisja powiadomiła również Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o sytuacji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w Armenii, Gwinei Równikowej, Indonezji, Kirgistanie i Kongu (Brazzaville).
- (6) Agencja powiadomiła Komisję i Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o ocenach technicznych przeprowadzonych w związku z początkową oceną i ciągłym monitorowaniem zezwoleń dla operatorów z państw trzecich („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 określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14).

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

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

- (7) Agencja przedstawiła też Komisji i Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE wyniki analizy inspekcji na płycie wynikające z oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych („SAFA”), przeprowadzonej w ramach unijnego programu inspekcji na płycie 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, łącznie ze statystykami 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, uzupełnionej również informacjami wynikającymi ze 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 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.

Przewoźnicy lotniczy z Białorusi

- (12) Przewoźnicy lotniczy z Białorusi nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (13) Komisja w dalszym ciągu monitorowała postępy właściwego organu Białorusi, a mianowicie Departamentu Lotnictwa Białorusi („AD-BLR”) w zakresie zwiększania zdolności zapewniania wykonywania operacji przez przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane na Białorusi były prowadzone zgodnie z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (14) W dniu 8 października 2020 r. przedstawiciele Komisji, Agencji i AD-BLR odbyli posiedzenie techniczne w celu omówienia działań podjętych przez AD-BLR, w tym działań odnoszących się do zastrzeżeń Agencji dotyczących bezpieczeństwa, sformułowanych w trakcie ocen technicznych przeprowadzonych na potrzeby wstępnej oceny i ciągłego monitorowania zezwoleń dla TCO zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 452/2014.
- (15) Podczas tego posiedzenia AD-BLR przedstawił informacje na temat swojej nowej struktury organizacyjnej, w tym rekrutacji i szkolenia personelu, funkcjonowania działu jakości, statusu ponownej certyfikacji przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez AD-BLR oraz tymczasowych ograniczeń nałożonych na niektórych przewoźników lotniczych, a także działań prowadzonych w ramach programu nadzoru. AD-BLR zauważył również, że zakończono wdrażanie planu działań naprawczych opracowanego w odpowiedzi na niedociągnięcia stwierdzone podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w marcu 2019 r.

⁽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).

- (16) W dniu 17 listopada 2020 r. Komisja poinformowała Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE o wyjaśnieniach przedstawionych przez AD-BLR. Na tej podstawie, nawet jeśli w przypadku niektórych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane przez AD-BLR występują pewne niedociągnięcia, które wymagają wyeliminowania, takie jak brak dostosowania programu obsługi technicznej do rodzaju operacji wykonywanych przez statek powietrzny lub stwierdzone niedociągnięcia w konserwacji podzespołów wymagających regularnej obsługi oraz podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania, nie uzasadniają one ujęcia tych przewoźników lotniczych w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (17) 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 Białorusi nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (18) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Białorusi, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (19) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią 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 Republiki Dominikańskiej

- (20) Przewoźnicy lotniczy z Republiki Dominikańskiej nie byli dotychczas uwzględnieni w załączniku A ani B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (21) W dniach 27–31 stycznia 2020 r. przedstawiciele Komisji, Agencji i państw członkowskich przeprowadzili w Republice Dominikańskiej unijną wizytację oceniającą na miejscu w biurach *Instituto Dominicano de Aviación Civil* („IDAC”). Chociaż wyniki tej wizytacji wykazały zdolność IDAC do nadzorowania działalności lotniczej w Republice Dominikańskiej, to stwierdzono szereg słabych punktów w systemie nadzoru nad bezpieczeństwem. Nie wzbudzają one jednak bezpośrednich zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa. IDAC opracował plan działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonych niedociągnięć i przesłał go Komisji w dniu 15 kwietnia 2020 r.
- (22) W dniu 4 listopada 2020 r. IDAC przedstawił sprawozdanie z postępów w realizacji planu działań naprawczych. Sprawozdanie to zawierało szczegółowe informacje dotyczące każdego stwierdzonego niedociągnięcia, m.in. analizy przyczyn źródłowych, wdrożenia planu działań naprawczych i postępów w jego realizacji, różnych zadań dla poszczególnych działań i postępów w ich realizacji, a także szczegółowych działań następczych. IDAC szacuje, że stopień wykonania planu działań naprawczych wynosi obecnie 87,66 %.
- (23) Na podstawie tego sprawozdania Komisja uważa, że na tym etapie IDAC wykazuje niezbędne zdolności i gotowość do wyeliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które stwierdzono podczas wizytacji, oraz że skutecznie realizuje swój plan działania. Z tych względów nie było konieczne składanie przez IDAC wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE.
- (24) 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.
- (25) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Republice Dominikańskiej, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (26) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią istnienie bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może być zmuszona do podjęcia dalszych działań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

Przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu

- (27) W 2016 r. przewoźnicy lotniczy z Kazachstanu zostali wykreśleni z załącznika A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ⁽⁶⁾.
- (28) W lutym 2020 r. ze względu na wyraźne obniżenie poziomu nadzoru nad bezpieczeństwem sprawowanego przez właściwe organy Kazachstanu Komisja rozpoczęła konsultacje zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. Na posiedzeniu w maju 2020 r. Komitetowi ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przedstawiono przegląd sytuacji w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie.
- (29) W następstwie posiedzenia Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE, które miało miejsce w maju 2020 r., Komisja i Agencja utrzymywały stały kontakt z Komitetem Lotnictwa Cywilnego Kazachstanu („CAC KZ”) oraz Administracją Lotnictwa Kazachstanu S.A. („AAK”) w celu gromadzenia dalszych danych i informacji. W szczególności Komisja zwróciła się z zapytaniem o cofnięcie przez AAK certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) *Sigma Airlines* ze względów bezpieczeństwa.
- (30) W dniu 16 października 2020 r. odbyło się posiedzenie z udziałem przedstawicieli Komisji, Agencji, państw członkowskich oraz CAC KZ i AAK. AAK przedstawiła kompleksowy przegląd swoich funkcji, sposobu prowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem, w tym aktualizację wykazu posiadaczy AOC, zarejestrowanych statków powietrznych, wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń lotniczych, a także środków egzekwowania prawa, jakimi dysponuje. Przedstawiła również przegląd działań nadzorczych, planów dotyczących rekrutacji i szkolenia personelu technicznego oraz strategicznego podejścia do rozwoju technicznego w kontekście budowania potencjału w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Ponadto AAK poinformowała o opracowaniu dodatkowych procedur nadzoru, poprawie realizacji programu nadzoru nad bezpieczeństwem oraz działaniach podjętych w celu wdrożenia systemu zarządzania jakością.
- (31) AAK wyjaśniła, że wraz z CAC KZ podejmuje działania mające na celu poprawę nadzoru nad bezpieczeństwem w Kazachstanie, łącznie z niezbędną modyfikacją krajowych ram prawnych, co powinno doprowadzić do lepszego rozdziału funkcjonalnego między dwoma właściwymi organami lotniczymi (AAK i CAC KZ).
- (32) Na podstawie obecnie dostępnych informacji, w tym przeprowadzonych przez Agencję ocen zezwoleń dla TCO oraz informacji przekazanych przez AAK, zarówno przed posiedzeniem w dniu 16 października 2020 r., jak i w jego trakcie, stwierdzono, że podejmowane są znaczne wysiłki, a konsekwencji wprowadzane zmiany w celu zaradzenia sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Kazachstanie. Komisja, odnotowując dotychczas podjęte działania, będzie nadal monitorować i oceniać dalszy rozwój sytuacji. W tym kontekście Komisja zamierza przeprowadzić, z pomocą Agencji i państw członkowskich, unijną wizytację oceniającą na miejscu w Kazachstanie.
- (33) W świetle wspomnianych wyżej dowodów działań podjętych przez AAK i CAC KZ, a także 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 wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (34) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Kazachstanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (35) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią 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 Mołdawii

- (36) Przewoźnicy lotniczy z Mołdawii (z wyjątkiem trzech przewoźników lotniczych: *Air Moldova*, *Fly One* oraz *Aerotrans-cargo*) zostali w 2019 r. uwzględnieni w załączniku A do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/618 z dnia 15 kwietnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 w odniesieniu do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii (Dz.U. L 106 z 17.4.2019, s. 1).

- (37) W dniu 23 lipca 2020 r., na wniosek Mołdawii i w ramach stałego monitorowania, Komisja i przedstawiciele Urzędu Lotnictwa Cywilnego Mołdawii („CAAM”) odbyli posiedzenie, podczas którego CAAM przedstawił przegląd swoich funkcji, w tym podstawowych zasad prowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem. Inne informacje przekazane przez CAAM obejmowały przegląd rozwoju sytuacji i stanu realizacji jego planu działań naprawczych w odpowiedzi na uwagi i zalecenia wynikające z unijnej wizytacji oceniającej na miejscu przeprowadzonej w lutym 2019 r.
- (38) Ponadto w dniu 31 lipca 2020 r., w ramach działań następczych po posiedzeniu technicznym, CAAM przekazał dodatkowe informacje dotyczące postępów poczynionych w związku z planem działań naprawczych w celu wyeliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa stwierdzonych podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu. Na podstawie dostarczonych informacji wydaje się, że CAAM poczynił pewne postępy we wdrażaniu międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Obecnie jednak nie ma wystarczających dowodów uzasadniających zniesienie ograniczeń operacyjnych nałożonych na przewoźników lotniczych z Mołdawii. Dostarczone informacje na temat usprawnień powinny zostać poddane dalszej weryfikacji, najlepiej podczas unijnej wizytacji oceniającej na miejscu w Mołdawii.
- (39) 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 Mołdawii nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (40) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Mołdawii, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (41) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią 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 Pakistanu

- (42) *Pakistan International Airlines* został wpisany do załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006 w marcu 2007 r. ⁽⁸⁾, a usunięty z niego w listopadzie 2007 r. ⁽⁹⁾
- (43) Oświadczenie pakistańskiego federalnego ministra lotnictwa z dnia 24 czerwca 2020 r. ujawniło, wiele licencji pilotów, wydanych przez pakistański Urząd Lotnictwa Cywilnego („PCAA”), uzyskano w drodze oszustwa.
- (44) Ten fakt, a także brak skutecznego wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem („SMS”), skłoniło Agencję do zawieszenia zezwoleń dla TCO w odniesieniu do *Pakistan International Airlines* oraz *Vision Air* ze skutkiem od dnia 1 lipca 2020 r. Do podjęcia tej decyzji przyczynił się oczywisty brak ze strony PCAA skutecznego nadzoru zgodnego z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (45) W dniu 1 lipca 2020 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z PCAA zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 473/2006. Komisja zwróciła się do PCAA o przekazanie informacji dotyczących jego reakcji na oświadczenie ministra federalnego. W szczególności Komisja zwróciła się o informacje na temat nadzoru nad zarejestrowanymi w Pakistanie przewoźnikami lotniczymi, w tym nad ich systemami zarządzania bezpieczeństwem, a także dowodów na to, że podobna sytuacja nie ma miejsca w innych sektorach, takich jak certyfikacja personelu pokładowego lub licencjonowanie inżynierów obsługi technicznej.
- (46) W dniach 9 lipca i 25 września 2020 r. odbyły się posiedzenia techniczne z udziałem PCAA w celu omówienia dostarczonych informacji i podjętych działań.
- (47) PCAA podjął współpracę i zapewnił przejrzystość w kontaktach z Komisją. Poinformował Komisję, że analiza sytuacji doprowadziła ostatecznie do cofnięcia lub zawieszenia oszukańczych licencji, a także do decyzji o zaprzestaniu wydawania nowych licencji od końca czerwca 2020 r. PCAA poinformował również, że wprowadzono nowe prze-

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 235/2007 z dnia 5 marca 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 66 z 6.3.2007, s. 3).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2007 z dnia 28 listopada 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty (Dz.U. L 311 z 29.11.2007, s. 12).

pisy dotyczące lotnictwa w celu rozwiązania poruszonych kwestii oraz, w stosownych przypadkach, podjęcia działań w zakresie egzekwowania prawa. Jeśli chodzi o nadzór nad SMS, PCAA przyznał, że jego wdrażanie jest na wczesnym etapie. Wydaje się, że PCAA musi najpierw skutecznie zidentyfikować pierwotne przyczyny swoich problemów i zająć się nimi w sposób zrównoważony.

- (48) Z dostępnych obecnie informacji, w tym przeprowadzonych przez EASA ocen zezwoleń wydanych dla operatorów z państw trzecich, wyraźnie wynika, że PCAA podejmuje znaczne wysiłki w celu wdrożenia działań naprawczych niezbędnych do zaradzenia stwierdzonej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w Pakistanie. Komisja, odnotowując dotychczas podjęte działania, będzie nadal monitorować i oceniać dalszy rozwój sytuacji. W tym kontekście Komisja zamierza przeprowadzić, z pomocą Agencji i państw członkowskich, unijną wizytację oceniającą na miejscu w Pakistanie.
- (49) W świetle wspomnianych wyżej dowodów działań podjętych przez PCAA, a także 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 Pakistanu nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii.
- (50) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez przewoźników lotniczych, którzy posiadają certyfikaty wydane w Pakistanie, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w stosunku do wszystkich tych przewoźników.
- (51) Jeżeli jakiegokolwiek istotne informacje dotyczące bezpieczeństwa ujawnią 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 Rosji

- (52) Komisja, Agencja i właściwe organy państw członkowskich w dalszym ciągu ściśle monitorowały skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i wykonujących przewozy w ramach Unii, w tym poprzez przeprowadzanie w drodze priorytetowych inspekcji na płycie u niektórych rosyjskich przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (53) W dniu 22 października 2020 r. przedstawiciele Komisji i Agencji spotkali się z przedstawicielami rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego („FATA”) w celu przeprowadzenia przeglądu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji, na podstawie sprawozdań z inspekcji na płycie przeprowadzonych w okresie od dnia 15 kwietnia 2019 r. do dnia 15 października 2020 r., oraz w celu określenia przypadków wymagających poprawy działań FATA w zakresie nadzoru.
- (54) Przegląd inspekcji na płycie w ramach programu SAFA u przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji nie wykazał żadnych znaczących lub powtarzających się uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (55) W oparciu o aktualnie dostępne informacje, w tym informacje przekazane przez FATA w trakcie posiedzenia, Komisja uznaje, że na obecnym etapie FATA posiada niezbędne zdolności i gotowość do eliminowania uchybień w zakresie bezpieczeństwa. Z tych względów nie było konieczne składanie wyjaśnień przed Komitetem ds. Bezpieczeństwa Lotniczego UE przez rosyjskie władze lotnicze ani jakichkolwiek przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji.
- (56) Zgodnie ze wspólnymi kryteriami określonymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Komisja uznaje zatem, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy do wprowadzania zmian do wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii poprzez włączenie przewoźników lotniczych z Rosji.
- (57) Państwa członkowskie powinny nadal sprawdzać faktyczne przestrzeganie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa przez niektórych przewoźników lotniczych z Rosji, w drodze priorytetowych inspekcji na płycie prowadzonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.
- (58) Jeżeli inspekcje te wykażą występowanie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w wyniku nieprzestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa, Komisja może nałożyć zakaz wykonywania przewozów na określonych przewoźników lotniczych posiadających certyfikaty wydane w Rosji i włączyć ich do załącznika A lub załącznika B do rozporządzenia (WE) nr 474/2006.
- (59) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 474/2006.

- (60) W art. 5 i 6 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 uznaje się potrzebę szybkiego — a w stosownych przypadkach przyspieszonego — podejmowania decyzji z uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego w celu ochrony danych szczególnie chronionych oraz podróżujących decyzje dotyczące uaktualniania wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi lub ograniczeniu wykonywania przewozów w Unii muszą być publikowane i wchodzić w życie niezwłocznie po ich przyjęciu.
- (61) 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 grudnia 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
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia

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

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
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)

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
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	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 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 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 ⁷

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK B

WYKAZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH PODLEGAJĄCYCH OGRANICZENIOM W WYKONYWANIU PRZEWOZÓW W RAMACH UNII ⁽¹⁾

Nazwa osoby prawnej przewoźnika lotniczego wskazana w certyfikacie przewoźnika lotniczego (»AOC«) (oraz nazwa handlowa, w przypadku różnic)	Numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (»AOC«)	Trzyliterowy kod ICAO	Państwo operatora	Typ statków powietrznych objętych ograniczeniami	Znaki rejestracyjne oraz numery seryjne, o ile są dostępne, statków powietrznych objętych ograniczeniami	Państwo rejestracji
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 dzierżawę statków powietrznych z załogą od przewoźnika lotniczego niepodlegającego zakazowi wykonywania przewozów, pod warunkiem spełnienia wymagań odpowiednich norm bezpieczeństwa.