PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2022/862

ze dne 1. června 2022,

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) Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ([2]) vytváří seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

(2) Podle čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 2111/2005 sdělily některé členské státy a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) Komisi informace, které jsou podstatné pro aktualizaci uvedeného seznamu. Podstatné informace poskytly i třetí země a mezinárodní organizace. Na základě těchto poskytnutých informací by měl být seznam aktualizován.

(3) Komise informovala všechny dotčené letecké dopravce buď přímo, nebo prostřednictvím orgánů odpovědných za regulační dohled nad nimi o podstatných skutečnostech a úvahách, které budou základem pro rozhodnutí o uložení zákazu provozování letecké dopravy v Unii těmto dopravcům nebo o změně podmínek zákazu provozování letecké dopravy, který byl uložen leteckému dopravci uvedenému na seznamu stanoveném v příloze A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.

(4) Komise poskytla dotčeným leteckým dopravcům možnost nahlédnout do veškeré relevantní dokumentace, předložit písemné připomínky a přednést ústně své stanovisko Komisi a výboru zřízenému článkem 15 nařízení (ES) č. 2111/2005 (dále jen „Výbor EU pro leteckou bezpečnost“).

(5) Komise předala Výboru EU pro leteckou bezpečnost informace o probíhajících společných konzultacích podle nařízení (ES) č. 2111/2005 a nařízení Komise (ES) č. 473/2006 ([3]) s příslušnými orgány a leteckými dopravci z Arménie, Iráku, Kazachstánu, Moldavska, Pákistánu, Ruska a Jižního Súdánu. Komise Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala také o situaci v oblasti letecké bezpečnosti v Kongu (Brazzaville), Rovníkové Guineji, Madagaskaru a Surinamu.

(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]).

([1]) Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

([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).

([3]) Nařízení Komise (ES) č. 473/2006 ze dne 22. března 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 84, 23.3.2006, s. 8).

([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).

(7) Agentura Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala rovněž 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 vyřešit nedodržování platných mezinárodních norem 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 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, jež byly rovněž doplněny o informace vyplývající ze specifických kontrol a auditů provedených vnitrostátními leteckými úřady, přijalo několik členských států 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 podstatných bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení příslušných bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců Unie hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika.

Letečtí dopravci z Arménie

(12) V červnu 2020 byli letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Arménii, zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/736 ([6]).

(13) Dne 29. dubna 2022 se uskutečnila technická schůzka Komise, agentury, členských států a arménského Výboru pro civilní letectví (dále jen „výbor CAC“), během níž výbor CAC poskytl aktuální informace o opatřeních přijatých od technické schůzky, jež se konala dne 3. listopadu 2021 k řešení zjištěných bezpečnostních nedostatků. Hlavní opatření představuje změna jeho právního rámce a podpůrných předpisů v oblasti civilního letectví, zlepšení týkající se struktury a zaměstnanců výboru CAC a aktualizace systému CAC pro řízení kvalifikace a výcviku inspektorů, včetně dodatečného počátečního a opakovacího výcviku a výcviku na pracovišti. Výbor CAC dále vysvětlil, že vypracoval další postupy dohledu a kontrolní seznamy v různých oblastech a vypracoval národní plán bezpečnosti letectví a předpis o hlášení událostí, které mají být přijaty v roce 2022. Všechny tyto materiály Komise a agentura důkladně přezkoumají.

([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).

([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).

(14) Výbor CAC poskytl aktualizaci opatření přijatých v souvislosti s plánem nápravných opatření, pokud jde o připomínky vznesené během unijní posuzovací návštěvy na místě v roce 2020. Tato opatření zahrnovala aktualizaci procesů plánování a odborné přípravy v oblasti lidských zdrojů, několik postupů a kontrolních seznamů za účelem zlepšení činností výboru v oblasti dohledu nad bezpečností, zavedení elektronické databáze na podporu jeho činností v oblasti dohledu a rozvoj jeho systému hlášení událostí.

(15) Kromě toho agentura v rámci úsilí Unie o pomoc výboru CAC s řešením jeho potřeb při zlepšování bezpečnosti letectví zahájila v březnu 2022 specializovaný technický projekt zaměřený na posílení dohledu výboru CAC nad bezpečností v oblasti letového provozu a letové způsobilosti.

(16) Na základě všech dostupných informací se má za to, že výbor CAC provedl určitá významná zlepšení své kapacity v oblasti dohledu nad bezpečností. Rovněž se uznává, že výbor CAC je zřejmě odhodlán pokračovat ve svém úsilí o další rozvoj svých kapacit v oblasti dohledu a řešení zjištěných bezpečnostních problémů. Bez ohledu na tento pozitivní vývoj neexistuje v současné době dostatek podložených důkazů o tom, že výbor CAC účinně vyřešil všechny nedostatky zjištěné během posuzovací návštěvy na místě v únoru 2020, jejímž výsledkem bylo rozhodnutí o uložení zákazu provozování letecké dopravy podle prováděcího nařízení (EU) 2020/736. Informace o možných zlepšeních vyžadují další ověření prostřednictvím dalších technických schůzek a případně potvrzení na místě.

(17) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Arménie.

(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) V prosinci 2015 byl letecký dopravce *Iraqi Airways* zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/2322 ([7]).

(20) Irácký úřad pro civilní letectví (dále jen „úřad ICAA“) a dopravce *Iraqi Airways* předložily Komisi v únoru 2022 informace o krocích a opatřeních přijatých ke zlepšení jejich systémů a kapacit v oblasti dohledu nad bezpečností a řízení bezpečnosti. Na základě obdržených informací Komise konstatuje, že při řešení zjištěných bezpečnostních problémů bylo dosaženo určitého pokroku. Byly však zjištěny určité nedostatky, včetně kvality kontrolních seznamů používaných inspektory úřadu ICAA pro postupy vydávání osvědčení i dohledu, jakož i plánu odborné přípravy úřadu ICAA a jeho provádění. Posouzení výsledků dohledu úřadu ICAA odhalilo několik nedostatků, zejména pokud jde o způsob, jakým se vypracovávají zjištění v oblasti dohledu, a o následná opatření. V tomto ohledu bylo rovněž konstatováno, že inspektoři úřadu ICAA nepřijali vhodná donucovací opatření, když jich bylo zapotřebí.

(21) Posouzení informací poskytnutých dopravcem *Iraqi Airways* prokázalo, že tento letecký dopravce dosáhl významného pokroku v různých oblastech. Bylo konstatováno, že tento letecký dopravce najal služby externího konzultanta pro účely auditu leteckého dopravce a vypracování plánu nápravných opatření, který se v současné době provádí.

(22) Byl zahájen program sledování letových údajů, aby se zvýšilo množství údajů, které mají být analyzovány a použity k vypracování opatření ke zvýšení bezpečnosti. Kromě toho byl zřízen interní systém podávání zpráv, byly zahájeny bezpečnostní schůzky na různých strategických úrovních a byly přezkoumány některé organizační příručky.

(23) Bez ohledu na výše uvedený pokrok přetrvává řada problémů, včetně toho, že je ještě třeba instalovat několik softwarových aplikací v oblasti údržby, letového provozu a správy dokumentů. Tento letecký dopravce musí rovněž zlepšit své funkce a postupy související s řešením zjištění v oblasti dohledu, na něž upozornil úřad ICAA. Kromě toho, i když dopravce *Iraqi Airways* vyvinul systém řízení kvality, zdá se, že není schopen provést vhodná následná opatření ke všem zjištěním, která z tohoto systému vyplynula.

([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).

(24) Ve dnech 14. prosince 2021 a 4. května 2022 se na žádost Iráku a v rámci průběžné monitorovací činnosti Komise uskutečnily dvě technické schůzky Komise, agentury, členských států, úřadu ICAA a dopravce *Iraqi Airways*. Na obou těchto schůzkách představil úřad ICAA pokrok, kterého dosáhl při řešení bezpečnostních problémů, pokud jde o jeho schopnost zajistit účinný dohled nad bezpečností v zemi, a zejména pokud jde o dohled nad dopravcem *Iraqi Airways*. Dopravce *Iraqi Airways* představil pokrok, jehož bylo dosaženo při řešení zjištěných bezpečnostních nedostatků, které v konečném důsledku vedly k zápornému rozhodnutí agentury týkajícímu se provozovatele ze třetí země, jakož i další související zlepšení bezpečnosti.

(25) Úřad ICAA a dopravce *Iraqi Airways* prokázali jasnou vizi a ambice, pokud jde o zlepšení dodržování právních předpisů z jejich strany a úrovně bezpečnosti. Jsou však ještě zapotřebí další zlepšení. Komise bude i nadále spolupracovat s úřadem ICAA a dopravcem *Iraqi Airways*, aby mohla sledovat a napomáhat jejich úsilí o posílení jejich kapacit v oblasti dohledu nad bezpečností a řízení bezpečnosti. V této souvislosti bylo uvedeno, že agentura spustí v průběhu roku 2022 projekt technické pomoci s cílem podpořit úsilí úřadu ICAA o zlepšení dohledu nad bezpečností letectví v Iráku.

(26) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Iráku.

(27) 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 těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

(28) Pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplyne, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika, může být Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Kazachstánu

(29) V prosinci 2016 byli letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Kazachstánu, prováděcím nařízením Komise (EU) 2016/2214 ([8]) vyňati z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006, s výjimkou dopravce *Air Astana*, který byl v roce 2015 prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/2322 odstraněn z přílohy B.

(30) V říjnu 2021 v rámci průběžného monitorování systému dohledu nad bezpečností ze strany Komise v Kazachstánu uskutečnili odborníci z Komise, agentury a členských států (dále jen „posuzovací tým“) v Kazachstánu unijní posuzovací návštěvu na místě v kazašském Výboru pro civilní letectví (dále jen „výbor CAC KZ“) a v akciové společnosti Letecká správa Kazachstánu (dále jen „společnost AAK“), jakož i v kancelářích tří leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Kazachstánu, konkrétně *Air Astana*, *Jupiter Jet* a *Qazaq Air*.

(31) Dne 2. února 2022 předložila společnost AAK Komisi plán nápravných opatření k řešení nedostatků, které zjistil a oznámil posuzovací tým. Komise plán nápravných opatření společně s agenturou posoudila a poskytla výboru CAC KZ a společnosti AAK své připomínky a návrhy úprav.

(32) Ve dnech 27. a 28. dubna 2022 uspořádala Komise, agentura, členské státy a zástupci výboru CAC KZ a společnosti AAK technickou schůzku. Účelem této schůzky bylo přezkoumat vypracování plánu nápravných opatření a jeho provádění výborem CAC KZ a společností AAK, jakož i související opatření, jež uskutečnily s cílem zajistit účinný soulad svého systému dohledu nad bezpečností s příslušnými mezinárodními bezpečnostními normami.

(33) Na základě předloženého plánu nápravných opatření a diskusí a důkazů poskytnutých během technické schůzky bylo konstatováno, že bylo dosaženo pokroku, pokud jde o řešení připomínek vznesených během posuzovací návštěvy na místě. Je zřejmé, že všechny připomínky byly do určité míry zodpovězeny a některé lze považovat za uzavřené.

([8]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/2214 ze dne 8. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii (Úř. věst. L 334, 9.12.2016, s. 6).

(34) Ze schůzky vyplynulo, že výbor CAC KZ a společnost AAK musí Komisi poskytnout další vysvětlení a důkazy týkající se některých přijatých kroků a opatření. Komise rovněž výbor CAC KZ a společnost AAK požádala, aby plán nápravných opatření revidovaly tím, že dále rozpracují analýzu hlavních příčin bezpečnostních nedostatků zjištěných během unijní posuzovací návštěvy na místě, aby bylo možné ji projednat na příští technické schůzce.

(35) V návaznosti na jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost v listopadu 2021, jež byla potvrzena během technické schůzky v dubnu 2022, pozvala Komise výbor CAC KZ, společnost AAK a leteckého dopravce *Air Astana* na slyšení před Výborem EU pro leteckou bezpečnost konané dne 17. května 2022.

(36) V jeho průběhu výbor CAC KZ a společnost AAK poskytly Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost přehled systému zavedeného za účelem zajištění dohledu nad bezpečností provozu leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Kazachstánu. Vysvětlily kazašský národní plán rozvoje bezpečnosti, který zahrnuje opatření ke zlepšení účinnosti kazašské letecké dopravy, včetně účinného provádění příslušných mezinárodních bezpečnostních norem. Společnost AAK dále informovala o nejnovějším vývoji, pokud jde o její organizační strukturu, velikost odvětví letecké dopravy v Kazachstánu, jakož i o výsledcích validační mise koordinované organizací ICAO v srpnu 2021.

(37) Výbor CAC KZ a společnost AAK zdůraznily svůj závazek pokračovat ve zlepšování a poskytly Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost komplexní a podrobný přehled o provádění plánu nápravných opatření vypracovaného na základě výsledků unijní posuzovací návštěvy na místě v říjnu 2021. Ten zahrnuje strategické cíle stanovené pro budoucnost, jako jsou změny kazašského právního rámce, příručky a postupy společnosti AAK, pokračování ve zlepšování jejího systému řízení kvality a další účinné provádění příslušných mezinárodních bezpečnostních norem.

(38) Během slyšení se výbor CAC KZ a společnost AAK zavázaly, že budou Komisi průběžně informovat o opatřeních, která budou přijata s ohledem na zbývající připomínky vznesené během unijní posuzovací návštěvy na místě v roce 2021. Dále se zavázaly k pokračování dialogu o bezpečnosti, včetně podávání příslušných bezpečnostních informací a dalších jednání, a sice alespoň dvakrát ročně, nebo když to bude Komise považovat za nutné.

(39) Z důkazů vyplývá, že opatření přijatá výborem CAC KZ a společností AAK již přispívají k posílení jejich schopnosti dohlížet na činnosti v oblasti letectví v Kazachstánu. Je však třeba dalšího zlepšení, pokud jde o jejich schopnost dohlížet na to, aby provoz leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Kazachstánu, probíhal v souladu s příslušnými mezinárodními bezpečnostními normami, mimo jiné zajištěním odpovídajících zdrojů pro tyto činnosti v oblasti dohledu nad bezpečností.

(40) Na základě předložených informací se zdá, že od října 2021 dosáhl výbor CAC KZ a společnost AAK při provádění příslušných mezinárodních bezpečnostních norem významného pokroku. Komise a agentura uvedly, že hodlají výbor CAC KZ a společnost AAK dále podporovat v jejich úsilí o další posílení systému bezpečnosti letectví v Kazachstánu.

(41) Během slyšení představil letecký dopravce *Air Astana* přehled o svém stávajícím letadlovém parku a dostupných zdrojích a zařízeních. Popsal svůj spolehlivý a dobře rozvinutý systém řízení bezpečnosti a systém řízení kvality. Tento letecký dopravce uvedl, že používá soubor softwarových nástrojů k integraci údajů o bezpečnosti, kvalitě a řízení rizik, včetně systému řízení rizik spojených s únavou

(42) Na dotaz Výboru EU pro leteckou bezpečnost tento letecký dopravce rovněž informoval o činnostech v oblasti dohledu, které společnost AAK vykonávala nad dopravcem *Air Astana* v letech 2021–2022, a potvrdil zlepšení své interakce s výborem CAC KZ a společností AAK.

(43) Na základě svého uvážení dospěl Výbor EU pro leteckou bezpečnost k závěru, že zvláštní pozornost by měla být věnována průběžnému sledování situace a vývoje v oblasti bezpečnosti v Kazachstánu, mimo jiné prostřednictvím pravidelných zpráv o pokroku ze strany výboru CAC KZ a společnosti AAK, a využitím možnosti pozvat je na další slyšení na některém z příštích zasedání Výboru EU pro leteckou bezpečnost.

(44) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Kazachstánu.

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

(46) Pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplyne, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika, může být Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Moldavska

(47) V listopadu 2021 byli letečtí dopravci z Moldavska prováděcím nařízením Komise (EU) 2021/2070 ([9]) odstraněni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006, s výjimkou společností *Air Moldova*, *Aerotranscargo* a *Fly One*, které nebyly nikdy zařazeny ani do přílohy A, ani do přílohy B.

(48) Dopisem ze dne 31. března 2022 poskytl moldavský úřad pro civilní letectví (dále jen „úřad CAAM“) údaje a aktuální informace o činnostech v oblasti dohledu nad bezpečností za období od listopadu 2021 do března 2022. Kromě aktualizace plánu nápravných opatření vypracované na základě unijní posuzovací návštěvy na místě v září 2021 zahrnovaly informace poskytnuté úřadem CAAM rovněž aktualizace týkající se nejnovějších změn moldavského vnitrostátního právního rámce v oblasti letectví.

(49) Poté, co Komise předložené informace a dokumentaci přezkoumala, dospěla k závěru, že zbývající otevřené připomínky vyplývající z posuzovací návštěvy na místě v září 2021 byly úspěšně vyřešeny a mohou být uzavřeny. S ohledem na dosažený pokrok považuje Komise za dostačující, aby úřad CAAM zasílal roční aktualizaci, dokud nebude rozhodnuto jinak.

(50) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Moldavska.

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

(52) Pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplyne, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika, může být Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Pákistánu

(53) V březnu 2007 byl letecký dopravce *Pakistan International Airlines* zařazen do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 nařízením Komise (ES) č. 235/2007 ([10]) a následně byl v listopadu 2007 vyřazen nařízením Komise (ES) č. 1400/2007 ([11]).

(54) Z prohlášení pákistánského federálního ministra letectví ze dne 24. června 2020 vyplynulo, že velký počet průkazů způsobilosti pilota vydaných pákistánským úřadem pro civilní letectví (dále jen „úřad PCAA“) byl získán podvodným způsobem.

([9]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2070 ze dne 25. listopadu 2021, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu nebo omezením provozování letecké dopravy v Unii (Úř. věst. L 421, 26.11.2021, s. 31).

([10]) Nařízení Komise (ES) č. 235/2007 ze dne 5. března 2007, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství (Úř. věst. L 66, 6.3.2007, s. 3).

([11]) Nařízení Komise (ES) č. 1400/2007 ze dne 28. listopadu 2007, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství (Úř. věst. L 311, 29.11.2007, s. 12).

(55) Uvedená událost a zjevně nedostatečně účinný dohled nad bezpečností ze strany úřadu PCAA vedly agenturu k tomu, aby s účinkem od 1. července 2020 pozastavila oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí u společností *Pakistan International Airlines* a *Vision Air*.

(56) Dne 1. července 2020 zahájila Komise konzultace s úřadem PCAA v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006. V této souvislosti uspořádala Komise ve spolupráci s agenturou a členskými státy řadu technických schůzek s úřadem PCAA ve dnech 9. července a 25. září 2020, 15. a 16. března 2021, 15. října 2021 a 16. března 2022.

(57) Na uvedených schůzkách se projednávaly různé otázky, zejména dohled nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Pákistánu, včetně jejich systému řízení bezpečnosti. Komise požádala o informace a o důkazy k ověření, zda podobná situace není rozšířena v jiných oblastech, jako je udělování licencí palubním průvodčím, udělování licencí mechanikům nebo vydávání osvědčení leteckým dopravcům.

(58) Výměna informací s úřadem PCAA dne 16. března 2022 se zaměřila na výsledek nedávné návštěvy v rámci Všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu organizace ICAO (dále jen „USOAP“). Komise zdůraznila, že obsah zprávy o auditu bude náležitě zohledněn, aby bylo možné určit další kroky v rámci jejích vlastních konzultací týkajících se seznamu pro leteckou bezpečnost. Během tohoto zasedání poskytl úřad PCAA přehled klíčových aspektů zprávy a zavázal se, že bude zprávu po dokončení sdílet s Komisí.

(59) Po jejím obdržení mohla Komise konstatovat, že zpráva neobsahuje žádné údaje o oblastech, které vyžadují okamžitá nápravná opatření. Ze zprávy sice vyplývá, že většina prvků pro plnění povinností úřadu PCAA je přítomna, Komise však konstatuje, že je třeba, aby úřad PCAA změnil, doplnil nebo zlepšil pokyny a postupy, zejména v oblasti vydávání průkazů způsobilosti pilota. Dále konstatuje, že je třeba zlepšit pákistánské vnitrostátní právní předpisy začleněním ustanovení o politice prosazování a neomezeném přístupu inspekčního personálu, aby byl zajištěn účinný dohled.

(60) Na základě dostupných informací a kontaktů s úřadem PCAA bere Komise na vědomí úsilí úřadu PCAA o přijetí plánu nápravných opatření k řešení zjištěných bezpečnostních nedostatků. Komise s pomocí agentury a členských států konstatuje, že po návštěvě organizace ICAO v rámci USOAP prochází Pákistán významným procesem vývoje, včetně změn svých primárních právních předpisů v oblasti letectví.

(61) Na tomto základě bude Komise za účelem určení toho, zda je třeba přijmout další opatření podle nařízení (ES) č. 2111/2005, nadále spolupracovat s úřadem PCAA a sledovat pokrok, jehož bylo dosaženo při řešení situace v oblasti dohledu nad bezpečností v Pákistánu. Prostřednictvím těchto průběžných monitorovacích činností se určí, kdy má proběhnout unijní posuzovací návštěva na místě.

(62) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Pákistánu.

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

(64) Pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplyne, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika, může být Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Ruska

(65) Dne 8. dubna 2022 byli letečtí dopravci z Ruska, kteří provozovali jedno nebo více letadel uvedených ve 4. nebo 5. bodě odůvodnění prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/594 ([12]), zařazeni prováděcím nařízením (EU) 2022/594 do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(66) Dne 28. dubna 2022 oznámila ruská federální agentura pro leteckou dopravu (dále jen „agentura FATA“) Komisi, že považuje veškerá tvrzení o porušení mezinárodních norem v oblasti civilního letectví, jakož i jakékoli obavy týkající se bezpečnosti uvedené v prováděcím nařízení (EU) 2022/594 za neopodstatněné. Agentura FATA však na podporu svého tvrzení neposkytla žádné informace.

(67) V rámci svých průběžných monitorovacích činností Komise zjistila, že existují důkazy o tom, že letecký dopravce *I Fly* zanesl do rejstříku letadel Ruska letadla uvedená v 5. bodě odůvodnění prováděcího nařízení (EU) 2022/594 a že tato letadla vědomě provozoval v rozporu s příslušnými mezinárodními bezpečnostními normami. Zápis letadel do rejstříku Ruska byl proveden bez souhlasu vlastníků a bez následné spolupráce irského leteckého úřadu jakožto uznaného státu zápisu do rejstříku pro tato letadla.

(68) V souladu s prováděcím nařízením (EU) 2022/594 a společnými kritérii stanovenými v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že pokud jde o letecké dopravce z Ruska, seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozovat leteckou dopravu v Unii, v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006 by měl být změněn tak, aby zahrnoval společnost *I Fly*.

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

Letečtí dopravci z Jižního Súdánu

(70) Letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Jižním Súdánu, nebyli nikdy zařazeni do přílohy A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.

(71) V posledních čtyřech letech došlo v Jižním Súdánu ke čtyřem smrtelným nehodám a několika dalším nehodám a závažným incidentům, které se často týkaly letadel s podezřelými registračními značkami.

(72) Dne 26. března 2021 zahájila Komise formální konzultace s jihosúdánským úřadem pro civilní letectví (dále je „úřad SSCAA“) v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006.

(73) Během následné korespondence úřad SSCAA sdělil, že platnost osvědčení leteckého provozovatele společnosti *South Sudan Supreme Airlines*, jejíž letadlo bylo zapojeno do smrtelné nehody, byla pozastavena a že v důsledku podezření souvisejících s registrací letadla zapojeného do této nehody provádí úřad SSCAA přezkum všech provozovatelů letadel a osvědčení leteckého provozovatele v zemi. Úřad SSCAA rovněž oznámil, že probíhají opatření ke zlepšení v oblasti vývoje a revize předpisů, příruček a výcviku. Dokumenty, které obsahují informace o programu inspekcí, dohledu a auditu úřadu SSCAA, jakož i zprávy o přezkumech některých leteckých dopravců a o letadlech registrovaných v zahraničí provozovaných v Jižním Súdánu, byly poskytnuty dne 5. listopadu 2021.

(74) Dne 28. března 2022 poskytl úřad SSCAA své odpovědi na dotazník zaslaný Komisí dne 26. března 2021. Z nich vyplývá, že úřad SSCAA musí ještě vyvinout a zavést účinný systém dohledu. Úřad SSCAA rovněž konstatuje, že ačkoli nevydal žádnou licenci ani osvědčení leteckého provozovatele a že v zemi není žádné registrované letadlo, vydal úřad SSCAA povolení k provozování letecké dopravy letadlům registrovaným v zahraničí za účelem provozu v Jižním Súdánu. Neexistují žádné důkazy o jakékoli činnosti v oblasti dohledu vedoucí k vydání takových povolení nebo o příslušném průběžném sledování.

([12]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/594 ze dne 8. dubna 2022, 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 114, 12.4.2022, s. 49).

(75) Dne 22. února 2022 informovala Komise úřad SSCAA o svém záměru zařadit přezkum situace v oblasti dohledu nad civilním letectvím v Jižním Súdánu na pořad jednání příštího zasedání Výboru EU pro leteckou bezpečnost a pozvala úřad SSCAA na slyšení před Výborem EU pro leteckou bezpečnost dne 18. května 2022.

(76) Při tomto slyšení poskytl úřad SSCAA Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost přehled své organizační struktury a informace o velikosti odvětví letecké dopravy v Jižním Súdánu. Popsal funkce jednotlivých ředitelství úřadu SSCAA a jejich povinnosti a poskytl obecné informace o personálním obsazení tohoto úřadu. Vysvětlil, že úřad SSCAA je stále silně závislý na podpoře Agentury pro dohled nad bezpečností a ochranou civilního letectví Východoafrického společenství (dále jen „EAC-CASSOA“) při zavádění předpisů v oblasti civilního letectví a při rozvoji účinného postupu dohledu. V tomto ohledu úřad SSCAA poznamenal, že jakákoli pomoc a podpora jeho úsilí je vítána.

(77) Úřad SSCAA potvrdil, že nevydal žádné osvědčení leteckého provozovatele a dosud nezřídil rejstřík letadel. Úřad SSCAA však informoval o tom, že po odborné přípravě, kterou bude EAC-CASSOA poskytovat od 23. května 2022, očekává, že splní svůj cíl vytvořit rejstřík letadel a dosáhne schopnosti vydávat osvědčení leteckým dopravcům prostřednictvím pětifázového postupu vydávání osvědčení podle pokynů organizace ICAO.

(78) Úřad SSCAA informoval Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost, že vydal 24 povolení k provozování letecké dopravy zahraničním leteckým dopravcům a že někteří z těchto oprávněných leteckých dopravců provozují vnitrostátní lety v této zemi. Zdá se, že se jedná o jedinou činnost v oblasti vydávání osvědčení, kterou úřad SSCAA provádí. Úřad SSCAA popsal postup vydávání takových povolení prostřednictvím validace osvědčení leteckého provozovatele, která zahrnuje kontrolu dokumentace a fyzickou kontrolu letadel. Tyto informace však byly poskytnuty pouze během slyšení a nebylo možné ověřit, jak se postup validace provádí.

(79) Během slyšení úřad SSCAA rovněž uvedl příklad donucovacího opatření přijatého proti zahraničnímu leteckému dopravci, a sice zrušení provozního povolení, když zjistil, že jeho příslušný orgán zrušil osvědčení leteckého provozovatele daného leteckého dopravce.

(80) Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost vzaly na vědomí, že neexistuje žádný letecký dopravce, u nějž má úřad SSCAA povinnosti v oblasti regulačního dohledu, jelikož nevydal žádné osvědčení leteckého provozovatele, a že veškerý letecký provoz v zemi zajišťují letečtí dopravci, jejichž osvědčení leteckého provozovatele vydaly orgány jiných zemí. V důsledku toho a s přihlédnutím ke společným kritériím stanoveným v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 neexistuje žádný letecký dopravce, který získal osvědčení úřadu SSCAA a který by mohl být způsobilý pro opatření na úrovni Unie.

(81) Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost dále vzaly na vědomí informace úřadu SSCAA o tom, že nemá v úmyslu vydat žádné osvědčení leteckého provozovatele, dokud nebude mít dostatečné kapacity pro vydávání osvědčení a dohled, což mu umožní provádět a vynucovat příslušné mezinárodní bezpečnostní normy.

(82) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že pokud jde o letecké provozovatele z Jižního Súdánu, neexistují důvody měnit seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

(83) V rámci svých průběžných monitorovacích činností bude Komise bezpečnostní situaci v Jižním Súdánu nadále pozorně sledovat. Výbor EU pro leteckou bezpečnost dospěl k závěru, že zvláštní pozornost by se měla věnovat situaci a vývoji v oblasti bezpečnosti v Jižním Súdánu, a úřad SSCAA by měl být požádán, aby pravidelně předkládal zprávy o pokroku dosaženém při zavádění předpisů v oblasti civilního letectví, rozvoji účinného procesu dohledu nad bezpečností a kapacitě pro vydávání osvědčení leteckého provozovatele. Pokud se Komise dozví o bezprostředním bezpečnostním riziku vyplývajícím z nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem, jako je vydání osvědčení leteckého provozovatele v případě, kdy úřad SSCAA nemá odpovídající kapacitu pro vydávání osvědčení a dohled, může být nezbytné, aby Komise přijala další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005, jako je uložení zákazu provozování letecké dopravy dotčeným leteckým dopravcům a jejich zařazení do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

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

(85) Články 5 a 6 nařízení (ES) č. 2111/2005 uznávají potřebu přijímat rozhodnutí rychle a vzhledem k dopadům na bezpečnost případně i naléhavým postupem. Pro ochranu citlivých informací a cestující veřejnosti je proto nezbytné, aby jakákoli rozhodnutí přijatá v souvislosti s aktualizací seznamu leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy nebo omezení v rámci Unie, byla zveřejněna a vstoupila v platnost bezprostředně po jejich přijetí.

(86) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru EU pro leteckou bezpečnost zřízeného článkem 15 nařízení (ES) č. 2111/2005,

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 1. června 2022.

Za Komisi,
jménem předsedkyně,
Adina VĂLEAN
členka 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
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Írán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irák
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigérie
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
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**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie

[1] Leteckým dopravcům uvedeným v příloze A by mohlo 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.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Arménie
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 073	Neuvedeno	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)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Džibutska odpovědných za regulační dohled, včetně			**Džibutsko**
DAALLO AIRLINES	Neznámý	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 No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kyrgyzstánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Kyrgyzstán**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kyrgyzstán
AIR COMPANY AIR KG	50	Neznámý	Kyrgyzstán
AIR MANAS	17	MBB	Kyrgyzstán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyzstán
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kyrgyzstán
HELI SKY	47	HAC	Kyrgyzstán
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kyrgyzstán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kyrgyzstán
TEZ JET	46	TEZ	Kyrgyzstán
VALOR AIR	07	VAC	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
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
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**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Súdán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Súdán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Súdán
SUN AIR	51	SNR	Súdán
TARCO AIR	56	TRQ	Súdán“

PŘÍLOHA II

„*PŘÍLOHA B*

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ 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	FS100	IRA	Írán	Všechna letadla typu Fokker F100 a typu Boeing B747	Letadla typu Fokker F100, jak je uvedeno v AOC; letadla typu Boeing B747, jak je uvedeno v AOC	Írán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Severní Korea	Celý letadlový park s výjimkou: 2 letadel typu TU-204	Celý letadlový park s výjimkou: P-632 a P-633	Severní Korea“

[1] Leteckým dopravcům uvedeným v příloze B by mohlo 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.