Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2025/1144

4.6.2025

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/1144

ze dne 3. června 2025,

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 též „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, Libye, Surinamu a Tanzanie. Komise také informovala Výbor EU pro leteckou bezpečnost o situaci v oblasti letecké bezpečnosti v Angole, Egyptě, Kazachstánu, Keni, Nepálu, Pákistánu 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 Unií 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 zákazu 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 všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Arménii, zařazeni prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/736 ([6]) do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

([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 zákazu provozování letecké dopravy nebo provozním omezením v Unii (Úř. věst. L 172, 3.6.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Dne 9. dubna 2025 se v rámci průběžné monitorovací činnosti Komise, pokud jde o celkovou bezpečnostní situaci v Arménii, včetně kapacity a schopností arménského Výboru pro civilní letectví (dále jen „výbor CAC“) v oblasti dohledu nad bezpečností, uskutečnila technická schůzka za účasti Komise, agentury, členských států a výboru CAC. Komise na zasedání informovala výbor CAC o výsledcích svého posouzení plánu nápravných opatření předloženého v prosinci 2024. Plán nápravných opatření připravil výbor CAC v reakci na připomínky vzešlé z posuzovací návštěvy na místě v roce 2020, při níž Unie posoudila situaci v Arménii.

(14) Plán nápravných opatření předložený výborem CAC je komplexní a podrobný a vzhledem k tomu, jak jsou v něm vypořádány připomínky z unijní posuzovací návštěvy na místě v roce 2020 prokazuje jasné úsilí o sladění vnitrostátního dohledu nad leteckou dopravou s očekáváním EU v oblasti regulace. Mezi pozitiva lze počítat přijetí několika vnitrostátních předpisů v souladu s požadavky EU, kroky k provádění zásad dohledu založeného na posouzení rizik a zlepšení dokumentace a záznamů o výcviku inspektorů.

(15) Ačkoli plán nápravných opatření pojímá řešení zjištěných připomínek komplexně, zdá se, že několik otázek zůstává nevyřešeno nebo nedostatečně doloženo, jedná se například o chybějící klasifikaci nálezů, nedostatečnou průkaznost provádění plánů dohledu a nedostatky ve správě dokumentace a překladech. Kromě toho přetrvávají nesrovnalosti v kvalitě a úplnosti dokumentace o výcviku, licenčních postupech a mechanismech dohledu, které bude třeba posoudit při dodatečných hodnoceních na místě, než bude možné přijmout konečné rozhodnutí o přiměřenosti plánu nápravných opatření.

(16) Vzhledem k přetrvávajícím nedostatkům a potřebě důkladnějšího posouzení provádění přímo na místě se Komise domnívá, že další distanční hodnocení bezpečnostní situace v Arménii by situaci již více nevyjasnilo. Proto se na třetí čtvrtletí roku 2025 plánuje unijní posuzovací návštěva na místě. Cílem této návštěvy bude ověřit účinnost uplatňování nápravných opatření předložených výborem CAC, včetně opatření projednaných během výměn v letech 2024 a 2025.

(17) 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, již získali osvědčení v Arménii.

(18) 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

(19) 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*.

(20) Dne 23. dubna 2025 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 zdokonalení legislativního a regulačního rámce a o zvýšení své výkonnosti v oblasti dohledu.

(21) Úřad ICAA podrobně informoval o své průběžné snaze o posílení dohledu nad bezpečností letectví prostřednictvím legislativních změn, rozvoje právních předpisů, iniciativ v oblasti budování kapacit a institucionálních reforem. I když jsou tyto snahy považovány za důležité, je jejich provádění stále v počátečních fázích. Přetrvávají značné obavy, pokud jde o harmonogram těchto opatření, soudržnost a kvalitu regulačních výstupů a jejich soulad s mezinárodními bezpečnostními normami.

([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).

(22) Určitého pokroku se dosáhlo zejména v oblastech, jako je nábor personálu, iniciativy v oblasti výcviku a příprava aktualizovaných vnitrostátních předpisů v oblasti letectví. Zásadní reformy, jako je přijetí revidovaného primárního zákona o letectví a posílení systému dohledu nad bezpečností, zůstávají neúplné nebo postrádají ověřitelné výsledky.

(23) Z tohoto důvodu bylo společně uznáno, že unijní posuzovací návštěva na místě v září 2025, o níž se již dříve jednalo, by byla předčasná a potenciálně kontraproduktivní vzhledem k tomu, že je nejprve třeba dosáhnout dalšího hmatatelného a prokazatelného pokroku v hlavních oblastech iráckého systému dohledu nad bezpečností letectví.

(24) 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.

(25) 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.

(26) Komise by měla podle potřeby přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005, pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplyne, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika.

Letečtí dopravci z Kyrgyzstánu

(27) 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 ([9]).

(28) V souvislosti s probíhajícími výměnami, které vyplynuly z obnovených kontaktů mezi Komisí a Státní agenturou pro civilní letectví při Úřadu vlády Kyrgyzské republiky (dále jen „agentura SCAA“) od roku 2023, zahájila Komise iniciativu v oblasti technické pomoci, kterou provádí agentura v rámci nařízení (ES) č. 2111/2005. Cílem této iniciativy je podpořit agenturu SCAA v jejím úsilí o posílení kapacity v oblasti dohledu.

(29) V rámci této iniciativy již byla provedena jedna činnost na dálku a jedna mise na místě. Mise na místě byla rovněž příležitostí k získání bezprostředních informací o tom, jak agentura SCAA provádí mezinárodní bezpečnostní normy. Poskytla rovněž příležitost k provedení simulace unijní posuzovací návštěvy na místě. Simulace poskytla cenný vhled do organizačního a regulačního rámce agentury SCAA, přičemž její celková struktura se jeví jako přiměřená její velikosti a odpovědnosti, nicméně svou provozní účinnost by agentura SCAA měla zlepšit. Příručka pro řízení již sice byla schválena, je však třeba dále pracovat na jejím rozvoji a soudržnosti a je rovněž nutno dostatečně vymezit odpovědnost za vyšetřování závažných incidentů.

(30) Simulace rovněž pomohla odhalit nedostatky v provádění standardů a doporučených postupů ICAO, zejména v případě příloh ICAO 1, 6, 8, 18 a 19, což brání plnému sladění s mezinárodními bezpečnostními normami. Agentura SCAA tyto nedostatky uznala a zahájila kroky ke změně příslušných právních předpisů, přičemž k několika návrhům změn probíhají meziresortní konzultace. Agentura SCAA dále podnikla kroky ke zlepšení hlášení událostí souvisejících s bezpečností a výcviku zaměstnanců, a to cestou partnerství s mezinárodními organizacemi pro výcvik. Je nezbytné nepolevovat v úsilí v těchto oblastech, aby se dohled nad bezpečností letectví v Kyrgyzstánu zlepšil.

([9]) 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).

(31) Dne 2. května 2025 se v rámci průběžné monitorovací činnosti Komise, pokud jde o celkovou bezpečnostní situaci v Kyrgyzstánu, včetně kapacity a schopností agentury SCAA v oblasti dohledu nad bezpečností, uskutečnila technická schůzka za účasti Komise, agentury, členských států a agentury SCAA. Agentura SCAA podrobně informovala o svých probíhajících iniciativách za účelem posílení dohledu nad bezpečností letectví, včetně legislativních změn, rozvoje právních předpisů, opatření v oblasti budování kapacit a institucionálních reforem.

(32) Agentura SCAA rovněž popsala svou organizační strukturu a personální obsazení, včetně vývoje systému výpočtu pracovní síly s přímou vazbou na individuální potřeby v oblasti výcviku.

(33) Představila rovněž pokrok ve sbližování svých předpisů s mezinárodními bezpečnostními normami a jejich provádění v klíčových oblastech dohledu. Dále vyzdvihla probíhající práci na zlepšení certifikačních postupů a mechanismů k prosazování.

(34) Agentura SCAA představila komplexní akční plán zaměřený na řešení zjištěných nedostatků v právních předpisech a podporu rozvoje bezpečného systému civilního letectví v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.

(35) 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 (ES) č. 1543/2006.

(36) 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, již získali osvědčení v Kyrgyzstánu.

(37) 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 Libye

(38) Prováděcím nařízením Komise (EU) č. 1318/2014 ([10]) byli v prosinci 2014 letečtí dopravci z Libye zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(39) Dne 25. března 2025 se v rámci průběžné monitorovací činnosti Komise, pokud jde o celkovou bezpečnostní situaci v Libyi, včetně kapacity a schopností libyjského úřadu pro civilní letectví (dále jen „úřad LYCAA“) v oblasti dohledu nad bezpečností, uskutečnila technická schůzka za účasti Komise, agentury, členských států a úřadu LYCAA.

(40) Komise představila výsledek svého posouzení informací předložených úřadem LYCAA v letech 2023 a 2024. Při posouzení byly zjištěny výrazné nedostatky, zejména pokud jde o počet zaměstnanců, konzistentnost odpovídajícího výcviku a účinné provádění činností v oblasti dohledu. Rovněž bylo zdůrazněno, že Komise stále postrádá důležitou dokumentaci, kterou si dříve vyžádala. Posouzení dospělo k závěru, že úřad LYCAA musí podstatně zlepšit svůj regulační rámec i kapacitu v oblasti dohledu. Komise na jednání zopakovala svá očekávání, pokud jde o druh a kvalitu dokumentů a údajů nezbytných k zajištění odpovídajícího posouzení libyjského systému dohledu nad bezpečností.

([10]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 1318/2014 ze dne 11. prosince 2014, 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 355, 12.12.2014, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) Úřad LYCAA podal aktuální informace o administrativních a technických iniciativách zaměřených na posílení dohledu nad bezpečností. Patří k nim revize legislativy a předpisů v oblasti letectví, zvýšená četnost inspekcí a zavedení digitálních dohledových systémů. Jako ústřední prvek těchto snah úřad představil středisko integrovaného dohledu – digitální platformu pro posílení monitoringu a správy údajů o bezpečnosti letectví. Digitální platforma má podporovat dodržování právních předpisů a zlepšit přístup k příslušným informacím o bezpečnosti a k dokumentaci.

(42) Informace a související materiály předložené úřadem LYCAA při představení střediska integrovaného dohledu, včetně příruček a kontrolních seznamů používaných v postupech osvědčování a dohledu, vycházely z předpisů Unie a byly přizpůsobeny vnitrostátnímu kontextu. Úřad LYCAA rovněž představil vybrané výsledky auditu z recertifikačního procesu, přičemž údaje ze střediska integrovaného dohledu byly zobrazeny ve srozumitelném a strukturovaném formátu.

(43) Bylo však nutné poznamenat, že při předchozích výměnách v letech 2023 a 2024 nebyla Komise s touto dokumentací seznámena, a to navzdory četným formálním žádostem. Dále bylo konstatováno, že dlouhodobá účinnost střediska integrovaného dohledu bude záviset na tom, s jakou důsledností a kvalitou se bude přistupovat k jeho činnosti.

(44) Úřad LYCAA rovněž informoval Komisi o probíhající recertifikaci všech libyjských leteckých dopravců, která se vztahuje na období od listopadu 2023 do listopadu 2024. Během tohoto období podle úřadu LYCAA proběhlo více než 100 auditů. Informace o výsledcích těchto auditů ovšem nebyly dostatečně podrobné, chyběla například konkrétní zjištění a veškerá odpovídající nápravná opatření. Bylo dohodnuto, že úřad LYCAA poskytne příslušné informace a dokumentaci co nejdříve.

(45) Nicméně v současné době neexistují dostatečné důkazy, které by potvrzovaly, že úřad LYCAA účinně vyřešil veškeré bezpečnostní nedostatky, které vedly k zákazu provozování letecké dopravy uloženému prováděcím nařízením (EU) č. 1318/2014.

(46) 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, již získali osvědčení v Libyi.

(47) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Libyi, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci ze Surinamu

(48) V červenci 2010 byl letecký dopravce *Blue Wing Airlines* zařazen nařízením Komise (EU) č. 590/2010 ([11]) do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(49) V návaznosti na jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost v listopadu 2024 uskutečnili odborníci z Komise, agentury a členských států ve dnech 24. až 28. února 2025 v Surinamu posuzovací návštěvu Unie na místě u surinamského úřadu pro bezpečnost civilního letectví (dále jen „úřad CASAS“). Návštěva na místě zahrnovala posouzení vzorku tří leteckých dopravců, jimž úřad CASAS vydal osvědčení, konkrétně společností *Blue Wing Airlines*, *Fly All Ways* a *Gum Air*.

(50) Činnosti v rámci posuzovací návštěvy Unie na místě se zaměřily na úřad CASAS s ohledem na jeho úlohu a odpovědnost za bezpečnostní dohled nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Surinamu. Při návštěvě byly zjištěny závažné nedostatky v regulačním systému civilního letectví, pokud jde o dodržování mezinárodních bezpečnostních norem, což je na úkor účinného dohledu nad bezpečností.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Surinamský primární zákon o letectví nebyl od svého přijetí v roce 2002 pozměněn. Problémy, které ICAO zjistila již v roce 2009, proto stále přetrvávají, konkrétně nedostatečná pravomoc inspekčních pracovníků úřadu CASAS pro vstup do zařízení a přístup k dokumentaci a nedostatečné oddělení soudních a bezpečnostních vyšetřování leteckých nehod a vážných incidentů, přičemž v tomto druhém případě je problémem především nedostatečná ochrana osob, které nahlásily událost související s bezpečností.

(52) Většina vnitrostátních předpisů v oblasti civilního letectví byla v roce 2023 aktualizována, aby se dostala do souladu s nejnovějšími změnami ICAO. Příručky úřadu CASAS, pokyny, kontrolní seznamy a veškeré další pracovní postupy pro provádění dohledu však odpovídající aktualizací neprošly. To nepříznivě dopadá na soulad s vnitrostátními právními předpisy, a tudíž i s mezinárodními bezpečnostními normami.

(53) Při návštěvě se potvrdilo, že úřad CASAS vykazuje systémovou nedostatečnost, pokud jde o řízení zdrojů, konkrétně postrádá postupy a metodiku ke stanovení personálních potřeb, vstupní výcvik inspektorů je neúčinný a opakovací výcvik se z důvodu rozpočtových omezení neprovádí vůbec. Následně bylo zjištěno, že navštívené útvary CASAS nemají dostatek personálu a jejich kontrolní pracovníci nejsou plně kvalifikováni.

(54) Při posuzovací návštěvě Unie na místě rovněž vyšlo najevo, že úřad CASAS má kritické nedostatky ve výkonu dohledu nad bezpečností, včetně toho, že zjištění jsou uzavírána bez analýzy kořenových příčin a zůstávají otevřena příliš dlouho, aniž by byla přijata donucovací opatření. V důsledku toho opakovaně dochází k závažnému nedodržování předpisů.

(55) Z posuzovací návštěvy Unie na místě dále vyplývá, že úřad CASAS postrádá funkci řízení kvality, aby mohl odstraňovat nedostatky zjištěné mimo jiné u systému řízení dokumentů, vedení záznamů, řízení nálezů a úrovně kontroly.

(56) Úřad CASAS nemá funkci řízení bezpečnosti, která by se proaktivně zabývala stávajícími či vznikajícími bezpečnostními riziky, není zaveden ani povinný systém hlášení událostí, díky němuž by úřad CASAS mohl identifikovat vysoce rizikové oblasti, v nichž musí zintenzívnit svůj dohled.

(57) Kritické obavy zazněly, pokud jde o oddělení letového provozu a letové způsobilosti úřadu CASAS. Tyto obavy se mimo jiné týkají toho, že úřad nedokáže plnit své plány dohledu v požadované lhůtě a bezezbytku dodržet celý rozsah prováděných auditů. Byly nalezeny důkazy o nedostatečné míře přezkumu technické dokumentace před vydáním osvědčení a o tom, že leteckým dopravcům nebyly sděleny nedostatky v dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem.

(58) Z nedostatků zjištěných při návštěvách u leteckých dopravců je zřejmé, že nedostatek strukturálního financování a absence donucovacích opatření ze strany úřadu CASAS jsou dvěma základními faktory, které výrazně omezují schopnost úřadu vykonávat účinný dohled, provádět komplexní audity a proaktivně reagovat na stávající a vznikající bezpečnostní rizika.

(59) Unijní posuzovací návštěva na místě u tří leteckých dopravců, společností *Blue Wing Airlines*, *Gum Air* a *Fly All Ways* ve dnech 25., 26. a 27. února 2025, odhalila u všech tří stejné nebo podobné kritické nedostatky, a to s přímými důsledky pro bezpečnost letů a dodržování právních předpisů. Jednalo se mimo jiné o neexistenci fungujícího systému řízení bezpečnosti a systému řízení kvality. Při hodnocení letového provozu u jednotlivých provozovatelů se prokázalo, že u každého z nich se vyskytují stejné případy závažného nesouladu a že navzdory tomu, že úřad CASAS učinil nálezy, pokračoval provoz bez jakéhokoli omezení ze strany úřadu nebo samotných leteckých dopravců.

(60) Návštěva oddělení letové způsobilosti třech zmíněných dopravců navíc odhalila řadu závažných problémů, jako je nedostatečný výcvik personálu k plnění povinností, nefunkční části bez náležitého oddělení a uložení v karanténním prostoru, kalibrované přístroje s prošlým osvědčením o kalibraci a nástroje bez označení. Na všechny tyto problémy úřad CASAS v průběhu let opakovaně upozorňoval, aniž by se dosáhlo hmatatelných výsledků.

(61) Návštěva u společnosti *Fly All Ways* odhalila, že není zaveden program sledování letových údajů, jak vyžadují mezinárodní bezpečnostní normy u kategorie letadel používaných tímto leteckým dopravcem.

(62) Počet a povaha nedostatků zjištěných u tří leteckých dopravců během posuzovací návštěvy Unie na místě poukázaly na systémové nedostatky jak na straně systémů řízení leteckých dopravců, tak ve schopnosti úřadu CASAS zajistit účinný dohled nad bezpečností. Nashromážděné důkazy poukazují na nedostatečnou schopnost leteckých dopravců udržitelně zajistit bezpečnost provozu a na neschopnost úřadu CASAS prosadit dodržování předpisů a obnovit zajištění bezpečnosti.

(63) Dopisem ze dne 11. dubna 2025 informovala Komise úřad CASAS, že Surinam byl zařazen na pořad jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost plánovaného na 13. až 15. května 2025 a že úřadu CASAS a leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Surinamu, bude v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005 poskytnuta možnost slyšení. Pozvání k vystoupení před Výborem EU pro leteckou bezpečnost přijaly společnosti *Blue Wing Airlines* a *Surinam Airways*.

(64) Slyšení úřadu CASAS a dvou zmíněných leteckých dopravců ve Výboru EU pro leteckou bezpečnost proběhlo dne 14. května 2025. Prezentace úřadu CASAS před Výborem EU pro leteckou bezpečnost nabídla přehled o tom, jak se tento úřad snaží odstranit zdroje nedostatků, na nichž jsou založeny některé zjištěné připomínky, jakož i o nápravných opatřeních a lhůtách k jejich řešení. Předložená nápravná opatření se zaměřila zejména na změny vnitrostátních právních předpisů v oblasti letectví, provádění funkcí řízení kvality a bezpečnosti, provádění požadovaného výcviku technického personálu, zlepšení funkcí dohledu a na náborové plány k obsazení klíčových manažerských pozic a zvýšení počtu inspektorů.

(65) Výbor EU pro leteckou bezpečnost zdůraznil, že úřad CASAS uznává velmi znepokojivou situaci, kterou v Surinamu zjistila unijní posuzovací návštěva, a připomněl, že některé z těchto nedostatků již byly zjištěny při auditech ICAO v rámci Všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností v letech 2009 a 2012, aniž by mezitím došlo k pokroku při jejich řešení. Přetrvávají proto obavy, zda úřad CASAS dokáže navrhovaná opatření a cílové termíny splnit, a to navzdory tomu, že vyjádřil ochotu a odhodlání ke zlepšení za podpory surinamské vlády, jež se snaží zajistit úřadu další zdroje financování.

(66) Tato obava se při slyšení několikrát potvrdila, neboť úřad CASAS nebyl s to předložit důkazy o konkrétních a důvěryhodných opatřeních k vypořádání připomínek, které se týkaly například nedostatečného důrazu ze strany úřadu při postupu vůči svým leteckým dopravcům, když se opakovaně nezabývají nedostatky, které jim byly vytknuty na základě vnitrostátních postupů.

(67) K odstranění závažných bezpečnostních nedostatků, zejména v oblasti náboru, výcviku a kvalifikovanosti zaměstnanců, činností v oblasti certifikace kvality a řízení bezpečnosti a dohledu nad všemi leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Surinamu, je nezbytné výrazně zlepšit schopnosti úřadu CASAS. Tyto nedostatky dokládají, že úřad CASAS se svými kapacitami v oblasti dohledu nedokáže zajistit, aby provoz všech leteckých dopravců, kteří od tohoto úřadu získali osvědčení, probíhal v neustálém souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.

(68) Společnost *Blue Wing Airlines* zastupoval její obchodní zástupce pro Evropu a právní poradce. Ve svém příspěvku na slyšení se zaměřili na představení leteckého dopravce a jeho provozní sítě, na to, jak dopravce vnímá účel unijní posuzovací návštěvy na místě a její relevantnost pro společnost *Blue Wing Airlines*, a na přehled vlastního posouzení bezpečnosti ze strany dopravce a opatření, jež přijal k řešení zjištěných problémů.

(69) Zástupci společnosti *Blue Wing Airlines* se ve své prezentaci vůbec nezmínili o závažných nedostatcích zjištěných posuzovacím týmem EU, a to ani v odděleních letového provozu a údržby. Letecký dopravce navíc nedokázal odpovědět na podstatu dotazů, které Výbor EU pro leteckou bezpečnost vznesl ke konkrétním otázkám souvisejícím se zjištěnými připomínkami.

(70) Společnost *Surinam Airways* sice nebyla předmětem posouzení při unijní návštěvě na místě, ale přijala pozvání k vystoupení před Výborem EU pro leteckou bezpečnost. Letecký dopravce ve své prezentaci představil společnost, její historii a provozní síť. Značná část prezentace byla zaměřena na prvky související s činnostmi dopravce v oblasti dodržování bezpečnostních předpisů, a to jak z hlediska činností vykonávaných ve spolupráci s úřadem CASAS, tak s třetími stranami, včetně agentury EASA v souvislosti s oprávněním provozovatele ze třetí země. V prezentaci byla rovněž zvýrazněna opatření, která dopravce plánuje ke zlepšení systému řízení bezpečnosti a systému řízení kvality.

(71) Výbor EU pro leteckou bezpečnost se dopravce dotazoval na jeho provozní ujednání týkající se letů směřujících na území EU a z něj. Dopravce byl rovněž dotázán, jaká opatření přijal v návaznosti na zjištění úřadu CASAS, jež se týkala nedostatečnosti výcviku jeho personálu údržby.

(72) Agentura EASA doplnila informace poskytnuté leteckým dopravcem o svá zjištění učiněná během auditu provozovatele ze třetí země (TCO) na místě, který proběhl souběžně s unijní posuzovací návštěvou Unie na místě. Jednalo se o zjištění v oblastech, které měl odhalit již úřad CASAS v rámci svých činností v oblasti dohledu a které jsou podobné zjištěním u jiných leteckých společností navštívených týmem EU, což svědčí o opakujícím se problému na straně úřadu CASAS při dohledu nad leteckými dopravci v jeho pravomoci.

(73) Na základě všech dostupných důkazů, včetně informací z unijní posuzovací návštěvy na místě u úřadu CASAS a tří leteckých dopravců zařazených do vzorku, jakož i informací uvedených při slyšení před Výborem EU pro leteckou bezpečnost, je třeba učinit závěr, že kapacita a schopnosti úřadu CASAS nepostačují k zajištění souladu s mezinárodními bezpečnostními normami, pokud jde o účinný dohled nad leteckými dopravci v kompetenci tohoto úřadu.

(74) Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost berou na vědomí rozsah problémů, které je třeba vyřešit, uznávají vynaložené úsilí a vybízejí úřad CASAS, aby ve svých snahách pokračoval. Berou na vědomí význam závazku surinamské vlády v tomto ohledu a rovněž vyjadřují odhodlání podporovat úřad CASAS v jeho úsilí a spolupracovat s ním.

(75) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Surinamu, zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(76) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Surinamu, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Tanzanie

(77) V prosinci 2024 byl letecký dopravce *Air Tanzania Company Limited* prováděcím nařízením Komise (EU) 2024/3137 ([12]) zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(78) V návaznosti na jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost v listopadu 2024 uskutečnili odborníci z Komise, agentury a členských států ve dnech 9. až 13. prosince 2024 v Tanzanii posuzovací návštěvu Unie na místě u tanzanského úřadu pro civilní letectví (dále jen „úřad TCAA“). Součástí návštěvy bylo posouzení vzorku dvou leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Tanzanii, a to *Precision Air Services PLC* (dále jen „*Precision Air*“) a *Coastal Travels Limited* (dále jen „*Coastal Air*“).

(79) Návštěva svou činnost zaměřila na úřad TCAA s ohledem na jeho úlohu a odpovědnost za bezpečnostní dohled nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Tanzanii.

(80) Při návštěvě se zjistilo, že úřad TCAA má strukturální nedostatky a trpí kritickým omezením kapacity, včetně absence strategického přístupu k plánování lidských zdrojů, což se projevuje nedostatkem kvalifikovaného a zkušeného technického personálu v klíčových oblastech dohledu, zejména pokud jde o způsobilost leteckého personálu, letový provoz a letovou způsobilost.

(81) V oblasti způsobilosti leteckého personálu bylo zjištěno, že je třeba zvýšit počet zaměstnanců, zejména náborem pracovníků s příslušnými předchozími zkušenostmi. Dále by měl být vytvořen a prováděn strukturovaný a pravidelný výcvik pro inspektory, v němž by neměly chybět pokročilé moduly v oblasti řízení kvality, auditu souladu s předpisy a analýzy kořenových příčin. Zásadní je též vypracovat a uplatňovat komplexní a standardizované postupy, kontrolní seznamy a formuláře pro vydávání průkazů a kvalifikací.

([12]) 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 (Úř. věst. L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) V oblasti letového provozu úřad TCAA neprokázal, že disponuje účinným a robustním systémem k plnění svých regulačních povinností v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Tato skutečnost byla doložena zjištěním, že postupy vydávání osvědčení leteckým dopravcům nejsou dostatečně přísné a že činnosti dohledu se plánují a provádějí nedostatečně, což vede ke značným nedostatkům v oblasti dohledu. Úřad TCAA navíc neměl odpovídající počet plně kvalifikovaných inspektorů a kompetence stávajících pracovníků je rovněž třeba dále rozvíjet.

(83) V oblasti letové způsobilosti nejsou postupy uplatňované úřadem TCAA v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami, což vede k nedostatečné výkonnosti dohledu a vyvolává obavy o jednotné uplatňování bezpečnostních požadavků. Osvědčení letové způsobilosti byla vydávána bez dostatečné jistoty, že dané letadlo splňuje veškerá kritéria použitelná na konstrukci a letovou způsobilost.

(84) Dne 11. prosince 2024 vykonal posuzovací tým Unie návštěvu u společnosti *Precision Air*.

(85) U této společnosti bylo při posouzení zjištěno několik nedostatků v provádění systému řízení bezpečnosti a systému řízení kvality. Zejména nebyly do příručky pro řízení bezpečnosti náležitě zařazeny bezpečnostní cíle a monitorování ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti bylo nedostatečné. Sledování letových údajů dále odhalilo opakující se odchylky od standardních provozních postupů, což naznačuje systémové problémy s dodržováním souladu.

(86) Celková struktura a fungování organizace údržby a letové způsobilosti byly sice považovány za uspokojivé, nicméně značné nedostatky byly zjištěny v programu výcviku letových posádek, včetně zcela chybějícího uceleného teoretického výcviku a základních modulů, jako je výcvik v oblasti prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením.

(87) Dne 12. prosince 2024 vykonal posuzovací tým Unie návštěvu u společnosti *Coastal Air*.

(88) Posouzení systému řízení bezpečnosti a systému řízení kvality společnosti *Coastal Air* poukázalo na důležité oblasti, jež vyžadují zlepšení, aby byl zajištěn soulad s tanzanskými vnitrostátními právními předpisy a mezinárodními bezpečnostními normami.

(89) Společnost *Coastal Air* nebyla při návštěvě schopna prokázat soulad se svými vlastními postupy a příručkami a byly zjištěny nedostatky v dokumentaci, schvalování a interním monitorování souladu v několika oblastech, jako jsou organizační práva, protokoly, příručky, záznamy a výcvikové standardy.

(90) Posouzení systémů řízení údržby a zachování letové způsobilosti společnosti *Coastal Air* odhalilo několik kritických nedostatků, které mají přímý dopad na bezpečnost letů a dodržování právních předpisů. Chyby při zadávání údajů do systému sledování letové způsobilosti navíc vedly k nesprávným intervalům plánování údržby, což narušilo spolehlivost a integritu sledování údržby.

(91) Množství a povaha nedostatků zjištěných během návštěvy poukázaly na systémové slabiny jak v interní funkci sledování souladu společnosti *Coastal Air*, tak v činnostech dohledu ze strany úřadu TCAA. Konkrétně mnohé ze zjištěných nedostatků měly být odhaleny během postupu vydávání osvědčení, při pravidelném dohledu nebo vlastními mechanismy dopravce pro zajištění bezpečnosti.

(92) Unijní posuzovací návštěva na místě odhalila, že Tanzanie sice vytvořila právní rámec upravující civilní letectví, regulační systém se ovšem potýká se značnými obtížemi souvisejícími s právní přesností, účinným prováděním mezinárodních bezpečnostních norem a včasnou adaptací na jejich vývoj, což vede k rozporům v právních a provozních předpisech, což maří schopnost Tanzanie bezezbytku plnit své závazky vyplývající z Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva). Připomínky vyplývající z unijní posuzovací návštěvy na místě byly začleněny do zprávy, jež byla předložena úřadu TCAA a tímto úřadem odsouhlasena.

(93) Dne 30. dubna 2025 se v rámci průběžného monitorování celkové bezpečnostní situace v Tanzanii ze strany Komise uskutečnila technická schůzka za účasti Komise, agentury, členských států a úřadu TCAA. Účel schůzky byl dvojí: přezkoumat plán nápravných opatření, který byl vypracován v reakci na unijní posuzovací návštěvu na místě, a informovat úřad TCAA o přípravách na nadcházející slyšení ve Výboru EU pro leteckou bezpečnost plánované na 13. května 2025.

(94) Před technickou schůzkou a po ní bylo předloženo několik verzí plánu nápravných opatření. Verze předložená k projednání na technické schůzce prokázala snahu úřadu TCAA řešit připomínky vznesené při unijní posuzovací návštěvě na místě. Následná jednání však odhalila řadu výrazných nedostatků v opatřeních přijatých úřadem TCAA, zejména neprovedení důkladných analýz kořenových příčin s cílem identifikovat a řešit základní systémové problémy, absence příslušné dokumentace na podporu oznámených nápravných opatření a přetrvávající nesoulad s platnými požadavky na bezpečnost letectví.

(95) Zvláštní pozornost si zasluhuje informace úřadu TCAA v souvislosti s výpočtem personálních potřeb v oblasti letového provozu, jež bylo považováno za nerealistické, pokud jde o odhadované hodiny přidělené na klíčové činnosti, jako je příprava základních prohlídek pro účely osvědčení leteckého provozovatele nebo opatření navazujících na výsledky prohlídek. Následně předložená upravená verze plánu nápravných opatření vykazovala zjevné zlepšení, pokud jde o realističtější stanovení počtu potřebných inspektorů, stále však chyběla analýza souvisejících výcvikových potřeb a času potřebného k dokončení výcviku před zahájením činnosti.

(96) Na technické schůzce se potvrdilo, že závažné nedostatky přetrvávají, přestože úřad TCAA dosáhl určitého pokroku při řešení zjištěných připomínek, mimo jiné za pomoci okamžité technické podpory, jež byla zahájena ihned po unijní posuzovací návštěvě na místě. Mnohá opatření z plánu nápravných opatření, který předložil úřad TCAA, byla reaktivního charakteru a postrádala smysluplnou preventivní složku. Pokud taková opatření v plánu figurovala, byla většinou povrchní a neposkytovala věrohodnou jistotu, pokud jde o udržitelnost.

(97) Dopisem ze dne 14. dubna 2025 informovala Komise úřad TCAA, že Tanzanie byla zařazena na pořad jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost plánovaného na 13. až 15. května 2025 a že úřadu TCAA a leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Tanzanii, bude v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005 poskytnuta možnost slyšení ve Výboru EU pro leteckou bezpečnost.

(98) Úřad TCAA potvrdil, že se slyšení nezúčastní žádný z leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Tanzanii. Slyšení úřadu TCAA ve Výboru EU pro leteckou bezpečnost se uskutečnilo dne 13. května 2025. Prezentace úřadu TCAA před Výborem EU pro leteckou bezpečnost poskytla všeobecný přehled o tom, nakolik úřad pokročil s přípravou a prováděním plánu nápravných opatření v návaznosti na unijní posuzovací návštěvu na místě. Prezentace byla dobře strukturovaná a věnovala se hlavním kategoriím připomínek a doporučení, přičemž úřad TCAA rozlišil, které připomínky a doporučení byly uzavřeny, probíhají nebo zůstávají otevřené.

(99) Míra uzavření nálezů, kterou předložil úřad TCAA, byla vyhodnocena jako velmi nerealistická, o čemž svědčí skutečnost, že v několika případech byly připomínky označeny za uzavřené, aniž by se náležitě ověřilo, zda byly v plném rozsahu vypořádány. Jeden z příkladů se týkal nedostatku kvalifikovaného personálu, který TCAA prezentoval jako vyřešený pouze na základě náborových plánů a lhůt, aniž by zohlednil čas potřebný k přechodu od výcviku a získání kvalifikace do praxe.

(100) U řady dalších připomínek úřad TCAA uvedl, že byl s to je uzavřít. Po dotazech Výboru EU pro leteckou bezpečnost se ovšem opakovaně prokázalo, že tomu tak není. Při dotazu na postup pro osvědčení letové způsobilosti a kontrolní seznam, které byly revidovány, aby byly v souladu s dokumentem ICAO 9760, nebyla odpověď úřadu TCAA jednoznačná a neprokázala, že byl úkol splněn. Stejně tak při dotazu na nedávno přijatý postup dohledu založeného na posouzení rizik, zejména pokud jde o obsah a uplatňování rizikových profilů leteckých dopravců, nebyla odpověď úřadu TCAA zcela jasná a neprokázala náležité pochopení nebo účinné provádění zásad dohledu založeného na posouzení rizik.

(101) Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost berou na vědomí vynaložené úsilí, pokud jde o mobilizaci lidských i finančních zdrojů, a vyzývají úřad TCAA, aby v této snaze pokračoval. Zdůraznily význam závazku tanzanské vlády v tomto ohledu. Vyjadřují jasný závazek nadále úřad TCAA podporovat a spolupracovat s ním v jeho úsilí o posílení kapacit v oblasti dohledu nad bezpečností. V rámci této průběžné monitorovací činnosti se předpokládají pravidelné kontakty a zprávy o pokroku, jakož i uspořádání dalších technických schůzek za účelem přezkoumání dosaženého pokroku.

(102) Na základě všech dostupných důkazů, včetně unijní posuzovací návštěvy na místě, byl učiněn závěr, že úřad TCAA nemá nezbytnou kapacitu a prostředky k účinnému dohledu nad činnostmi v oblasti letectví v Tanzanii v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Nedostatky v personálním řízení, výcviku zaměstnanců, řízení kvality, postupech osvědčování a dohledu nad leteckými dopravci naznačují, že není v silách úřadu TCAA zajistit trvalé dodržování těchto norem.

(103) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Tanzanii, zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(104) 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.

(105) Nařízení (ES) č. 474/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(106) 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 veškerá 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.

(107) 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 3. června 2025.

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 ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
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
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	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 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	neuveden	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 oprávnění 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 Džibutska odpovědných za regulační dohled, včetně			**Džibutsko**
DAALLO AIRLINES	neznámé	DAO	Džibutsko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Rovníkové 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 oprávnění 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
AEROSTAN	08	BSC	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
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	KG	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
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

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
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
JOINT STOCK COMPANY „SIBERIA AIRLINES“	31	SBI	Rusko
JOINT STOCK COMPANY „SMARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO“ AIRLINES	480	IAE	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 „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**
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

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
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
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Surinamu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Surinam**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Surinam
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Surinam
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Surinam
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	neznámý	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	neznámý	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	neznámý	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	neznámý	Surinam
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Tanzanie odpovědných za regulační dohled, včetně			**Tanzanie**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	neznámý	Tanzanie
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	neznámý	Tanzanie
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzanie
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	neznámý	Tanzanie
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	neznámý	Tanzanie
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	neznámý	Tanzanie
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzanie
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzanie
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	neznámý	Tanzanie
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzanie

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

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA B

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ PODLÉHAJÍ 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	Korejská lidově demokratická republika	Celý letadlový park s výjimkou 2 letadel typu TU-204.	Celý letadlový park s výjimkou P-632 a P-633.	Korejská lidově demokratická republika“

[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.