Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1144

4.6.2025

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2025/1144

z 3. júna 2025,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006, pokiaľ ide o zoznam leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES ([1]), a najmä na jeho článok 4 ods. 2,

keďže:

(1) Nariadením Komisie (ES) č. 474/2006 ([2]) sa vytvára zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie.

(2) Niektoré členské štáty a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) oznámili Komisii podľa článku 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2111/2005 informácie, ktoré sú relevantné pre aktualizáciu uvedeného zoznamu. Dôležité informácie poskytli aj tretie krajiny a medzinárodné organizácie. Na základe poskytnutých informácií by sa zoznam mal aktualizovať.

(3) Komisia informovala všetkých dotknutých leteckých dopravcov, a to buď priamo, alebo prostredníctvom orgánov, ktoré zodpovedajú za regulačný dohľad nad týmito dopravcami, o základných skutočnostiach a okolnostiach, ktoré budú podkladom pre rozhodnutie o uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie alebo o úprave podmienok zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženého leteckému dopravcovi, ktorý je zaradený do zoznamov v prílohách A alebo B k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(4) Komisia umožnila dotknutým leteckým dopravcom nahliadnuť do všetkých relevantných dokumentov, predložiť písomné pripomienky a predniesť ústne stanovisko Komisii a Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť.

(5) V rámci nariadenia (ES) č. 2111/2005 a delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2023/660 ([3]) Komisia informovala Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o prebiehajúcich konzultáciách s príslušnými orgánmi a leteckými dopravcami Arménska, Iraku, Kirgizska, Líbye, Surinamu a Tanzánie. Komisia informovala Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť aj o stave bezpečnosti letectva v Angole, Egypte, Kazachstane, Keni, Nepále, Pakistane a Sierra Leone.

([1]) Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([2]) Nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 z 22. marca 2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedeného v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/660 z 2. decembra 2022, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá pre zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie, uvedený v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 473/2006, ktorým sa stanovujú implementačné pravidlá pre zoznam leteckých dopravcov Spoločenstva, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedený v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Ú. v. EÚ L 83, 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Agentúra informovala Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o technických posúdeniach vykonaných na účely počiatočného hodnotenia a priebežného monitorovania oprávnení prevádzkovateľov z tretích krajín (ďalej len „TCO“) vydaných na základe nariadenia Komisie (EÚ) č. 452/2014 ([4]).

(7) Agentúra takisto informovala Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o výsledkoch analýzy inšpekcií na odbavovacej ploche vykonaných v rámci programu hodnotenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (ďalej len „SAFA“) v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([5]).

(8) Agentúra ďalej informovala Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o projektoch technickej pomoci realizovaných v tretích krajinách, ktoré podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 474/2006. Agentúra okrem toho poskytla informácie o plánoch a žiadostiach o ďalšiu technickú pomoc a spoluprácu v záujme zlepšenia administratívnej a technickej spôsobilosti orgánov civilného letectva v tretích krajinách s cieľom pomôcť im zabezpečiť súlad s platnými medzinárodnými bezpečnostnými normami v oblasti civilného letectva. Členské štáty boli vyzvané, aby na tieto žiadosti reagovali bilaterálne v spolupráci s Komisiou a agentúrou. V tejto súvislosti Komisia opätovne zdôraznila, aké užitočné je poskytovať medzinárodnej leteckej komunite informácie o technickej pomoci, ktorú Únia a jej členské štáty poskytujú tretím krajinám v záujme zlepšenia bezpečnosti letectva na celom svete, a to najmä prostredníctvom partnerstva v oblasti pomoci pri implementácii bezpečnosti letectva (Aviation Safety Implementation Assistance Partnership, ASIAP) Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO).

(9) Eurocontrol poskytol Komisii a Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť aktualizované informácie o stave výstražných funkcií SAFA a TCO vrátane štatistík výstražných správ o leteckých dopravcoch, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy.

Leteckí dopravcovia Únie

(10) V nadväznosti na analýzu agentúry týkajúcu sa informácií z inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sa uskutočnili v letiskách leteckých dopravcov Únie, ako aj informácií z normalizačných inšpekcií vykonaných agentúrou, ktorú dopĺňali informácie vychádzajúce z osobitných inšpekcií a auditov, ktoré vykonali vnútroštátne orgány civilného letectva, členské štáty a agentúra v úlohe príslušných orgánov prijali určité nápravné opatrenia a opatrenia na presadzovanie a informovali o nich Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť.

(11) Členské štáty a agentúra v úlohe príslušných orgánov opakovane zdôraznili, že sú pripravené vykonať to, čo bude potrebné, ak by príslušné bezpečnostné informácie poukazovali na bezprostredné bezpečnostné riziká v dôsledku nedodržiavania príslušných bezpečnostných noriem zo strany leteckých dopravcov Únie.

Leteckí dopravcovia z Arménska

(12) V júni 2020 boli všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Arménsku, zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2020/736 ([6]).

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/736 z 2. júna 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006, pokiaľ ide o zoznam leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie (Ú. v. EÚ L 172, 3.6.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/736/oj).

(13) V rámci komisných činností priebežného monitorovania týkajúcich sa celkovej bezpečnostnej situácie v Arménsku vrátane kapacity a spôsobilostí arménskeho úradu civilného letectva (ďalej len „CAC“) na dohľad nad bezpečnosťou sa 9. apríla 2025 uskutočnilo technické stretnutie, na ktorom sa zúčastnili Komisia, agentúra, členské štáty a CAC. Komisia počas zasadnutia informovala úrad CAC o výsledkoch svojho posúdenia plánu nápravných opatrení predloženého v decembri 2024. Plán nápravných opatrení pripravil úrad CAC v reakcii na pripomienky z hodnotiacej návštevy Únie na mieste v Arménsku v roku 2020.

(14) Plán nápravných opatrení, ktorý predložil úrad CAC, je komplexný a podrobný a preukazuje jasné úsilie o zosúladenie vnútroštátneho dohľadu nad letectvom s regulačnými očakávaniami EÚ pri riešení pripomienok z hodnotiacej návštevy Únie na mieste v roku 2020. Pozitívny vývoj zahŕňa formálne prijatie viacerých vnútroštátnych predpisov v súlade s požiadavkami EÚ, kroky k vykonávaniu zásad dohľadu založeného na riziku a vylepšenie dokumentácie odbornej prípravy a záznamov pre inšpektorov.

(15) Hoci plán nápravných opatrení predstavuje komplexný prístup k riešeniu identifikovaných pripomienok, zdá sa, že viaceré otázky zostávajú nevyriešené alebo nedostatočne podložené dôkazmi, ako sú chýbajúca klasifikácia zistení, nedostatočný dôkaz o vykonávaní plánov dohľadu a nedostatky v kontrole dokumentácie a preklade. Okrem toho pretrvávajú nezrovnalosti v kvalite a úplnosti dokumentácie odbornej prípravy, postupov udeľovania preukazov spôsobilosti a mechanizmov dohľadu, ktoré je potrebné posúdiť prostredníctvom dodatočných hodnotiacich návštev na mieste pred prijatím konečného rozhodnutia o primeranosti plánu nápravných opatrení.

(16) Vzhľadom na zostávajúce nedostatky a potrebu dôkladnejšieho posúdenia vykonávania v praxi sa Komisia domnieva, že ďalšie hodnotenie bezpečnostnej situácie v Arménsku na diaľku by neprinieslo dostatočné dodatočné objasnenie. Preto sa v treťom štvrťroku 2025 plánuje hodnotiaca návšteva Únie na mieste. Cieľom tejto návštevy bude overiť účinné uplatňovanie nápravných opatrení, ktoré predložil úrad CAC, vrátane tých, o ktorých sa diskutovalo počas výmen v rokoch 2024 a 2025.

(17) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Arménii.

(18) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Arménsku, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Iraku

(19) Leteckí dopravcovia *Iraqi Airways* a *Fly Baghdad* boli vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2015/2322 ([7]), resp. vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/2691 ([8]) v decembri 2015, resp. v novembri 2023 zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(20) V rámci činností priebežného monitorovania zo strany Komisie týkajúcich sa celkovej bezpečnostnej situácie v Iraku vrátane kapacity a spôsobilostí irackého úradu civilného letectva (ďalej len „ICAA“) na dohľad nad bezpečnosťou sa 23. apríla 2025 uskutočnilo technické stretnutie, na ktorom sa zúčastnili Komisia, agentúra, členské štáty a ICAA. Na zasadnutí úrad ICAA predložil aktuálne informácie o úsilí o posilnenie svojho legislatívneho a regulačného rámca, ako aj o výkonnosti dohľadu.

(21) Úrad ICAA poskytol podrobnú prezentáciu o svojom prebiehajúcom úsilí o posilnenie dohľadu nad bezpečnosťou letectva prostredníctvom legislatívnych zmien, regulačného vývoja, iniciatív na budovanie kapacít a inštitucionálnych reforiem. Hoci sa toto úsilie považuje za dôležité kroky, ide stále o počiatočné fázy vykonávania. Pretrvávajú značné obavy, pokiaľ ide o včasnosť týchto opatrení, konzistentnosť a kvalitu regulačných výstupov a ich zosúladenie s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi.

([7]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2322 z 10. decembra 2015, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 328, 12.12.2015, s. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/2322/oj).

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2691 z 29. novembra 2023, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006, pokiaľ ide o zoznam leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie (Ú. v. EÚ L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2691/oj).

(22) Určitý pokrok sa dosiahol, najmä v oblastiach, ako sú nábor zamestnancov, iniciatívy v oblasti odbornej prípravy a vypracovanie aktualizovaných vnútroštátnych predpisov v oblasti letectva. Kritické reformy, ako sú prijatie revidovaného primárneho práva v oblasti letectva a posilnenie systému dohľadu nad bezpečnosťou, sú naďalej neúplné alebo im chýbajú overiteľné výsledky.

(23) Preto sa spoločne uznalo, že uskutočnenie hodnotiacej návštevy Únie na mieste v septembri 2025, ako už bolo predtým prediskutované, by bolo predčasné a potenciálne kontraproduktívne vzhľadom na potrebu ďalšieho hmatateľného a preukázateľného pokroku v kľúčových oblastiach irackého systému dohľadu nad bezpečnosťou letectva.

(24) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia preto usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, spočívajúcu v zahrnutí leteckých dopravcov z Iraku.

(25) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Iraku, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade všetkých uvedených dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

(26) Komisia by mala podľa potreby prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005, ak z akýchkoľvek relevantných informácií o bezpečnosti vyplynú bezprostredné bezpečnostné riziká vyplývajúce z nesúladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami.

Leteckí dopravcovia z Kirgizska

(27) V októbri 2006 boli leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Kirgizsku, zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 nariadením Komisie (ES) č. 1543/2006 ([9]).

(28) V kontexte prebiehajúcich výmen, ktoré sú výsledkom obnovených kontaktov medzi Komisiou a Štátnou agentúrou pre civilné letectvo v rámci kabinetu ministrov Kirgizskej republiky (ďalej len „SCAA“) od roku 2023, Komisia spustila v rámci nariadenia (ES) č. 2111/2005 iniciatívu technickej pomoci, ktorú vykonáva agentúra. Cieľom tejto iniciatívy je podporiť úsilie agentúry SCAA o posilnenie jej kapacity dohľadu.

(29) V rámci tejto iniciatívy sa už uskutočnila jedna činnosť na diaľku a jedna misia na mieste. Misia na mieste poskytla príležitosť získať informácie z prvej ruky o tom, ako SCAA vykonáva medzinárodné bezpečnostné štandardy. Takisto poskytla príležitosť na vykonanie simulácie hodnotiacej návštevy Únie na mieste. Simulácia poskytla cenné poznatky o organizačnom a regulačnom rámci agentúry SCAA, pričom sa konštatovalo, že celková štruktúra SCAA sa zdá byť primeraná jej veľkosti a zodpovednosti, hoci by sa mala zlepšiť jej prevádzková účinnosť. Hoci príručka riadenia bola schválená, vyžaduje si ďalší vývoj a konzistentnosť a zodpovednosť za vyšetrovanie závažných incidentov sa ešte musí v dostatočnej miere určiť.

(30) Simulácia takisto umožnila identifikovať nedostatky v transpozícii štandardov a odporúčaní ICAO, najmä v prílohách ICAO 1, 6, 8, 18 a 19, ktoré bránia úplnému zosúladeniu s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi. Agentúra SCAA tieto nedostatky uznala a iniciovala kroky na zmenu príslušných právnych predpisov, pričom niekoľko návrhov zmien bolo predmetom medzirezortnej konzultácie. Okrem toho agentúra SCAA prijala opatrenia na posilnenie ohlasovania bezpečnostných udalostí, ako aj odbornej prípravy zamestnancov prostredníctvom partnerstiev s medzinárodnými výcvikovými organizáciami. Je nevyhnutné pokračovať v úsilí v týchto oblastiach s cieľom ďalej zlepšovať dohľad nad bezpečnosťou letectva v Kirgizsku.

([9]) Nariadenie Komisie (ES) č. 1543/2006 z 12. októbra 2006, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedeného v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 a zmeneného a doplneného nariadením (ES) č. 910/2006 (Ú. v. EÚ L 283, 14.10.2006, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) V rámci činností priebežného monitorovania zo strany Komisie týkajúcich sa celkovej bezpečnostnej situácie v Kirgizsku vrátane kapacity a spôsobilostí kirgizského úradu SCAA na dohľad nad bezpečnosťou sa 2. mája 2025 uskutočnilo technické stretnutie, na ktorom sa zúčastnili Komisia, agentúra, členské štáty a SCAA. Počas tohto zasadnutia SCAA predložila podrobnú prezentáciu, v ktorej načrtla svoje prebiehajúce iniciatívy na posilnenie dohľadu nad bezpečnosťou letectva vrátane legislatívnych zmien, regulačného vývoja, opatrení na budovanie kapacít a inštitucionálnych reforiem.

(32) Agentúra SCAA takisto opísala svoju organizačnú štruktúru a počet zamestnancov vrátane vývoja systému výpočtu pracovnej sily s priamym prepojením na individuálne potreby odbornej prípravy.

(33) Agentúra SCAA predstavila aj pokrok dosiahnutý pri zosúlaďovaní svojich predpisov s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi a ich vykonávaní v kľúčových oblastiach dohľadu. Okrem toho zdôraznila prebiehajúcu prácu na zlepšení postupov osvedčovania a mechanizmov presadzovania.

(34) Agentúra SCAA poskytla komplexný akčný plán zameraný na riešenie zistených regulačných nedostatkov a podporu rozvoja bezpečného systému civilného letectva, ktorý je v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi.

(35) V súčasnosti však neexistujú dostatočné podložené dôkazy na potvrdenie toho, že SCAA účinne odstránila všetky bezpečnostné nedostatky, ktoré viedli k zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženému nariadením (ES) č. 1543/2006.

(36) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Kirgizsku.

(37) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Kirgizsku, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Líbye

(38) V decembri 2014 boli leteckí dopravcovia z Líbye zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 1318/2014 ([10]).

(39) V rámci činností priebežného monitorovania zo strany Komisie týkajúcich sa celkovej bezpečnostnej situácie v Líbyi vrátane kapacity a spôsobilostí líbyjského úradu civilného letectva (ďalej len „LYCAA“) na dohľad nad bezpečnosťou sa 25. marca 2025 uskutočnilo technické stretnutie, na ktorom sa zúčastnili Komisia, agentúra, členské štáty a LYCAA.

(40) Komisia predstavila výsledok svojho posúdenia informácií, ktoré predložil úrad LYCAA v rokoch 2023 a 2024. Z posúdenia vyplynuli závažné nedostatky, najmä pokiaľ ide o počet zamestnancov, konzistentnosť zodpovedajúcej odbornej prípravy a účinné vykonávanie činností dohľadu. Zdôraznila sa aj absencia kľúčovej dokumentácie požadovanej Komisiou. V posúdení sa dospelo k záveru, že v regulačnom rámci úradu LYCAA, ako aj v jeho kapacite dohľadu sú potrebné ďalšie podstatné zlepšenia. Počas stretnutia Komisia zopakovala svoje očakávania týkajúce sa typu a kvality dokumentov a údajov potrebných na zabezpečenie primeraného posúdenia líbyjského systému dohľadu nad bezpečnosťou.

([10]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 1318/2014 z 11. decembra 2014, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 355, 12.12.2014, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1318/oj).

(41) Úrad LYCAA poskytol aktuálne informácie o administratívnych a technických iniciatívach zameraných na posilnenie dohľadu nad bezpečnosťou. Iniciatívy zahŕňali revízie legislatívy a predpisov v oblasti letectva, zvýšenú frekvenciu inšpekcií a zavedenie digitálnych systémov dohľadu. Ústredným prvkom tohto úsilia bola prezentácia integrovaného strediska dohľadu, digitálnej platformy určenej na zlepšenie monitorovania a riadenia údajov o bezpečnosti letectva. Digitálna platforma je zameraná na podporu dodržiavania právnych predpisov a zlepšenie prístupu k príslušným informáciám a dokumentácii o bezpečnosti.

(42) Informácie a súvisiace materiály, ktoré LYCAA prezentoval ako ukážku integrovaného strediska dohľadu, vrátane príručiek a kontrolných zoznamov používaných v postupoch osvedčovania a dohľadu, vychádzali z predpisov Únie a boli prispôsobené vnútroštátnemu kontextu. Úrad LYCAA predstavil aj vybrané výsledky auditu z postupu opätovného osvedčovania, pričom údaje z integrovaného strediska dohľadu boli zobrazené v jasnom a štruktúrovanom formáte.

(43) Skonštatovalo sa však, že takáto dokumentácia nebola Komisii poskytnutá v predchádzajúcich výmenách v rokoch 2023 a 2024 napriek viacerým formálnym žiadostiam. Okrem toho sa zistilo, že dlhodobá účinnosť integrovaného strediska dohľadu závisí od konzistentnosti a kvality jeho uplatňovania.

(44) Úrad LYCAA informoval Komisiu aj o prebiehajúcom postupe opätovného osvedčovania všetkých líbyjských leteckých dopravcov, ktorý pokrýva obdobie od novembra 2023 do novembra 2024. Úrad LYCAA uviedol, že počas tohto obdobia sa uskutočnilo viac ako 100 auditov. Neboli však poskytnuté dostatočné podrobnosti o výsledkoch týchto auditov ani konkrétne zistenia a akékoľvek zodpovedajúce nápravné opatrenia. Dohodlo sa, že úrad LYCAA poskytne príslušné informácie a dokumentáciu čo najskôr.

(45) V súčasnosti však neexistujú dostatočné podložené dôkazy na potvrdenie toho, že LYCAA účinne odstránil všetky bezpečnostné nedostatky, ktoré viedli k zákazu vykonávania leteckej dopravy uloženému vykonávacím nariadením (ES) č. 1318/2014.

(46) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že v tomto čase neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, pokiaľ ide o leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Líbyi.

(47) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Líbyi, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia zo Surinamu

(48) V júli 2010 bol letecký dopravca *Blue Wing Airlines* zaradený do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 nariadením Komisie (EÚ) č. 590/2010 ([11]).

(49) V nadväznosti na rokovania Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť v novembri 2024 odborníci z Komisie, agentúry a členských štátov vykonali v dňoch 24. až 28. februára 2025 v Suriname hodnotiacu návštevu Únie na mieste na surinamskom úrade pre bezpečnosť civilného letectva (ďalej len „CASAS“). Súčasťou návštevy na mieste bolo hodnotenie na vzorke troch leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie od CASAS, konkrétne spoločností *Blue Wing Airlines, Fly All Ways* a *Gum Air*.

(50) Činnosti hodnotiacej návštevy Únie na mieste boli zamerané na úrad CASAS, pokiaľ ide o jeho úlohu a zodpovednosť za dohľad nad bezpečnosťou leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Suriname. Hodnotiaca návšteva odhalila závažné nedostatky v systéme regulácie civilného letectva, pokiaľ ide o dodržiavanie medzinárodných bezpečnostných štandardov, ktoré bránia účinnému dohľadu nad bezpečnosťou.

([11]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 590/2010 z 5. júla 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 170, 6.7.2010, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Primárne právo Surinamu v oblasti letectva nebolo zmenené od jeho prijatia v roku 2002. Problémy, ktoré ICAO zistila už v roku 2009, preto stále pretrvávajú, konkrétne nedostatočné splnomocnenie inšpekčných pracovníkov CASAS na prístup k zariadeniam a dokumentácii a nedostatočné oddelenie súdnych a bezpečnostných vyšetrovaní leteckých nehôd a závažných incidentov, pričom tento problém vyplýva z nedostatočnej ochrany ohlasovateľov udalostí súvisiacich s bezpečnosťou.

(52) Väčšina vnútroštátnych predpisov v oblasti civilného letectva bola aktualizovaná v roku 2023 s cieľom zosúladiť ich s najnovšími zmenami ICAO. Príručky, usmernenia, kontrolné zoznamy a všetky ostatné pracovné postupy úradu CASAS na vykonávanie dohľadu však zodpovedajúcim spôsobom aktualizované neboli. To má negatívny vplyv na súlad s vnútroštátnymi právnymi predpismi, a teda aj s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi.

(53) Počas návštevy sa potvrdilo, že CASAS má systémové nedostatky, pokiaľ ide o riadenie zdrojov, konkrétne nedostatok postupov a metodiky na určenie personálnych potrieb, neúčinnú počiatočnú odbornú prípravu zamestnancov vykonávajúcich inšpekcie a žiaden udržiavací výcvik z dôvodu nedostatočného rozpočtu. Následne sa zistilo, že navštívené oddelenia úradu CASAS nemajú dostatok zamestnancov a ich inšpekčný personál nie je plne kvalifikovaný.

(54) Hodnotiaca návšteva Únie na mieste ďalej odhalila, že úrad CASAS má kritické nedostatky, pokiaľ ide o spôsob vykonávania dohľadu nad bezpečnosťou, vrátane záverečných zistení bez analýzy hlavných príčin, ktoré ponecháva otvorené príliš dlhé obdobie bez prijatia opatrení na presadzovanie práva. V dôsledku toho sa opakujú závažné nedodržania predpisov.

(55) Okrem toho z hodnotiacej návštevy Únie na mieste jasne vyplýva, že úrad CASAS nemá zabezpečenú funkciu riadenia kvality potrebnú na riešenie nedostatkov zistených okrem iného v systéme kontroly dokumentov, vo vedení záznamov, v riadení zistení a úrovni kontroly.

(56) V systéme úradu CASAS neexistuje ani funkcia riadenia bezpečnosti na proaktívne riešenie súčasných alebo vznikajúcich bezpečnostných rizík a neexistuje ani funkčný systém povinného ohlasovania udalostí, ktorý by úradu CASAS umožnil identifikovať vysokorizikové oblasti, v ktorých potrebuje zvýšiť dohľad.

(57) V súvislosti s oddeleniami letovej prevádzky a letovej spôsobilosti úradu CASAS boli zaznamenané kritické obavy. Medzi takéto obavy patrí neschopnosť úradu CASAS splniť svoje plány dohľadu v požadovanom čase a neschopnosť dosiahnuť v plnej miere rozsah vykonaných auditov. Našli sa dôkazy potvrdzujúce nedostatočnú úroveň kontroly preskúmania technickej dokumentácie pred vydaním osvedčení a neexistenciu identifikácie nedodržiavania príslušných medzinárodných bezpečnostných štandardov leteckými dopravcami.

(58) Nedostatočné štrukturálne financovanie a absencia opatrení na presadzovanie práva zo strany úradu CASAS sú dva základné faktory, ktoré výrazne bránia schopnosti CASAS vykonávať účinný dohľad, komplexné audity a proaktívne reagovať na súčasné a vznikajúce bezpečnostné riziká, o čom svedčia nedostatky zistené počas návštev u leteckých dopravcov.

(59) Hodnotiaca návšteva Únie na mieste u troch leteckých dopravcov *Blue Wing Airlines, Gum Air* a *Fly All Ways* 25., 26. a 27. februára 2025 odhalila rovnaké alebo podobné kritické nedostatky u všetkých troch s priamymi dôsledkami na bezpečnosť letov a dodržiavanie právnych predpisov. To okrem iného zahŕňalo absenciu fungujúceho systému manažmentu bezpečnosti a systému riadenia kvality. Pokiaľ ide o hodnotenie príslušných letových prevádzok, objavili sa dôkazy, že vo všetkých sa vyskytli rovnaké závažné nezrovnalosti a že napriek skutočnosti, že úrad CASAS v tejto súvislosti o zisteniach vedel, prevádzka pokračovala bez akéhokoľvek obmedzenia buď zo strany úradu CASAS, alebo samotných leteckých dopravcov.

(60) Okrem toho návšteva troch príslušných oddelení letovej spôsobilosti odhalila mnohé závažné problémy, ako sú nedostatočná odborná príprava personálu na účely výkonu svojich povinností, nefunkčné súčiastky bez náležitého oddelenia a uloženia v karanténnom priestore, kalibrované prístroje s už neplatným osvedčením o kalibrácii a nástroje bez označenia. Úrad CASAS tieto problémy v priebehu rokov opakovane evidoval bez viditeľných riešení.

(61) Návšteva spoločnosti *Fly All Ways* odhalila, že sa nevykonáva žiadny program monitorovania letových údajov, ako sa vyžaduje v medzinárodných bezpečnostných štandardoch pre kategóriu lietadiel používaných týmto leteckým dopravcom.

(62) Počet a povaha nedostatkov zistených počas hodnotiacej návštevy Únie na mieste u všetkých troch leteckých dopravcov poukázali na systémové nedostatky, pokiaľ ide o systémy riadenia dopravcov, ako aj schopnosť úradu CASAS zabezpečiť účinný dohľad nad bezpečnosťou. Zhromaždené dôkazy poukazujú na nedostatočnú schopnosť leteckých dopravcov zaistiť bezpečnosť prevádzky udržateľným spôsobom a na neschopnosť úradu CASAS zabezpečiť súlad s predpismi a obnoviť zaistenie bezpečnosti.

(63) Listom z 11. apríla 2025 Komisia informovala úrad CASAS, že prípad Surinamu bol zaradený do programu zasadnutia Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť, ktoré sa konalo od 13. do 15. mája 2025, a že úrad CASAS aj leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Suriname, dostanú príležitosť byť vypočutí v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005. *Blue Wing Airlines* a *Surinam Airways* prijali pozvanie vystúpiť pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť.

(64) Úrad CASAS a obaja leteckí dopravcovia boli vypočutí pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť 14. mája 2025. Prezentácia úradu CASAS na Výbore EÚ pre leteckú bezpečnosť poskytla prehľad o tom, ako úrad CASAS určil zdroje nedostatkov, z ktorých vyplývali niektoré zo zistených pripomienok, a o nápravných opatreniach a lehotách na ich vyriešenie. Predložené nápravné opatrenia sú zamerané najmä na zmeny vnútroštátnych právnych predpisov v oblasti letectva, vykonávanie funkcií riadenia kvality a bezpečnosti, vykonávanie požadovanej odbornej prípravy technického personálu, zlepšenie funkcií dohľadu a náborové plány na obsadenie kľúčových riadiacich pozícií a ďalších zamestnancov vykonávajúcich inšpekcie.

(65) Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť zdôraznil, že úrad CASAS uznáva veľmi znepokojujúcu situáciu, ktorá sa v Suriname zistila počas hodnotiacej návštevy Únie na mieste, a pripomenul, že niektoré z týchto nedostatkov už boli zistené pri auditoch ICAO v rámci Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou v rokoch 2009 a 2012 bez toho, aby sa medzitým dosiahol pokrok pri ich riešení. Preto pretrvávajú obavy v súvislosti s tým, či sú navrhované opatrenia a cieľové dátumy, ktoré predložil úrad CASAS, dosiahnuteľné, napriek vyjadreniu ochoty a odhodlaniu zlepšiť sa, pričom sú podporené úsilím surinamskej vlády o zabezpečenie dodatočných zdrojov financovania úradu CASAS.

(66) Táto obava bola potvrdená pri viacerých príležitostiach počas vypočutia, keď úrad CASAS nebol schopný poskytnúť dôkazy o konkrétnych a dôveryhodných opatreniach na riešenie pripomienok, ako je nedostatočné presadzovanie práva zo strany úradu CASAS u jeho leteckých dopravcov, keď opakovane neriešili nezrovnalosti vznesené voči nim v súlade s vnútroštátnymi postupmi.

(67) Na riešenie dôležitých bezpečnostných nedostatkov, najmä v oblasti náboru, odbornej prípravy a kvalifikácie zamestnancov, činností osvedčovania riadenia kvality a bezpečnosti a dohľadu nad všetkými leteckými dopravcami, ktorí získali osvedčenie v Suriname, je potrebné výrazné zlepšenie spôsobilostí úradu CASAS. Tieto nedostatky sú dôkazom toho, že kapacita dohľadu úradu CASAS nie je dostatočná na zabezpečenie toho, aby bola prevádzka u všetkých leteckých dopravcov, ktorým úrad udelil osvedčenie, vykonávaná nepretržite v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi.

(68) Spoločnosť *Blue Wing Airlines* zastupovali jej obchodný zástupca v Európe a právny poradca. Intervencia počas vypočutia bola zameraná na prezentáciu leteckého dopravcu a jeho prevádzkovej siete, na jeho pochopenie účelu hodnotiacej návštevy Únie na mieste a toho, ako sa týkala spoločnosti *Blue Wing Airlines*, a na prehľad vlastného posúdenia bezpečnosti zo strany dopravcu a opatrení prijatých na riešenie zistených problémov.

(69) Zástupcovia spoločnosti *Blue Wing Airlines* sa počas prezentácie v žiadnom bode nevenovali závažným nedostatkom, ktoré zistil hodnotiaci tím EÚ, a to ani pri útvaroch letovej prevádzky a údržby. Okrem toho, keď Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť položil konkrétne otázky súvisiace so zistenými pripomienkami, letecký dopravca nebol schopný na ne odpovedať.

(70) Spoločnosť *Surinam Airways*, hoci nebola predmetom hodnotiacej návštevy Únie na mieste, prijala pozvanie vystúpiť pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť. Letecký dopravca načrtol svoj koncept, históriu a prevádzkovú sieť. Významná časť jeho prezentácie bola zameraná na predstavenie prvkov súvisiacich s jeho činnosťami v oblasti dodržiavania bezpečnosti, a to z hľadiska už vykonávaných činností jednak v spolupráci s úradom CASAS, ako aj s tretími stranami vrátane EASA v kontexte jeho oprávnenia prevádzkovateľa z tretej krajiny. V prezentácii boli zdôraznené aj plánované opatrenia na zlepšenie jeho systému manažmentu bezpečnosti a systému riadenia kvality.

(71) Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť adresoval dopravcovi otázky týkajúce sa jeho prevádzkových opatrení v prípade jeho prevádzky na územia EÚ a z nich. Dopravcovi bola tiež položená otázka týkajúca sa opatrení nadväzujúcich na zistenie úradu CASAS v súvislosti s nedostatočnou požadovanou odbornou prípravou jeho pracovníkov údržby.

(72) EASA doplnila informácie, ktoré poskytol letecký dopravca, pokiaľ ide o zistenia, ku ktorým sa dospelo počas auditu prevádzkovateľa z tretej krajiny na mieste vykonaného súbežne s hodnotiacou návštevou Únie na mieste. Išlo o zistenia v oblastiach, ktoré mal úrad CASAS identifikovať v rámci svojich činností dohľadu a ktoré sú podobné zisteniam u iných leteckých spoločností, ktoré navštívil tím EÚ, čo poukazuje na opakujúci sa problém úradu CASAS pri dohľade nad jeho leteckými dopravcami.

(73) Na základe všetkých dostupných dôkazov vrátane dôkazov z hodnotiacej návštevy Únie na mieste v úrade CASAS a u troch leteckých dopravcov zaradených do vzorky, ako aj informácií poskytnutých počas vypočutí vo Výbore EÚ pre leteckú bezpečnosť treba dospieť k záveru, že kapacita a spôsobilosť úradu CASAS nie sú dostatočné na zabezpečenie súladu s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi, pokiaľ ide o účinný dohľad nad ktorýmkoľvek leteckým dopravcom, za ktorý zodpovedá.

(74) Komisia a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť síce berú na vedomie rozsah problémov, ktoré je potrebné riešiť, uznávajú však aj vynaložené úsilie a nabádajú úrad CASAS, aby v tomto úsilí pokračoval. Poukazujú na význam záväzku vlády Surinamu v tejto súvislosti a na podobne vyslovený záväzok podporovať úrad CASAS v jeho úsilí a spolupracovať s ním.

(75) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby sa všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Suriname, zahrnuli do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(76) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Suriname, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

Leteckí dopravcovia z Tanzánie

(77) V decembri 2024 bol letecký dopravca *Air Tanzania Company Limited* zaradený do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2024/3137 ([12]).

(78) V nadväznosti na rokovania Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť v novembri 2024 odborníci z Komisie, agentúry a členských štátov vykonali v dňoch 9. až 13. decembra 2024 v Tanzánii hodnotiacu návštevu Únie na mieste na tanzánijskom úrade civilného letectva (ďalej len „TCAA“). Hodnotiaca návšteva Únie na mieste zahŕňala hodnotenie na vzorke dvoch leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Tanzánii, konkrétne *Precision Air Services PLC* (ďalej len „*Precision Air*“) a *Coastal Travels Limited* (ďalej len „*Coastal Air*“).

(79) Činnosti hodnotiacej návštevy Únie na mieste boli zamerané na úrad TCAA, pokiaľ ide o jeho úlohu a zodpovednosť za dohľad nad bezpečnosťou leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Tanzánii.

(80) Počas návštevy sa zistilo, že TCAA je neefektívny zo štrukturálneho hľadiska a má kritické kapacitné obmedzenia vrátane chýbajúceho strategického prístupu k plánovaniu ľudských zdrojov, čo sa premietlo do nedostatku kvalifikovaného a skúseného technického personálu v kľúčových oblastiach dohľadu, najmä pokiaľ ide o udeľovanie preukazov spôsobilosti personálu, letovú prevádzku a letovú spôsobilosť.

(81) V oblasti udeľovania preukazov spôsobilosti personálu sa zistila potreba zvýšenia počtu zamestnancov, najmä prostredníctvom náboru pracovníkov s príslušnou predchádzajúcou praxou. Okrem toho by sa mal vytvoriť a vykonávať štruktúrovaný a pravidelný program odbornej prípravy pre inšpektorov, ktorý by zahŕňal pokročilé moduly v oblasti riadenia kvality, auditu zhody a analýzy hlavných príčin. Takisto je nevyhnutné vypracovať a uplatňovať komplexné a štandardizované postupy, kontrolné zoznamy a formuláre na vydávanie preukazov spôsobilosti a kvalifikačných kategórií.

([12]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/3137 z 13. decembra 2024, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006, pokiaľ ide o zoznam leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo prevádzkovým obmedzeniam v rámci Únie (Ú. v. EÚ L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3137/oj).

(82) V oblasti letovej prevádzky úrad TCAA nepreukázal existenciu účinného a silného systému na plnenie svojich regulačných povinností v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi. Podporil to aj fakt, že postupy osvedčovania leteckých dopravcov neboli dostatočne prísne a činnosti dohľadu neboli primerane naplánované a vykonávané, čo viedlo k značným nedostatkom v dohľade. Okrem toho úrad TCAA nemal dostatočný počet plne kvalifikovaných inšpektorov a kompetencie existujúcich pracovníkov si vyžadovali ďalší rozvoj.

(83) V oblasti letovej spôsobilosti postupy uplatňované úradom TCAA nespĺňajú medzinárodné bezpečnostné štandardy, čo vedie k nedostatočnému výkonu dohľadu a vyvoláva obavy týkajúce sa konzistentného uplatňovania bezpečnostných požiadaviek. Osvedčenia letovej spôsobilosti boli vydané bez dostatočnej istoty, že príslušné lietadlo spĺňa všetky uplatniteľné kritériá konštrukcie a letovej spôsobilosti.

(84) Hodnotiaci tím Únie vykonal 11. decembra 2024 návštevu na mieste v spoločnosti *Precision Air*.

(85) Pri posudzovaní spoločnosti *Precision Air* sa zistilo niekoľko nedostatkov vo vykonávaní jej systému manažmentu bezpečnosti a systému riadenia kvality. Konkrétne bezpečnostné ciele neboli primerane začlenené do príručky riadenia bezpečnosti a monitorovanie ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti a výkonnostných cieľov v oblasti bezpečnosti bolo nedostatočné. Monitorovanie letových údajov ďalej odhalilo opakujúce sa odchýlky od štandardných prevádzkových postupov, čo naznačuje systémové problémy s dodržiavaním predpisov.

(86) Zatiaľ čo sa ukázalo, že celková štruktúra a fungovanie organizácie údržby a letovej spôsobilosti sú uspokojivé, zistili sa značné nedostatky v programe výcviku letovej posádky vrátane chýbajúceho úplného teoretického výcviku a základných modulov, ako je výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením.

(87) Hodnotiaci tím Únie vykonal 12. decembra 2024 návštevu na mieste v spoločnosti *Coastal Air*.

(88) V posúdení systému manažmentu bezpečnosti a systému riadenia kvality spoločnosti *Coastal Air* boli identifikované podstatné oblasti, ktoré si vyžadujú zlepšenie s cieľom zabezpečiť súlad s tanzánijskými vnútroštátnymi právnymi predpismi a medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi.

(89) Počas návštevy nebola spoločnosť *Coastal Air* schopná preukázať súlad so svojimi vlastnými postupmi a príručkami a zistili sa nedostatky v dokumentácii, schvaľovaní a vnútornom monitorovaní súladu dopravcom vo viacerých oblastiach, ako sú organizačné výsady, protokoly, príručky, záznamy a štandardy odbornej prípravy.

(90) Posúdenie systémov údržby a riadenia zachovania letovej spôsobilosti spoločnosti *Coastal Air* odhalilo niekoľko kritických nedostatkov s priamymi dôsledkami na bezpečnosť letov a dodržiavanie právnych predpisov. Okrem toho chyby pri vkladaní údajov do systému monitorovania letovej spôsobilosti mali za následok nesprávne intervaly plánovania údržby, čím sa oslabila spoľahlivosť a integrita sledovania údržby.

(91) Počet a povaha nedostatkov zistených počas návštevy poukázali na systémové nedostatky vo funkcii vnútorného monitorovania súladu spoločnosti *Coastal Air*, ako aj v činnostiach dohľadu úradu TCAA. Konkrétne, mnohé zistené nedostatky mali byť zistené počas postupu osvedčovania, prostredníctvom pravidelných činností dohľadu alebo prostredníctvom vlastných mechanizmov zaisťovania bezpečnosti leteckého dopravcu.

(92) Hodnotiaca návšteva Únie na mieste odhalila, že zatiaľ čo Tanzánia zaviedla právny rámec upravujúci civilné letectvo, regulačný systém čelí značným problémom súvisiacim s právnou presnosťou, účinným vykonávaním a včasným prispôsobením sa vyvíjajúcim sa medzinárodným bezpečnostným štandardom, čo vedie k právnemu a prevádzkovému nesúladu, ktorý oslabuje schopnosť Tanzánie v plnej miere plniť svoje záväzky vyplývajúce z Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (Chicagsky dohovor). Pripomienky vyplývajúce z hodnotiacej návštevy Únie na mieste boli zapracované do správy, ktorá bola predložená úradu TCAA, a ten ju schválil.

(93) V rámci prebiehajúceho monitorovania celkovej bezpečnostnej situácie v Tanzánii zo strany Komisie sa 30. apríla 2025 uskutočnilo technické stretnutie, na ktorom sa zúčastnili Komisia, agentúra, členské štáty a úrad TCAA. Stretnutie malo dvojaký účel: preskúmať plán nápravných opatrení vypracovaný v reakcii na hodnotiacu návštevu Únie na mieste a informovať úrad TCAA o prípravách nadchádzajúceho vypočutia Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť, ktoré je naplánované na 13. mája 2025.

(94) Pred technickým stretnutím a po ňom boli poskytnuté rôzne iterácie plánu nápravných opatrení. Verzia poskytnutá na diskusiu počas technického stretnutia preukázala úsilie úradu TCAA riešiť pripomienky vznesené počas hodnotiacej návštevy Únie na mieste. V následných diskusiách sa však zistilo niekoľko významných nedostatkov v súvislosti s opatreniami prijatými úradom TCAA, najmä nevykonanie dôkladných analýz hlavných príčin s cieľom identifikovať a riešiť základné systémové problémy, nedostatok primeranej dokumentácie na podporu oznámených nápravných opatrení a pokračujúci nesúlad s uplatniteľnými požiadavkami na bezpečnosť letectva.

(95) Osobitnú pozornosť si vyžiadali informácie úradu TCAA v súvislosti s výpočtom personálnych potrieb v oblasti letovej prevádzky, ktoré boli posúdené ako nerealistické z hľadiska odhadovaných hodín určených na kľúčové činnosti, ako sú príprava základných inšpekcií na účely osvedčenia leteckého prevádzkovateľa alebo opatrenia nadväzujúce na zistenia inšpekcií. Následne poskytnutá zrevidovaná verzia plánu nápravných opatrení ukázala zjavné zlepšenie, pokiaľ ide o realistickejšie určenie počtu potrebných inšpektorov, ale stále chýbala analýza potrieb súvisiacej odbornej prípravy a času potrebného na dokončenie odbornej prípravy na dosiahnutie prevádzkovej úrovne.

(96) Na technickom stretnutí sa potvrdilo, že hoci úrad TCAA dosiahol určitý pokrok pri riešení identifikovaných pripomienok, a to aj prostredníctvom okamžitých činností technickej podpory, ktoré sa začali okamžite po hodnotiacej návšteve Únie na mieste, závažné nedostatky pretrvávajú. Zistilo sa, že viaceré opatrenia zahrnuté do plánu nápravných opatrení, ktorý predložil úrad TCAA, sú vo svojej podstate reaktívne, ale chýbajú zmysluplné preventívne opatrenia. Pokiaľ také opatrenia v pláne figurovali, boli väčšinou povrchné a neposkytovali vierohodnú istotu, pokiaľ ide o udržateľnosť.

(97) Listom zo 14. apríla 2025 Komisia informovala úrad TCAA, že prípad Tanzánie bol zaradený do programu zasadnutia Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť, ktoré sa má konať od 13. do 15. mája 2025, a že úrad TCAA aj leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Tanzánii, dostanú príležitosť na vypočutie pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

(98) Úrad TCAA potvrdil, že na vypočutí sa nezúčastní žiadny letecký dopravca, ktorý získal osvedčenie v Tanzánii. Dňa 13. mája 2025 bol úrad TCAA vypočutý Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť. Prezentácia úradu TCAA pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť poskytla všeobecný prehľad o pokroku dosiahnutom pri vypracúvaní a vykonávaní plánu nápravných opatrení po hodnotiacej návšteve Únie na mieste. Prezentácia bola dobre štruktúrovaná a týkala sa hlavných kategórií pripomienok a odporúčaní, pričom úrad TCAA rozlíšil, ktoré pripomienky a odporúčania boli uzavreté a ktoré prebiehajú alebo zostávajú otvorené.

(99) Vykázaná miera uzavretia zistení, ktorú predstavil úrad TCAA, bola vyhodnotená ako veľmi nerealistická, o čom svedčí skutočnosť, že vo viacerých prípadoch sa pripomienky považovali za uzavreté bez primeraného overenia, či bola pripomienka vyriešená v plnom rozsahu. Jeden z príkladov sa týkal nedostatku kvalifikovaných zamestnancov, ktorý úrad TCAA prezentoval ako vyriešený výlučne na základe plánov a harmonogramov náboru bez toho, aby bol zohľadnený čas potrebný na získanie príslušnej odbornej prípravy a kvalifikácie, aby bol nový personál prevádzkyschopný.

(100) V prípade viacerých ďalších pripomienok úrad TCAA uviedol, že ich dokázal uzavrieť. Po otázkach Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť sa však opakovane preukázalo, že to tak nie je. Na otázku týkajúcu sa postupu osvedčovania letovej spôsobilosti a kontrolného zoznamu, ktoré boli revidované tak, aby boli v súlade s dokumentom ICAO č. 9760, bola odpoveď úradu TCAA nepresvedčivá a nepreukázal ňou, že by bola úloha splnená. Takisto na otázku týkajúcu sa nedávno prijatého postupu dohľadu založeného na riziku, najmä pokiaľ ide o obsah a uplatňovanie rizikových profilov leteckých dopravcov, nebola odpoveď úradu TCAA jasná a nebolo ňou preukázané náležité pochopenie ani účinné vykonávanie zásad dohľadu založeného na riziku.

(101) Komisia a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť berú na vedomie vynaložené úsilie, pokiaľ ide o mobilizáciu ľudských a finančných zdrojov, a vyzývajú úrad TCAA, aby v tomto úsilí pokračoval. Zdôraznili význam záväzku tanzánijskej vlády v tejto súvislosti. Vyjadrujú jasný záväzok naďalej podporovať úrad TCAA a spolupracovať s ním v jeho úsilí o posilnenie jeho spôsobilostí dohľadu nad bezpečnosťou. V rámci priebežnej monitorovacej činnosti, ako aj organizácie budúcich technických stretnutí na účel preskúmania dosiahnutého pokroku sa očakáva pravidelná komunikácia a správy o pokroku.

(102) Na základe všetkých dostupných dôkazov vrátane hodnotiacej návštevy Únie na mieste sa dospelo k záveru, že úrad TCAA nemá potrebné kapacity a spôsobilosti na účinný dohľad nad leteckými činnosťami v Tanzánii v súlade s medzinárodnými bezpečnostnými štandardmi. Nedostatky v personálnom manažmente, odbornej príprave zamestnancov, riadení kvality, postupoch osvedčovania a dohľade nad leteckými dopravcami naznačujú, že nie je v silách úradu TCAA zabezpečiť trvalé dodržiavanie týchto štandardov.

(103) Na základe spoločných kritérií stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 sa preto dospelo k záveru, že zoznam týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby sa všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Tanzánii, zahrnuli do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(104) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Tanzánii, skutočne dodržiavajú príslušné medzinárodné bezpečnostné normy, a to prioritným vykonávaním inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

(105) Nariadenie (ES) č. 474/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(106) V článkoch 5 a 6 nariadenia (ES) č. 2111/2005 sa uznáva potreba prijímať rozhodnutia rýchlo a v prípade potreby naliehavo vzhľadom na dôsledky pre bezpečnosť. V záujme ochrany citlivých informácií a cestujúcej verejnosti je preto nevyhnutné, aby sa všetky rozhodnutia prijaté v súvislosti s aktualizáciou zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu alebo obmedzeniu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, uplatňovali bezprostredne po ich prijatí.

(107) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 474/2006 sa mení takto:

1. Príloha A sa nahrádza znením prílohy I k tomuto nariadeniu.
2. Príloha B sa nahrádza znením prílohy II k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 3. júna 2025

Za Komisiu
v mene predsedníčky
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA A

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÍ PODLIEHAJÚ ZÁKAZU VYKONÁVANIA LETECKEJ DOPRAVY V RÁMCI ÚNIE, S VÝNIMKAMI [1]

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od afganských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od angolských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, s výnimkou dopravcov *TAAG Angola Airlines* a *Heli Malongo*, vrátane			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Neznáme	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Neznáme	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Neznáme	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Neznáme	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od arménskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Arménsko**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménsko
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménsko
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménsko

[1] Leteckým dopravcom uvedeným v tejto prílohe sa môže povoliť vykonávať dopravné práva tým, že použijú lietadlo prenajaté s posádkou od leteckého dopravcu, ktorý nepodlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy, za predpokladu, že sú splnené príslušné bezpečnostné normy.

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménsko
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménsko
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Arménsko
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménsko
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménsko
SKYBALL	AM AOC 073	Neuvádza sa	Arménsko
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Konga (Brazzaville) zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**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	Neznáme	Kongo (Brazzaville)
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Konžskej demokratickej republiky (KDR) zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Konžská demokratická republika (KDR)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Konžská demokratická republika (KDR)

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Konžská demokratická republika (KDR)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od džibutských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Džibutsko**
DAALLO AIRLINES	Neznáme	DAO	Džibutsko
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie orgánov Rovníkovej Guiney zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Rovníková Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Rovníková Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Neznáme	Rovníková Guinea
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od eritrejských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od kirgizských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Kirgizsko**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizsko
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizsko

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizsko
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizsko
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizsko
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizsko
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizsko
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Neznáme	Kirgizsko
HELI SKY	47	HAC	Kirgizsko
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizsko
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizsko
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizsko
SKY JET	60	SJL	Kirgizsko
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizsko
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizsko
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizsko
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Libérie zodpovedných za regulačný dohľad			**Libéria**
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od líbyjských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Líbya**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Líbya
AIR LIBYA	004/01	TLR	Líbya
AL MAHA AVIATION	030/18	Neznáme	Líbya
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Líbya
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Líbya
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Líbya
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Líbya
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Líbya
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Líbya
PETRO AIR	025/08	PEO	Líbya
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od nepálskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Nepál**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Neznáme	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	Neznáme	Nepál

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepál
FISHTAIL AIR	017/2001	Neznáme	Nepál
SUMMIT AIR	064/2010	Neznáme	Nepál
HELI EVEREST	086/2016	Neznáme	Nepál
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepál
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Neznáme	Nepál
MAKALU AIR	057A/2009	Neznáme	Nepál
MANANG AIR PVT	082/2014	Neznáme	Nepál
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Neznáme	Nepál
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Neznáme	Nepál
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepál
SAURYA AIRLINES	083/2014	Neznáme	Nepál
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepál
SIMRIK AIR	034/2000	Neznáme	Nepál
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepál
SITA AIR	033/2000	Neznáme	Nepál
TARA AIR	053/2009	Neznáme	Nepál
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepál
Nasledujúci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Ruska zodpovedných za regulačný dohľad			**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

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
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
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Svätého Tomáša a Princovho ostrova zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Svätý Tomáš a Princov ostrov**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svätý Tomáš a Princov ostrov
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie orgánov Sierry Leone zodpovedných za regulačný dohľad			**Sierra Leone**
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od sudánskych orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Sudán**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudán

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudán
SUN AIR	51	SNR	Sudán
TARCO AIR	56	TRQ	Sudán
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od orgánov Surinamu zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**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	Neznáme	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Neznáme	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Neznáme	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Neznáme	Surinam
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od tanzánijských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Tanzánia**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Neznáme	Tanzánia
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Neznáme	Tanzánia
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzánia
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Neznáme	Tanzánia
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Neznáme	Tanzánia
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Neznáme	Tanzánia
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzánia
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzánia
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Neznáme	Tanzánia
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzánia

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzánia
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Neznáme	Tanzánia
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Neznáme	Tanzánia
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Neznáme	Tanzánia
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Neznáme	Tanzánia
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Neznáme	Tanzánia
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Neznáme	Tanzánia
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Neznáme	Tanzánia
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Neznáme	Tanzánia
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Neznáme	Tanzánia
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Neznáme	Tanzánia
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Neznáme	Tanzánia
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzánia
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzánia
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Neznáme	Tanzánia
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Neznáme	Tanzánia
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Neznáme	Tanzánia
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Neznáme	Tanzánia
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Neznáme	Tanzánia
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Neznáme	Tanzánia
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Neznáme	Tanzánia
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Neznáme	Tanzánia
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Neznáme	Tanzánia
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Neznáme	Tanzánia“

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA B

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÍ PODLIEHAJÚ PREVÁDZKOVÝM OBMEDZENIAM V RÁMCI ÚNIE ([1])

Názov právneho subjektu leteckého dopravcu uvedený v jeho AOC (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC)	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa	Obmedzenie pre typ lietadla	Registrové značky a prípadne sériové výrobné čísla lietadiel podliehajúcich obmedzeniu	Štát registrácie
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Irán	Všetky lietadlá typu Fokker F100 a typu Boeing B747	Lietadlá typu Fokker F100, ako sa uvádza v AOC; lietadlá typu Boeing B747, ako sa uvádza v AOC.	Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Kórejská ľudovodemokratická republika	Všetky lietadlá s výnimkou: 2 lietadiel typu TU-204.	Všetky lietadlá s výnimkou: P-632, P-633.	Kórejská ľudovodemokratická republika“

([1]) Leteckým dopravcom uvedeným v tejto prílohe sa môže povoliť vykonávať dopravné práva tým, že použijú lietadlo prenajaté s posádkou od leteckého dopravcu, ktorý nepodlieha zákazu vykonávania leteckej dopravy, za predpokladu, že sú splnené príslušné bezpečnostné normy.