



2024/3137

16.12.2024

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2024/3137

ze dne 13. prosince 2024,

kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy nebo provozním omezením v Unii

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES ⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením Komise (ES) č. 474/2006 ⁽²⁾ se stanoví seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (2) Podle čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 2111/2005 sdělily některé členské státy a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) Komisi informace, které jsou podstatné pro aktualizaci uvedeného seznamu. Podstatné informace poskytly i třetí země a mezinárodní organizace. Na základě těchto poskytnutých informací by měl být seznam aktualizován.
- (3) Komise informovala všechny dotčené letecké dopravce buď přímo, nebo prostřednictvím orgánů odpovědných za regulační dohled nad nimi o podstatných skutečnostech a úvahách, které budou základem pro rozhodnutí o uložení zákazu provozování letecké dopravy v Unii těmto dopravcům nebo o změně podmínek zákazu provozování letecké dopravy, který byl uložen leteckému dopravci uvedenému na seznamu stanoveném v příloze A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.
- (4) Komise poskytla dotčeným leteckým dopravcům možnost nahlédnout do veškeré relevantní dokumentace, předložit písemné připomínky a přednést ústně své stanovisko Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost.
- (5) V rámci nařízení (ES) č. 2111/2005 a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/660 ⁽³⁾ Komise předala Výboru EU pro leteckou bezpečnost informace o probíhajících konzultacích s příslušnými orgány a leteckými dopravci z Arménie, Iráku, Kyrgyzstánu, Pákistánu, Surinamu a Tanzanie. Komise Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala také o situaci v oblasti letecké bezpečnosti v Kongu (Brazzaville), Egyptě, Keni, Libyi, Mali, Nepálu a Sieře Leone.

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

⁽²⁾ Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj>).

⁽³⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/660 ze dne 2. prosince 2022, kterým se stanoví podrobná pravidla týkající se seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu nebo omezením provozování letecké dopravy v Unii, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 473/2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedený v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 83, 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

- (6) Agentura informovala Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost o technických posouzeních provedených pro účely počátečního hodnocení a o průběžném sledování oprávnění provozovatelů ze třetích zemí vydaných podle nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ⁽⁴⁾.
- (7) Agentura Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala také o výsledcích analýzy prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (dále jen „program SAFA“) v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ⁽⁵⁾.
- (8) Agentura dále Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala o projektech technické pomoci prováděných ve třetích zemích, jichž se týká zákaz provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 474/2006. Agentura rovněž poskytla informace o plánech a žádostech o další technickou pomoc a spolupráci za účelem zlepšení správní a technické způsobilosti úřadů pro civilní letectví ve třetích zemích s cílem pomoci jim zajistit soulad s platnými mezinárodními normami v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Členské státy byly vyzvány, aby se k těmto žádostem vyjádřily na bilaterální úrovni v koordinaci s Komisí a agenturou. Komise v této souvislosti zopakovala, že ke zlepšování bezpečnosti letectví na celém světě je užitečné mezinárodní letecké komunitě předávat – zejména prostřednictvím nástroje Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) nazvaného „Partnerství pro pomoc při provádění bezpečnosti letectví“ – informace o technické pomoci poskytované Uníí a členskými státy třetím zemím.
- (9) Eurocontrol poskytl Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost informace o aktuálním stavu varovné funkce programu SAFA a varovné funkce týkající se provozovatelů ze třetích zemí včetně statistických údajů, pokud jde o výstražné zprávy týkající se leteckých dopravců, kteří podléhají zakazu provozování letecké dopravy.

Letečtí dopravci z Unie

- (10) Na základě analýzy provedené agenturou v souvislosti s informacemi, které vyplynuly z prohlídek na odbavovací ploše provedených u letadel leteckých dopravců z Unie a ze standardizačních kontrol provedených agenturou a které byly doplněny o informace vyplývající ze specifických kontrol a auditů provedených vnitrostátními leteckými úřady, přijaly členské státy a agentura coby příslušné orgány určitá nápravná a donucovací opatření a informovaly o nich Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost.
- (11) Členské státy a agentura coby příslušné orgány zopakovaly, že jsou připraveny náležitě jednat, pokud by z relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení příslušných bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců Unie hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika.

Letečtí dopravci z Arménie

- (12) V červnu 2020 byli letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Arménii, zařazeni prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/736 ⁽⁶⁾ do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.
- (13) Během prvního čtvrtletí roku 2024 navštívila ICAO v rámci Všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností arménský Výbor pro civilní letectví (dále jen „výbor CAC“) a zjistila závažný bezpečnostní nedostatek v oblasti vydávání osvědčení leteckým dopravcům. Audit odhalil, že proces vydávání osvědčení arménským leteckým dopravcům se opírá o zastaralé požadavky a chybí mu strukturovaný a systematický přístup k vydávání osvědčení leteckého provozovatele.

⁽⁴⁾ Nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 133, 6.5.2014, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj>).

⁽⁵⁾ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁶⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/736 ze dne 2. června 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zakazu provozování letecké dopravy nebo provozním omezením v Unii (Úř. věst. L 172, 3.6.2020, s. 7).

- (14) Audit dále odhalil významné problémy, pokud jde o schopnost Arménie zajistit účinný dohled nad bezpečností letectví, s výrazným snížením jejího skóre účinného provádění a klíčovými nedostatky v oblastech, jako například řešení bezpečnostních problémů a povinnosti týkající se dohledu.
- (15) Pokud jde o závažné bezpečnostní nedostatky v oblasti vydávání osvědčení leteckým dopravcům, byla v dubnu 2024 zahájena zvláštní podpůrná iniciativa, jejímž cílem bylo tuto situaci urychleně vyřešit. Do srpna 2024 byla situace vyřešena, přestože je ještě třeba další úsilí k řešení jiných problémů v oblasti dohledu nad bezpečností, které byly při auditu v rámci Všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností zjištěny a pro něž výbor CAC vypracoval plán nápravných opatření.
- (16) Dne 13. listopadu 2024 se v rámci průběžné monitorovací činnosti Komise uskutečnila technická schůzka za účasti Komise, agentury, členských států a výboru CAC. Na této schůzce byl posouzen poslední vývoj a pokrok dosažený při posilování systému výboru CAC pro dohled nad bezpečností, a to včetně aktuálních informací o regulačních a provozních zlepšeních.
- (17) Bylo možné konstatovat, že v reakci na zjištění z unijní posuzovací návštěvy na místě, která proběhla v roce 2020, dosáhla Arménie pokroku při aktualizaci svých předpisů týkajících se bezpečnosti letectví a kapacit v oblasti dohledu. Součástí tohoto pokroku je nábor a odborná příprava personálu, revize předpisů a souvisejících prováděcích postupů, provádění činností dohledu a přijímání donucovacích opatření, jako je uzemnění letadel, jež nejsou bezpečná, a posilování souladu leteckých dopravců s předpisy.
- (18) Navzdory tomuto úsilí dospěla technická schůzka dne 13. listopadu 2024 k závěru, že stále neexistují dostatečné důkazy, které by odůvodňovaly zmírnění provozních omezení pro letecké dopravce, kteří získali osvědčení v Arménii, uložených nařízením (EU) 2020/736. Aby bylo možné určit další vhodné kroky, včetně případné nové unijní posuzovací návštěvy na místě v Arménii v roce 2025, je třeba provést další posouzení důkazů na podporu opatření přijatých výborem CAC.
- (19) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody ke změně seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce, kteří získali osvědčení v Arménii.
- (20) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Arménii, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Iráku

- (21) Do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 byl v prosinci 2015 prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/2322 ⁽⁷⁾ zařazen letecký dopravce *Iraqi Airways* a v listopadu 2023 do ní byl prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/2691 ⁽⁸⁾ zařazen letecký dopravce *Fly Baghdad*.
- (22) Dne 22. října 2024 se v rámci průběžné monitorovací činnosti Komise, pokud jde o celkovou bezpečnostní situaci v Iráku, včetně kapacity a schopností iráckého úřadu pro civilní letectví (dále jen „úřad ICAA“) v oblasti dohledu nad bezpečností, uskutečnila technická schůzka za účasti Komise, agentury, členských států a úřadu ICAA. Na této schůzce předložil úřad ICAA aktuální informace o svém úsilí o posílení legislativního a regulačního rámce a o zvýšení své výkonnosti v oblasti dohledu.

⁽⁷⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2322 ze dne 10. prosince 2015, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství (Úř. věst. L 328, 12.12.2015, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

⁽⁸⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/2691 ze dne 29. listopadu 2023, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy nebo provozním omezením v Unii (Úř. věst. L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

- (23) Během schůzky úřad ICAA uvedl, že aby podpořil svůj regulační rozvoj a posílil své kapacity v oblasti dohledu, najal v červenci 2024 tým poradců. Byl zaznamenán pokrok při provádění doporučení z projektů technické pomoci, které agentura uskutečnila v letech 2017 a 2023, zejména pokud jde o sladění postupů týkajících se letového provozu a způsobilosti leteckého personálu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 a č. 1178/2011⁽⁹⁾.
- (24) Úřad ICAA informoval Komisi o změnách iráckého zákona o civilním letectví, který je v současné době v závěrečné fázi schvalování. Kromě toho úřad ICAA pokročil v řešení nedostatku zdrojů tím, že přijal čtyři inspektory letového provozu a jednoho inspektora bezpečnosti v kabině, přičemž pokračují snahy o nábor dalších dvou inspektorů letové způsobilosti. Dále zahájil vývoj iráckého státního programu bezpečnosti a aktualizuje postupy tvorby předpisů a odbornou přípravu inspektorů v oblastech, jako je nebezpečné zboží a řízení rizik spojených s únavou. Tyto aktualizace však zatím nebyly zcela provedeny.
- (25) Ačkoli toto úsilí zasluhuje uznání, potýká se úřad ICAA i nadále s problémy, mimo jiné s kritickým nedostatkem kvalifikovaného personálu pro kontroly vrtulníků a letové způsobilosti. Za účelem řešení tohoto problému zahájil úřad ICAA pětiletý program odborné přípravy pro čtrnáct nově přijatých zaškolujících se leteckých inženýrů, jehož cílem je zajistit, aby tito inženýři získali kvalifikaci inspektorů letové způsobilosti, a snížit tak závislost na mezinárodních odbornících.
- (26) Komise požádala úřad ICAA, aby potvrdil datum odložené unijní posuzovací návštěvy na místě, která byla původně plánována na první čtvrtletí roku 2024, ale na žádost úřadu ICAA byla přesunuta na čtvrté čtvrtletí roku 2024. Ve své reakci navrhl úřad ICAA termín návštěvy dále odložit na druhé nebo třetí čtvrtletí roku 2025, nejlépe na září 2025, a to v závislosti na pokroku, jehož bude mezitím dosaženo.
- (27) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody ke změně seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Iráku.
- (28) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Iráku, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u všech těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (29) Komise by měla podle potřeby přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005, pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývá, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika.

Letečtí dopravci z Kyrgyzstánu

- (30) Letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Kyrgyzstánu, byli do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 zařazeni v říjnu 2006 nařízením Komise (ES) č. 1543/2006⁽¹⁰⁾.
- (31) Dne 16. července 2024 Komise v rámci své průběžné monitorovací činnosti uspořádala technickou schůzku se zástupci Státní agentury pro civilní letectví při Úřadu vlády Kyrgyzské republiky (dále jen „agentura SCAA“).
- (32) Během této schůzky poskytla agentura SCAA aktuální informace o svém úsilí o řešení bezpečnostních nedostatků, které vedly k zařazení leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Kyrgyzstánu, do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006, jakož i o dalších opatřeních přijatých s cílem zlepšit kapacitu a schopnosti agentury SCAA v oblasti dohledu nad bezpečností.

⁽⁹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽¹⁰⁾ Nařízení Komise (ES) č. 1543/2006 ze dne 12. října 2006, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 a ve znění nařízení (ES) č. 910/2006 (Úř. věst. L 283, 14.10.2006, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj>).

- (33) Při této příležitosti předložila Komise agentuře SCAA výsledky posouzení provedeného na základě informací a dokumentace poskytnutých touto agenturou na počátku roku 2024. Posouzení se vztahovalo například na takové oblasti, jako jsou programy odborné přípravy, procesy dohledu, systém hlášení událostí, postupy udělování licencí a celková provozní účinnost.
- (34) Posouzení Komise odhalilo několik nedostatků v programech odborné přípravy zaměstnanců agentury SCAA. Program odborné přípravy inspektorů sice obsahoval nezbytné prvky související s jejich povinnostmi, ale postrádal jasné podrobnosti o provádění a plánování, zejména pokud jde o zahrnutí požadovaných kurzů provozního výcviku pro nováčky.
- (35) Komise konstatovala, že počet inspektorů se pro zajištění účinného dohledu nad kyrgyzským odvětvím letectví jeví jako nedostatečný. Nedostatek pracovníků poskytujících správní podporu znamená pro inspektory další zátěž, neboť ti tak musí vykonávat další administrativní úkoly, což omezuje jejich schopnost soustředit se na vydávání osvědčení a dohled. Pokud jde o financování a zdroje, agentura SCAA se odvolávala na plánovaná zvýšení platů a zdrojů, avšak neuvedla konkrétní podrobnosti o rozpočtových prostředcích.
- (36) Posouzení rovněž poukázalo na nedostatky systému agentury SCAA pro hlášení událostí, zejména pokud jde o neexistenci komplexní databáze incidentů a nehod. Kromě toho bylo zjištěno, že je nejasný a neúčinný a postrádá systematický přístup ke shromažďování a analýze údajů o incidentech a nehodách.
- (37) Pokud jde o činnosti agentury SCAA v oblasti dohledu, zjistila Komise několik nedostatků. Dohled nad několika leteckými dopravci a organizacemi zajišťujícími údržbu byl buď neúplný, nebo nebyl prováděn vůbec. Poskytnuté dokumenty o dohledu byly nejasné a postrádaly procesní podrobnosti nezbytné pro účinné hodnocení. Kromě toho nebyl zřízen žádný systém pro zajištění souladu ani útvar interního auditu, a to navzdory tvrzením o přípravách na certifikaci ISO 9001. To vyvolalo další obavy ohledně schopnosti agentury SCAA zajistit důsledné dodržování mezinárodních bezpečnostních norem.
- (38) Dne 24. října 2024 se na žádost agentury SCAA konala v Bruselu druhá schůzka, během níž tato agentura uznala výzvy, s nimiž se potýká. V reakci na ně předložila agentura SCAA strategický transformační plán, která má za cíl sladit kyrgyzské letecké normy s mezinárodními bezpečnostními normami. Pod svým současným vedením iniciovala agentura SCAA několik organizačních zlepšení, jako například restrukturalizaci svého vnitřního rámce, zavedení nového finančního modelu a dokončení analýzy nedostatků v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Toto úsilí odráží závazek agentury SCAA řešit nedostatky v dohledu nad bezpečností a posílit svoji spolupráci s Komisí.
- (39) Komise uznává důležitost trvalého a měřitelného pokroku prokazovaného agenturou SCAA při zlepšování schopností dohledu nad bezpečností a zdůrazňuje, že je třeba, aby agentura SCAA i nadále poskytovala jasné důkazy o významném zlepšení, než bude možné uvažovat o příští unijní posuzovací návštěvě na místě v Kyrgyzstánu. Na podporu tohoto úsilí realizuje Komise prostřednictvím agentury v roce 2025 zvláštní projekt technické pomoci. Tato iniciativa se zaměří na hodnocení plánu agentury SCAA, poskytování cílené odborné přípravy a posílení vnitřních postupů dohledu, přičemž jejím hlavním cílem bude dosažení souladu s mezinárodními bezpečnostními normami a usnadnění toho, aby Kyrgyzstán mohl být ze seznamu EU pro leteckou bezpečnost vyňat.
- (40) V současné době však neexistují dostatečné důkazy, které by potvrzovaly, že agentura SCAA účinně vyřešila veškeré bezpečnostní nedostatky, které vedly k zákazu provozování letecké dopravy uloženému nařízením Komise (ES) č. 1543/2006.
- (41) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody ke změně seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce, kteří získali osvědčení v Kyrgyzstánu.
- (42) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Kyrgyzstánu, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Pákistánu

- (43) V březnu 2007 byl letecký dopravce *Pakistan International Airlines* (dále jen „PIA“) nařízením Komise (ES) č. 235/2007 ⁽¹⁾ zařazen do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 a následně byl v listopadu 2007 nařízením Komise (ES) č. 1400/2007 ⁽²⁾ z uvedené přílohy vyňat.
- (44) V návaznosti na jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost v květnu 2024 uspořádali odborníci z Komise, agentury a členských států ve dnech 18. a 19. září 2024 technickou schůzku. Během prvního dne byl posouzen plán nápravných opatření předložený pákistánským úřadem pro civilní letectví (dále jen „úřad PCAA“) a následně přezkoumaný Komisí a agenturou. Úřad PCAA poskytl požadované vysvětlení a podpůrnou dokumentaci. Druhý den byla provedena řada namátkových kontrol v oblastech letového provozu, způsobilosti leteckého personálu, letové způsobilosti, systému řízení kvality a systému řízení bezpečnosti. Tyto kontroly byly neplánovanými kontrolami na dálku po návštěvě Unie, která se uskutečnila v listopadu 2023, a jejich cílem bylo získat více informací o schopnosti úřadu vykonávat účinný dohled.
- (45) V roce 2020 pozastavila agentura oprávnění provozovatelů ze třetích zemí pro společnosti *PIA* a *Vision Air*. Pozastavení bude trvat do té doby, než agentura získá ověřitelné důkazy o tom, že úřad PCAA je schopen vykonávat účinný dohled nad svými leteckými dopravci, že došlo k nápravě nedostatků v oblasti dohledu a že se letečtí dopravci řádně věnovali všem nálezům. Takto získané informace by agentuře pomohly při rozhodování o možném ukončení pozastavení oprávnění provozovatelů ze třetích zemí pro společnosti *PIA* a *Vision Air*, jakož i o udělení oprávnění provozovatele ze třetí země pro společnost *Airblue Limited*.
- (46) Při technické schůzce se dospělo k závěru, že všechny prvky plánu nápravných opatření byly vyřešeny a nebyly zjištěny žádné závažné nedostatky. Všechno ještě není dokončeno, ale veškerá přijatá opatření se jeví jako stabilní a soudržná.
- (47) Ze závěrů technické schůzky vyplývá, že úřad PCAA v současné době přechází z reaktivního přístupu, pokud jde o dohled nad bezpečností, k přístupu proaktivnímu. V tomto ohledu úřad PCAA vyřešil nedostatek pracovníků provádějících kontroly v oblasti letových norem, který v době unijní posuzovací návštěvy na místě představoval zásadní problém. Aby se předešlo opakování podobné situace, byla přijata řada opatření, včetně lepší racionalizace činností, pracovních profilů odpovídajících úkolům, využívání nástrojů pro kalkulaci prostředků s ohledem na vyvíjející se potřeby, zajištění dostatečného rozpočtu na nábor a odbornou přípravu, politiky udržení zaměstnanců a opatření k zamezení střetu zájmů mezi inspektory a organizacemi, nad nimiž vykonávají dohled.
- (48) V závěrech technické schůzky se konstatuje, že úřad PCAA dosáhl při řešení nejzávažnějších bezpečnostních nedostatků značného pokroku. Stále však existuje prostor pro zlepšení, pokud jde o aspekty, jako je identifikace nálezů a jejich správná kategorizace a řízení. Zlepšení se očekává i u prohlídek na odbavovací ploše, neboť odborná příprava inspektorů, kteří tyto prohlídky provádějí, byla dokončena teprve nedávno. Pokud jde o odbornou přípravu inspektorů, je stávající tým inspektorů zaměřených na letové normy plně vyškolen, avšak stále jim schází zkušenosti. Všechny tyto prvky je třeba ve střednědobém a dlouhodobém horizontu sledovat. Úřad PCAA souhlasil, že bude Komisi o pokroku dosaženém v tomto ohledu pravidelně informovat.
- (49) Byly přezkoumány poslední kontroly osvědčení leteckého provozovatele společností *Airblue Limited* a *PIA*. Nebyly zjištěny žádné závažné nedostatky.
- (50) Je třeba dosáhnout zlepšení v oblasti systému řízení kvality. Kontrola dokumentace je sice i nadále suboptimální, ale byl zaznamenán značný pokrok. Ten zahrnuje zajištění konzistentnosti nálezů a jejich řízení napříč všemi oblastmi, jakož i zavedení jednotného softwaru pro řízení nálezů ve všech oblastech.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 235/2007 ze dne 5. března 2007, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství (Úř. věst. L 66, 6.3.2007, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj>).

⁽²⁾ Nařízení Komise (ES) č. 1400/2007 ze dne 28. listopadu 2007, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství (Úř. věst. L 311, 29.11.2007, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj>).

- (51) Vývoj státního programu bezpečnosti je v počáteční fázi. Úřad PCAA je odhodlán jej zavést co nejdříve, konkrétně pokud jde o hlášení událostí a klasifikaci rizik.
- (52) Celkově nebyly zjištěny žádné významné problémy v oblasti bezpečnosti. Po technické schůzce lze dospět k závěru, že úřad PCAA dosáhl značného pokroku, který dokládají informace shromážděné během této technické schůzky.
- (53) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody ke změně seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce, kteří získali osvědčení v Pákistánu.
- (54) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Pákistánu, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (55) Komise by měla podle potřeby přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005, pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývá, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezpečnostní rizika.

Letečtí dopravci ze Surinamu

- (56) Po svém prvotním zařazení na seznam v červnu 2006 a následném vynětí v listopadu 2007 byla společnost *Blue Wing Airlines* v červenci 2010 nařízením Komise (EU) č. 590/2010⁽¹³⁾ znovu zařazena na seznam v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006 z důvodu ověřených důkazů o závažných nedostacích týkajících se tohoto leteckého dopravce, které byly zjištěny na základě nedostatků nahlášených při prohlídkách na odbavovací ploše provedených členskými státy, jakož i dvou smrtelných nehod.
- (57) Dne 26. června 2023 uspořádala Komise a agentura technickou schůzku na dálku se surinamským úřadem pro bezpečnost civilního letectví (dále jen „úřad CASAS“). Tato schůzka se konala na základě řady výměn s úřadem CASAS a se společností *Blue Wing Airlines* v období od listopadu 2018 do května 2022 za účelem obnovy formálních konzultací s úřadem CASAS vzhledem k době, která uplynula od prvního kontaktu v květnu 2019. V tomto ohledu si Komise dne 11. září 2023 vyžádala od úřadu CASAS ucelený soubor informací a dokumentace, aby bylo možné posoudit kapacitu a schopnosti tohoto úřadu v oblasti dohledu nad bezpečností, pokud jde o osm leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Surinamu, přičemž jeden z nich, společnost *Surinam Airways*, je od července 2016 držitelem oprávnění provozovatele ze třetí země.
- (58) Výsledky posouzení informací a dokumentace poskytnutých úřadem CASAS poukázaly na závažné bezpečnostní nedostatky, jejichž dokladem je neúplnost základních programů dohledu, pochybnosti o odborné přípravě a kvalifikaci pracovníků provádějících kontroly, opakované závažné nálezy a nedostatečné řízení nálezů.
- (59) Dne 23. října 2024 se uskutečnila technická schůzka odborníků z Komise, agentury, členských států a úřadu CASAS. Při této příležitosti byly potvrzeny nedostatky zjištěné během posouzení obdržovaných informací a dokumentace, a to jak z hlediska jejich povahy, tak i počtu.
- (60) Konkrétně přetrvávají obavy ohledně schopnosti úřadu CASAS zajistit účinný dohled nad leteckými dopravci, na něž dohlíží. O tom svědčí situace na ředitelstvích pro letový provoz a pro způsobilost leteckého personálu, která mají zjevně vážný nedostatek zaměstnanců, a programy dohledu, jež nejsou realizovány podle plánu. Obavy vzbuzuje také odborná příprava a kvalifikace inspektorů. Znepokojivé je schvalování a prodlužování platnosti osvědčení leteckých provozovatelů, neboť mnoho nezbytných postupů neexistuje a ty, které byly předloženy, jsou velmi omezené a pro daný účel nevhodné. To naznačuje, že činnosti úřadu CASAS v oblasti dohledu jsou většinou prováděny *ad hoc*. Rovněž bylo konstatováno, že se ve zprávách o auditu z různých let opakovaně vyskytovaly tytéž závažné nálezy. Dále bylo zjištěno, že většina postupů úřadu není v souladu s posledními aktualizacemi mezinárodních bezpečnostních norem.

⁽¹³⁾ Nařízení Komise (EU) č. 590/2010 ze dne 5. července 2010, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství (Úř. věst. L 170, 6.7.2010, s. 9).

- (61) Vzhledem k tomu, že pokud jde o zajištění odpovídající úrovně kapacity a schopností v oblasti dohledu nad bezpečností, úřad CASAS zjevně nepokročil, informovala Komise Výbor EU pro leteckou bezpečnost, že má v úmyslu uspořádat v Surinamu v prvním čtvrtletí roku 2025 unijní posuzovací návštěvu na místě.
- (62) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody ke změně seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce, kteří získali osvědčení v Surinamu.
- (63) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Surinamu, stanovením priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (64) Komise by měla podle potřeby přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005, pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplýne, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika.

Letečtí dopravci z Tanzanie

- (65) Letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Tanzanii, nebyli nikdy zařazeni do přílohy A ani B nařízení (ES) č. 474/2006.
- (66) Dne 23. srpna 2023 požádala o oprávnění provozovatele ze třetí země společnost *Air Tanzania Company Limited* (dále jen „*Air Tanzania*“). Agentura tuto žádost posoudila v souladu s požadavky stanovenými v nařízení (EU) č. 452/2014.
- (67) Agentura při provádění svého posouzení vyjádřila obavy, nakolik dokáže společnost *Air Tanzania* reagovat na zjištěné bezpečnostní nedostatky. Zejména zjistila, že společnost *Air Tanzania* nedokáže udržet kontrolu nad svým programem letového výcviku, zejména pokud jde o zajištění toho, aby byly do opakovacího výcviku letových posádek zahrnuty všechny druhy nouzových situací a mimořádných postupů, jako jsou poruchy motoru, draku letadla nebo systému, požáry a další kritické scénáře. Vzhledem ke značnému počtu závažných nedostatků, které během svého posouzení zjistila, dospěla agentura k závěru, že tato situace svědčí o systémových nedostacích u leteckého dopravce, které ohrožují bezpečnost a představují vážné nebezpečí pro letový provoz. To navíc vedlo k tomu, že společnost *Air Tanzania* neprokázala soulad s příslušnými mezinárodními bezpečnostními normami.
- (68) Skutečnost, že společnost *Air Tanzania* nedokáže tyto bezpečnostní nedostatky řešit, dále dokládá předložení nepřijatelného plánu nápravných opatření k řešení zjištěných problémů. V důsledku toho společnost *Air Tanzania* neprokázala soulad s platnými mezinárodními bezpečnostními normami. Agentura dospěla k závěru, že další posouzení by nevedlo k vydání oprávnění společnosti *Air Tanzania*, neboť tento letecký dopravce nespĺňuje požadavky nařízení (EU) č. 452/2014. Agentura proto dne 12. dubna 2024 žádost společnosti *Air Tanzania* o oprávnění provozovatele ze třetí země zamítla z důvodu nespĺnění požadavků na bezpečnost.
- (69) Dne 2. května 2024 si Komise v rámci nařízení (EU) č. 2111/2005 a nařízení (EU) 2023/660 vyžádala od tanzanského úřadu pro civilní letectví (dále jen „úřad TCAA“) ucelený soubor informací a dokumentace. Tato žádost byla podána s cílem posoudit kapacitu a schopnosti úřadu TCAA v oblasti dohledu nad bezpečností, pokud jde o letecké dopravce, kteří získali osvědčení v Tanzanii.
- (70) Požadované informace se týkají klíčových aspektů organizační struktury úřadu TCAA, kvalifikace zaměstnanců, programů odborné přípravy a procesů dohledu, včetně řízení bezpečnostních nedostatků, nápravných opatření a systémů hlášení událostí. Žádost má dále za cíl získat podrobné informace o nehodách a incidentech, procesech udělování osvědčení a licencí pro držitele osvědčení leteckého provozovatele a piloty, jakož i o dohledu nad zachováním letové způsobilosti a organizacemi zajišťujícími údržbu letadel.
- (71) Požadované informace a dokumentace byly úřadem TCAA poskytnuty dne 7. června 2024 a odhalily významné nedostatky v přidělování zaměstnanců a účinnosti dohledu, a to zejména nejasnost ohledně toho, jak jsou inspektoři rozdělováni, aby pokryli klíčové funkce, což vyvolává obavy ohledně přiměřenosti zdrojů pro zajištění účinného dohledu nad letovou způsobilostí, letovým provozem a způsobilostí leteckého personálu.

- (72) Kromě toho bylo zjištěno, že procesy odborné přípravy a kvalifikace inspektorů nejsou dostatečné, neboť chybějí jasné pokyny pro specializovanou odbornou přípravu, strukturovaná hodnocení výkonu a opakovací výcvik. Tyto nedostatky mohou ohrozit schopnost pracovníků úřadu TCAA vykonávat účinný dohled nad bezpečností. Postupy úřadu TCAA pro dohled byly navíc neúplné nebo zcela chyběly, pokud jde o některé kritické oblasti, jako jsou například příručky pro dohled v takové klíčové sféře, jako je způsobilost leteckého personálu.
- (73) Záznamy o činnosti úřadu TCAA v oblasti vydávání osvědčení a dohledu odhalily několik nedostatků, mimo jiné nejednotné používání formulářů pro zvláštní oprávnění, nedostatečný dohled nad zachováním letové způsobilosti leteckých dopravců, nedostatečná následná opatření v návaznosti na nálezy týkající se bezpečnosti, dlouhodobě nevyřešená nápravná opatření a opakující se problémy v oblasti bezpečnosti, jejichž hlavní příčiny nebyly vyřešeny.
- (74) Dne 10. října 2024 se v rámci průběžné monitorovací činnosti uskutečnila technická schůzka Komise, agentury a zástupců úřadu TCAA. Při této příležitosti úřad TCAA nastínil svou úlohu regulátora tanzanského odvětví civilního letectví, fungujícího podle tanzanského zákona o civilním letectví a příloh ICAO, s deklarovaným cílem zajišťovat bezpečnost v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Při účinném provádění těchto předpisů však přetrvávají značné problémy, které brání dosažení plného souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.
- (75) Úřad TCAA dále představil své probíhající iniciativy, které mají posílit jeho systém dohledu nad bezpečností. Patří mezi ně vypracování plánů dohledu založených na výkonnosti, zavedení uceleného systému odborné přípravy inspektorů a revize předpisů v oblasti civilního letectví za účelem jejich sladění s vyvíjejícími se normami ICAO. Toto úsilí podporují plány na budování kapacit v odvětví letectví a intenzivnější spolupráce se zúčastněnými stranami z odvětví za účelem snadnějšího účinného provádění regulačních požadavků. Ačkoli tato opatření zaslouží uznání, přetrvávající nedostatky, jako jsou mezery v odborné přípravě inspektorů, nevyřešené auditní nálezy a nedostatečná procesní dokumentace, zdůrazňují potřebu dalších opatření k posílení mechanismů dohledu.
- (76) Dopisem ze dne 18. října 2024 informovala Komise společnost *Air Tanzania*, jakož i úřad TCAA, že věc společnosti *Air Tanzania* byla zařazena na pořad jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost na jeho zasedání plánované na 19. až 21. listopad 2024 a že společnosti *Air Tanzania* i úřadu TCAA bude v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005 poskytnuta možnost slyšení ve Výboru EU pro leteckou bezpečnost.
- (77) Slyšení společnosti *Air Tanzania* i úřadu TCAA ve Výboru EU pro leteckou bezpečnost proběhlo dne 20. listopadu 2024. Společnost *Air Tanzania* ve své prezentaci přednesené během slyšení podrobně popsala snahy řešit nálezy vyplývající z procesu udělování oprávnění provozovatelů ze třetích zemí, včetně analýzy nedostatků v systému řízení bezpečnosti, revizí příručky pro řízení bezpečnosti a aktualizací provozních příruček a seznamu minimálního vybavení. Tato letecká společnost rovněž vypracovala 36měsíční plán opakovacího výcviku, který se zabývá výcvikem v oblasti prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením, zimním provozem a manipulací s nebezpečným zbožím. Kromě toho s cílem zlepšit provozní postupy a postupy v oblasti letové způsobilosti zavedla postupy pro sledování tratě a letištní kvalifikace a kontroly letadlových celků s údržbou podle pevných lhůt a s omezenou životností.
- (78) Členové Výboru EU pro leteckou bezpečnost vyjádřili znepokojení nad přístupem společnosti *Air Tanzania* k celkovému řízení nálezů, a zejména ohledně jejich analýz hlavních příčin. Bylo konstatováno, že řada hlavních příčin, které letecký dopravce uvedl, byly pouze opakováním nálezů, aniž by byla provedena komplexní analýza za účelem identifikace základních systémových nebo procesních nedostatků. Dokladem toho je například skutečnost, že společnost *Air Tanzania* identifikovala šestnáct nálezů úrovně 2 jako hlavní příčinu nálezu úrovně 1 týkajícího se nesouladu s platnými požadavky přílohy 1 (část TCO) nařízení (EU) č. 452/2014. To jasně ukázalo, že se společnosti *Air Tanzania* nepodařilo vyřešit základní důvody, které vedly k tomu, že tento letecký dopravce nebyl schopen uvedené požadavky splnit. Toto nedostatečné hlubší zkoumání oslabuje účinnost navrhovaných nápravných opatření, neboť ta se věnují spíše symptomům, než aby řešila základní systémové nedostatky.
- (79) Informace předložené společností *Air Tanzania* nebyly ze své podstaty dostatečné k tomu, aby vyřešily bezpečnostní nedostatky, na nichž se zakládalo rozhodnutí agentury oprávnění provozovatele ze třetí země neudělit. Plán nápravných opatření předložený společností *Air Tanzania*, zejména související analýza hlavních příčin, neprokázal, že je tento letecký dopravce schopen zavést vhodná opatření k zajištění souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.

- (80) Během slyšení úřad TCAA představil svůj regulační rámec a zdůraznil svůj závazek zajistit dohled nad bezpečností v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Úřad TCAA informoval o opatřeních, jež přijal bezprostředně poté, co agentura zamítla oprávnění provozovatele ze třetí země pro společnost *Air Tanzania*, včetně zvláštního auditu, který určil kritické oblasti, jež je třeba zlepšit, jako například neúčinný systém řízení bezpečnosti, nedostatek zaměstnanců a organizační neefektivnost.
- (81) Úřad TCAA dále Výboru EU pro leteckou bezpečnost oznámil, že v reakci na nálezy vydané agenturou byl zřízen zvláštní tým inspektorů pro hodnocení a ověřování revidovaného plánu nápravných opatření vypracovaného společností *Air Tanzania*. Podle úřadu TCAA toto úsilí vedlo k vyřešení jedenácti z devatenácti nálezů a zbývající nálezy se nacházejí v různých fázích provedení. Konkrétní opatření popsaná úřadem TCAA během slyšení, jako například schvalování revidovaných programů odborné přípravy, změny provozních příruček a ověřování kritických aktualizací, jako je zdokonalovací výcvik velitelů letadel, záznamy o rozlétanosti posádky a dodržování příkazů k zachování letové způsobilosti, nebyla podložena žádnými důkazy. Kromě toho se v průběhu slyšení ukázalo, že úřad TCAA rovněž plně nedodržuje zásady analýzy hlavních příčin, což zpochybnilo přiměřenost a účinnost jeho posouzení plánu nápravných opatření, který předložila společnost *Air Tanzania*.
- (82) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se tudíž má za to, že seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006 by měl být změněn tak, aby zahrnoval leteckého dopravce *Air Tanzania*.
- (83) S ohledem na zjevné nedostatky zjištěné při výměnách s úřadem TCAA provede Komise, za pomoci agentury a s podporou členských států, v Tanzanii unijní posuzovací návštěvě na místě.
- (84) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Tanzanii, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (85) Komise by podle potřeby mohla přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005, pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplýne, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika.
- (86) Nařízení (ES) č. 474/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (87) Články 5 a 6 nařízení (ES) č. 2111/2005 uznávají potřebu přijímat rozhodnutí rychle a vzhledem k dopadům na bezpečnost případně i naléhavým postupem. Pro ochranu citlivých informací a cestující veřejnosti je proto nezbytné, aby jakákoli rozhodnutí přijatá v souvislosti s aktualizací seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy nebo omezení v Unii, byla použitelná bezprostředně po jejich přijetí.
- (88) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru EU pro leteckou bezpečnost,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 474/2006 se mění takto:

- 1) příloha A se nahrazuje zněním uvedeným v příloze I tohoto nařízení;
- 2) příloha B se nahrazuje zněním uvedeným v příloze II tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 13. prosince 2024.

*Za Komisi,
jménem předsedkyně,
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise*

PŘÍLOHA I

„Příloha A

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ AŽ NA VÝJIMKY PODLÉHAJÍ ZÁKAZU PROVOZOVAT
LETECKOU DOPRAVU V UNII ⁽¹⁾

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzanie
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Írán
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irák
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irák
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Afghánistánu odpovědných za regulační dohled, včetně			Afghánistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghánistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghánistán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Angoly odpovědných za regulační dohled, s výjimkou TAAG Angola Airlines a Heli Malongo, včetně			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Neznámý	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Neznámý	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Neznámý	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Neznámý	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Arménie odpovědných za regulační dohled, včetně			Arménie
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménie

⁽¹⁾ Leteckým dopravcům uvedeným v této příloze může být dovoleno uplatňovat přepravní práva tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se zákaz provozování letecké dopravy nevztahuje, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménie
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Arménie
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 073	Nezjištěn	Arménie
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Konga (Brazzaville) odpovědných za regulační dohled, včetně			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	Neznámý	Kongo (Brazzaville)
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Demokratické republiky Kongo (DRK) odpovědných za regulační dohled, včetně			Demokratická republika Kongo (DRK)
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratická republika Kongo (DRK)

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratická republika Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Džibutského odpovědných za regulační dohled, včetně			Džibutsko
DAALLO AIRLINES	Neznámé	DAO	Džibutsko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Rovnickové Guineje odpovědných za regulační dohled, včetně			Rovníková Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Rovníková Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Neznámý	Rovníková Guinea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Eritreje odpovědných za regulační dohled, včetně			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC č. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC č. 005	NAS	Eritrea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kyrgyzstánu odpovědných za regulační dohled, včetně			Kyrgyzstán
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kyrgyzstán

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
AEROSTAN	08	BSC	Kyrgyzstán
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kyrgyzstán
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kyrgyzstán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyzstán
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kyrgyzstán
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kyrgyzstán
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Neznámý	Kyrgyzstán
HELI SKY	47	HAC	Kyrgyzstán
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kyrgyzstán
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kyrgyzstán
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kyrgyzstán
SKY JET	60	SJL	Kyrgyzstán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kyrgyzstán
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kyrgyzstán
TEZ JET	46	TEZ	Kyrgyzstán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libérie odpovědných za regulační dohled			Libérie
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libye odpovědných za regulační dohled, včetně			Libye
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	Neznámý	Libye
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libye
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Nepálu odpovědných za regulační dohled, včetně			Nepál
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Neznámý	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	Neznámý	Nepál
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepál
FISHTAIL AIR	017/2001	Neznámý	Nepál
SUMMIT AIR	064/2010	Neznámý	Nepál
HELI EVEREST	086/2016	Neznámý	Nepál
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepál
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Neznámý	Nepál
MAKALU AIR	057A/2009	Neznámý	Nepál
MANANG AIR PVT	082/2014	Neznámý	Nepál
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Neznámý	Nepál
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Neznámý	Nepál
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepál
SAURYA AIRLINES	083/2014	Neznámý	Nepál
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepál
SIMRIK AIR	034/2000	Neznámý	Nepál
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepál
SITA AIR	033/2000	Neznámý	Nepál
TARA AIR	053/2009	Neznámý	Nepál
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepál
Následující letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Ruska odpovědných za regulační dohled			Rusko
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusko
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD	458	TUP	Rusko
IZHAVIA	479	IZA	Rusko
JOINT STOCK COMPANY AIR COMPANY „YAKUTIA“	464	SYL	Rusko
JOINT STOCK COMPANY „RUSJET“	498	RSJ	Rusko
JOINT STOCK COMPANY „UVT AERO“	567	UVT	Rusko

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusko
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO“ AIRLINES	480	IAE	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES“	18	SVR	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusko
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE“	225	RLU	Rusko
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusko
LLC „NORD WIND“	516	NWS	Rusko
LLC „AIRCOMPANY IKAR“	36	KAR	Rusko
LTD. I FLY	533	RSY	Rusko
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusko
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES“	1	AFL	Rusko
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusko
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusko
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Svatého Tomáše a Princova ostrova odpovědných za regulační dohled, včetně			Svatý Tomáš a Princův ostrov
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svatý Tomáš a Princův ostrov
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Sierry Leone odpovědných za regulační dohled			Sierra Leone

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Súdánu odpovědných za regulační dohled, včetně			Súdán
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Súdán
BADR AIRLINES	35	BDR	Súdán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Súdán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Súdán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Súdán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Súdán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Súdán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Súdán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Súdán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Súdán
SUN AIR	51	SNR	Súdán
TARCO AIR	56	TRQ	Súdán“

PŘÍLOHA II

„Příloha B

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ PODLÉHÁJÍ PROVOZNÍM OMEZENÍM V UNII ⁽¹⁾

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC)	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele	Typ letadla podléhající omezení	Poznávací značka/ značky a případně výrobní číslo/ čísla letadla podléhajícího omezení	Stát zápisu do rejstříku
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Írán	Všechna letadla typu Fokker F100 a typu Boeing B747	Letadla typu Fokker F100, jak je uvedeno v AOC; letadla typu Boeing B747, jak je uvedeno v AOC	Írán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Severní Korea	Celý letadlový park s výjimkou 2 letadel typu TU-204.	Celý letadlový park s výjimkou P-632 a P-633.	Severní Korea“

⁽¹⁾ Leteckým dopravcům uvedeným v této příloze může být dovoleno uplatňovat přepravní práva tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se zákaz provozování letecké dopravy nevztahuje, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.