VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2022/862

z 1. júna 2022,

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 zriadenému článkom 15 nariadenia (ES) č. 2111/2005 (ďalej len „Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť“).

(5) Komisia informovala Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť o prebiehajúcich spoločných konzultáciách v rámci nariadenia (ES) č. 2111/2005 a nariadenia Komisie (ES) č. 473/2006 ([3]) s príslušnými orgánmi a leteckými dopravcami z Arménska, Iraku, Južného Sudánu, Kazachstanu, Moldavska, Pakistanu a Ruska. Komisia informovala Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť aj o stave bezpečnosti letectva v Kongu Brazzaville, na Madagaskare, v Rovníkovej Guinei a Suriname.

(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]).

([1]) Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.

([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).

([3]) Nariadenie Komisie (ES) č. 473/2006 z 22. marca 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 84, 23.3.2006, s. 8).

([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).

(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 vyriešiť nesúlad 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 lietadlách leteckých dopravcov Únie, ako aj informácií z normalizačných inšpekcií, ktoré vykonala agentúra, ktorú dopĺňali aj informácie vychádzajúce z osobitných inšpekcií a auditov, ktoré vykonali vnútroštátne orgány civilného letectva, niektoré 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 leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Arménsku, zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2020/736 ([6]).

(13) Dňa 29. apríla 2022 Komisia, agentúra, členské štáty a Výbor pre civilné letectvo Arménska (ďalej len „CAC“) uskutočnili technické stretnutie, počas ktorého výbor CAC poskytol aktuálne informácie o opatreniach prijatých od technického stretnutia, ktoré sa konalo 3. novembra 2021, na riešenie zistených nedostatkov v oblasti bezpečnosti. Medzi hlavné opatrenia patrí zmena jeho právnych predpisov v oblasti civilného letectva a podporných predpisov, zlepšenia týkajúce sa štruktúry a zamestnancov výboru CAC a aktualizácia systému CAC na riadenie kvalifikácie a odbornej prípravy jeho inšpektorov vrátane ďalšieho počiatočného a opakovaného výcviku a výcviku na pracovisku. Výbor CAC ďalej vysvetlil, že vypracoval ďalšie postupy dohľadu a kontrolné zoznamy v rôznych oblastiach a vypracoval národný plán bezpečnosti letectva a predpis o ohlasovaní bezpečnostných udalostí, ktoré sa majú prijať v roku 2022. Komisia a agentúra dôkladne preskúmajú všetky tieto materiály.

([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).

([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).

(14) Výbor CAC poskytol aktualizáciu opatrení prijatých v súvislosti so svojím plánom nápravných opatrení (ďalej len „PNO“), pokiaľ ide o pripomienky vznesené počas hodnotiacej návštevy Únie na mieste v roku 2020. Tieto opatrenia zahŕňali aktualizáciu procesov plánovania ľudských zdrojov a odbornej prípravy, niekoľko postupov a kontrolných zoznamov na zlepšenie jeho činností dohľadu nad bezpečnosťou, zavedenie elektronickej databázy na podporu jeho činností dohľadu a vývoj jeho systému ohlasovania bezpečnostných udalostí.

(15) Okrem toho v rámci úsilia Únie pomôcť výboru CAC pri riešení jeho potrieb v oblasti zlepšenia bezpečnosti letectva agentúra v marci 2022 spustila špecializovaný technický projekt zameraný na posilnenie dohľadu výboru CAC nad bezpečnosťou v oblastiach leteckej prevádzky a letovej spôsobilosti.

(16) Na základe všetkých dostupných informácií možno skonštatovať, že výbor CAC vykonal určité pozoruhodné zlepšenia, pokiaľ ide o jeho kapacitu dohľadu nad bezpečnosťou. Uznáva sa tiež, že výbor CAC je podľa všetkého odhodlaný pokračovať vo svojom úsilí ďalej rozvíjať svoje spôsobilosti v oblasti dohľadu a riešenie zistených bezpečnostných problémov. Bez ohľadu na tento pozitívny vývoj v súčasnosti nebol poskytnutý dostatok podložených dôkazov o tom, že výbor CAC účinne vyriešil všetky nedostatky zistené počas hodnotiacej návštevy na mieste vo februári 2020, ktoré viedli k rozhodnutiu o uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/736. Poskytnuté informácie o možných zlepšeniach si vyžadujú ďalšie overovanie prostredníctvom dodatočných technických stretnutí a prípadne prostredníctvom potvrdenia na mieste.

(17) 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, pokiaľ ide o leteckých dopravcov z Arménska.

(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) V decembri 2015 bol letecký dopravca *Iraqi Airways* zaradený do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2015/2322 ([7]).

(20) Vo februári 2022 iracký úrad civilného letectva (ďalej len „ICAA“) a spoločnosť *Iraqi Airways* predložili Komisii informácie o krokoch a opatreniach prijatých na zlepšenie ich systémov a kapacít dohľadu nad bezpečnosťou a riadenia. Na základe získaných informácií Komisia konštatuje, že sa dosiahol určitý pokrok pri riešení zistených bezpečnostných problémov. Zistili sa však aj určité nedostatky vrátane kvality kontrolných zoznamov, ktoré inšpektori ICAA používajú pri procesoch osvedčovania a dohľadu, ako aj plánu ICAA pre odbornú prípravu a jeho vykonávania. Z posúdenia výsledkov dohľadu ICAA vyplynulo niekoľko nedostatkov, najmä pokiaľ ide o spôsob, akým sa vypracúvajú zistenia dohľadu a zabezpečujú ich následné opatrenia. V tejto súvislosti sa tiež skonštatovalo, že inšpektori ICAA neprijali vhodné opatrenia na presadzovanie, keď to bolo potrebné.

(21) Z posúdenia informácií, ktoré poskytla spoločnosť *Iraqi Airways*, vyplynulo, že letecký dopravca dosiahol významný pokrok v rôznych oblastiach. Ukázalo sa, že letecký dopravca najal služby externého konzultanta na účely auditu leteckého dopravcu a vypracovania PNO, ktorý sa v súčasnosti vykonáva.

(22) Začal sa program monitorovania letových údajov s cieľom ďalej zvyšovať množstvo údajov, ktoré sa majú analyzovať a použiť na vypracovanie opatrení na zlepšenie bezpečnosti. Okrem toho bol vytvorený systém interného predkladania správ a oznamovania informácií, začali sa stretnutia na rôznych strategických úrovniach týkajúce sa bezpečnosti a preskúmali sa niektoré príručky organizácie.

(23) Bez ohľadu na uvedený pokrok zostáva ešte niekoľko nedostatkov vrátane potreby nainštalovať niekoľko softvérových aplikácií v oblasti údržby, letovej prevádzky a správy dokumentov. Letecký dopravca musí takisto zlepšiť svoje funkcie a postupy týkajúce sa riešenia zistení dohľadu, na ktoré upozornil ICAA. Okrem toho, spoločnosť *Iraqi Airways* síce vyvinula systém riadenia kvality, zdá sa ale, že nie je schopná vykonať primerané následné opatrenia v nadväznosti na všetky zistenia vznesené v rámci tohto systému.

([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).

(24) Na žiadosť Iraku a v rámci priebežných monitorovacích činností Komisie sa 14. decembra 2021 a 4. mája 2022 uskutočnili dve technické stretnutia Komisie, agentúry, členských štátov, ICAA a spoločnosti *Iraqi Airways*. Pri oboch príležitostiach ICAA preukázal pokrok, ktorý dosiahol pri riešení bezpečnostných obáv týkajúcich sa jeho schopnosti zabezpečiť účinný dohľad nad bezpečnosťou v krajine, a najmä pokiaľ ide o dohľad nad spoločnosťou *Iraqi Airways*. Spoločnosť *Iraqi Airways* preukázala pokrok dosiahnutý pri riešení predtým zistených bezpečnostných nedostatkov, ktoré viedli k negatívnemu rozhodnutiu agentúry, pokiaľ ide o TCO, ako aj ďalší súvisiaci vývoj v oblasti zlepšenia bezpečnosti.

(25) ICAA a spoločnosť *Iraqi Airways* preukázali jasnú víziu a ambície zlepšiť ich dodržiavanie právnych predpisov a výkonnosť v oblasti bezpečnosti. Stále sú však potrebné ďalšie zlepšenia. Komisia bude naďalej spolupracovať s ICAA a spoločnosťou *Iraqi Airways* s cieľom monitorovať ich úsilie o posilnenie ich schopností dohľadu nad bezpečnosťou a riadenia a prispievať k nemu. V tejto súvislosti sa rozhodlo, že agentúra v roku 2022 spustí projekt technickej pomoci na podporu ICAA v jeho úsilí o posilnenie dohľadu nad bezpečnosťou letectva v Iraku.

(26) 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, pokiaľ ide o leteckých dopravcov z Iraku.

(27) 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 uvedených leteckých dopravcov v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.

(28) Ak by z akýchkoľvek relevantných bezpečnostných informácií vyplynulo, že v dôsledku nedodržania súladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami hrozia bezprostredné bezpečnostné riziká, Komisia by mohla byť nútená prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

Leteckí dopravcovia z Kazachstanu

(29) V decembri 2016 boli leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Kazachstane, vyradení z prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2016/2214 ([8]) s výnimkou spoločnosti *Air Astana*, ktorá bola vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2015/2322 vyradená z prílohy B v roku 2015.

(30) V októbri 2021 v rámci priebežného monitorovania Komisie týkajúceho sa systému dohľadu nad bezpečnosťou v Kazachstane odborníci z Komisie, agentúry a členských štátov (ďalej len „hodnotiaci tím“) vykonali v Kazachstane hodnotiacu návštevu Únie na mieste v priestoroch kazašského výboru pre civilné letectvo (ďalej len „CAC KZ“) a leteckého úradu Kazachstanu, a. s. (ďalej len „AAK“), ako aj v priestoroch troch leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Kazachstane, konkrétne *Air Astana*, *Jupiter Jet* a *Qazaq Air*.

(31) Úrad AAK predložil Komisii 2. februára 2022 plán nápravných opatrení (PNO) na odstránenie nedostatkov, ktoré zistil a oznámil hodnotiaci tím. Komisia spolu s agentúrou plán nápravných opatrení posúdili a výboru CAC KZ a úradu AAK predložili pripomienky a návrhy na úpravu.

(32) Komisia, agentúra, členské štáty a zástupcovia CAC KZ a AAK usporiadali 27. a 28. apríla 2022 technické stretnutie. Účelom tohto stretnutia bolo preskúmať vývoj a vykonávanie plánu nápravných opatrení zo strany CAC KZ a AAL, ako aj súvisiace opatrenia, ktoré prijali na zabezpečenie účinného súladu ich systému dohľadu nad bezpečnosťou s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami.

(33) Na základe predloženého PNO a diskusií a dôkazov poskytnutých počas technického stretnutia sa zistilo, že sa dosiahol pokrok, pokiaľ ide o riešenie pripomienok vznesených počas hodnotiacej návštevy na mieste. Je zrejmé, že sa všetkými pripomienky do určitej miery zaoberali a že niektoré z nich možno považovať za uzavreté.

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2214 z 8. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 474/2006, pokiaľ ide o zoznam týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie (Ú. v. EÚ L 334, 9.12.2016, s. 6).

(34) Zo stretnutia vyplynulo, že CAC KZ a AAK ešte musia Komisii poskytnúť ďalšie objasnenia a dôkazy týkajúce sa určitých prijatých krokov a opatrení. Komisia takisto požiadala CAC KZ a AAK, aby podrobili PNO ďalšej hlbšej analýze hlavných príčin bezpečnostných nedostatkov zistených počas hodnotiacej návštevy Únie na mieste, aby sa o nich mohlo diskutovať na ďalšom technickom stretnutí.

(35) V nadväznosti na rokovania Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť z novembra 2021, ktoré boli potvrdené na technickom stretnutí v apríli 2022, Komisia pozvala 17. mája 2022 CAC KZ, AAK a leteckého dopravcu *Air Astana* na vypočutie pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť.

(36) Na tomto vypočutí CAC KZ a AAK predložili Komisii a Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť prehľad systému zavedeného na zabezpečenie dohľadu nad bezpečnosťou leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Kazachstane. Vysvetlili kazašský národný plán rozvoja bezpečnosti, ktorý zahŕňa opatrenia na zlepšenie účinnosti kazašskej leteckej dopravy vrátane účinného vykonávania príslušných medzinárodných bezpečnostných noriem. AAK okrem toho informoval o najnovšom vývoji, pokiaľ ide o jeho organizačnú štruktúru, veľkosť leteckého priemyslu v Kazachstane, ako aj o výsledkoch koordinovanej validačnej misie ICAO vykonanej v auguste 2021.

(37) CAC KZ a AAK zdôraznili ich záväzok pokračovať v zlepšovaní a Komisii a Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť poskytli komplexný a podrobný prehľad o vykonávaní plánu nápravných opatrení vypracovaného v reakcii na výsledky hodnotiacej návštevy Únie na mieste z októbra 2021. To zahŕňa strategické ciele vymedzené pre budúcnosť, ako sú zmeny kazašského právneho rámca, príručky a postupy AAK, pokračovanie v zlepšovaní systému riadenia kvality a ďalšie posilnenie účinného vykonávania príslušných medzinárodných bezpečnostných noriem.

(38) CAC KZ a AAK sa počas vypočutia zaviazali informovať Komisiu o budúcich opatreniach, ktoré sa majú prijať v súvislosti so zostávajúcimi pripomienkami vznesenými počas hodnotiacej návštevy Únie na mieste v roku 2021. Okrem toho sa zaviazali pokračovať v dialógu o bezpečnosti, a to aj prostredníctvom poskytovania relevantných bezpečnostných informácií a ďalších stretnutí aspoň dvakrát za rok alebo kedykoľvek to Komisia bude považovať za potrebné.

(39) Z dôkazov vyplýva, že opatrenia, ktoré prijali CAC KZ a AAK, už prispievajú k posilneniu ich spôsobilostí v oblasti dohľadu nad leteckými činnosťami v Kazachstane. Sú však potrebné ďalšie zlepšenia, pokiaľ ide o ich schopnosť dohliadať na to, aby sa prevádzka leteckých dopravcov, ktorí získali osvedčenie v Kazachstane, vykonávala v súlade s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami, a to aj zabezpečením primeraných zdrojov na takéto činnosti dohľadu nad bezpečnosťou.

(40) Na základe predložených informácií sa zdá, že od októbra 2021 dosiahli CAC KZ a AAK pozoruhodný pokrok vo vykonávaní príslušných medzinárodných bezpečnostných noriem. Komisia a agentúra vzali potvrdili svoj zámer ďalej podporovať CAC KZ a AAK v ich úsilí ešte viac posilniť systém bezpečnosti letectva v Kazachstane.

(41) Počas vypočutia letecký dopravca *Air Astana* poskytol prehľad o svojej súčasnej flotile, ako aj o dostupných zdrojoch a zariadeniach. Opísal svoj spoľahlivý a dobre vyvinutý systém manažmentu bezpečnosti a systém riadenia kvality. Letecký dopravca uviedol, že na integráciu údajov o bezpečnosti, kvalite a riadení rizík vrátane systému riadenia rizík spojených s únavou používa súbor softvérových nástrojov.

(42) Letecký dopravca na požiadanie Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť informoval aj o činnostiach dohľadu, ktoré AAK vykonával nad spoločnosťou *Air Astana* v rokoch 2021 – 2022, a potvrdil zlepšenia svojej interakcie s CAC KZ a AAK.

(43) Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť dospel na základe svojich rokovaní k záveru, že osobitná pozornosť by sa mala venovať nepretržitému monitorovaniu bezpečnostnej situácie a vývoja v Kazachstane, a to aj prostredníctvom pravidelných správ o pokroku od CAC KZ a AAK a možnosti pozvať ich na ďalšie vypočutie na budúcom zasadnutí Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť.

(44) 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, pokiaľ ide o leteckých dopravcov z Kazachstanu.

(45) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Kazachstane, 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.

(46) Ak by z akýchkoľvek relevantných bezpečnostných informácií vyplynulo, že v dôsledku nedodržania súladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami hrozia bezprostredné bezpečnostné riziká, Komisia by mohla byť nútená prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

Leteckí dopravcovia z Moldavska

(47) V novembri 2021 boli leteckí dopravcovia z Moldavska vyradení z prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2021/2070 ([9]) s výnimkou spoločností *Air Moldova*, *Aerotranscargo* a *Fly One*, ktoré nikdy neboli zaradené do prílohy A ani B.

(48) Úrad civilného letectva Moldavska (ďalej len „CAAM“) listom z 31. marca 2022 poskytol informácie o svojich činnostiach dohľadu za obdobie od novembra 2021 do marca 2022 a ich aktualizáciu. Okrem aktualizácie PNO vypracovanej na základe hodnotiacej návštevy Únie na mieste v septembri 2021 zahŕňali informácie, ktoré poskytol úrad CAAM, aj aktualizácie týkajúce sa najnovších zmien moldavského národného legislatívneho rámca v oblasti letectva.

(49) Komisia po preskúmaní poskytnutých informácií a dokumentácie dospela k záveru, že zostávajúce nevyriešené pripomienky, ktoré vyplynuli z hodnotiacej návštevy na mieste v septembri 2021, boli úspešne vyriešené a možno ich uzavrieť. Vzhľadom na dosiahnutý pokrok Komisia považuje za dostatočné, aby CAAM zasielal ročnú aktualizáciu dovtedy, kým sa nerozhodne inak.

(50) 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, pokiaľ ide o leteckých dopravcov z Moldavska.

(51) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Moldavsku, 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.

(52) Ak by z akýchkoľvek relevantných bezpečnostných informácií vyplynulo, že v dôsledku nedodržania súladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami hrozia bezprostredné bezpečnostné riziká, Komisia by mohla byť nútená prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

Leteckí dopravcovia z Pakistanu

(53) V marci 2007 bola spoločnosť *Pakistan International Airlines* zaradená do prílohy B k nariadeniu (ES) č. 474/2006 nariadením Komisie (ES) č. 235/2007 ([10]) a následne z nej vyradená v novembri 2007 nariadením Komisie (ES) č. 1400/2007 ([11]).

(54) Z vyhlásenia pakistanského federálneho ministra pre leteckú dopravu z 24. júna 2020 vyplynulo, že vysoký počet preukazov spôsobilosti pilotov, ktoré vydal Úrad pre civilné letectvo Pakistanu (ďalej len „PCAA“), bol získaný podvodnými spôsobmi.

([9]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2070 z 25. novembra 2021, 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 421, 26.11.2021, s. 31).

([10]) Nariadenie Komisie (ES) č. 235/2007 z 5. marca 2007, 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 66, 6.3.2007, s. 3).

([11]) Nariadenie Komisie (ES) č. 1400/2007 z 28. novembra 2007, 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 311, 29.11.2007, s. 12).

(55) Táto udalosť a zjavné nedostatky v účinnom dohľade nad bezpečnosťou zo strany úradu PCAA viedli agentúru k pozastaveniu platnosti oprávnení TCO pre spoločnosti *Pakistan International Airlines* a *Vision Air* s účinnosťou od 1. júla 2020.

(56) Komisia 1. júla 2020 otvorila konzultácie s úradom PCAA v súlade s článkom 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 473/2006. V tejto súvislosti Komisia v spolupráci s agentúrou a členskými štátmi zorganizovala niekoľko technických stretnutí s úradom PCAA, a to 9. júla a 25. septembra 2020, 15. a 16. marca 2021, 15. októbra 2021 a 16. marca 2022.

(57) Počas týchto stretnutí sa rokovalo o rôznych otázkach, najmä o dohľade nad leteckými dopravcami, ktorí získali osvedčenie v Pakistane, vrátane ich SMS. Komisia si vyžiadala informácie a dôkazy, aby overila, či podobná situácia nie je bežná v iných oblastiach, ako je udeľovanie preukazov spôsobilosti palubným sprievodcom, udeľovanie osvedčení inžinierom údržby alebo udeľovanie osvedčení leteckým dopravcom.

(58) Informácie vymenené s PCAA 16. marca 2022 boli zamerané na výsledok nedávnej návštevy ICAO v rámci Všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP). Komisia zdôraznila, že sa náležite posúdi obsah audítorskej správy s cieľom určiť ďalšie kroky v rámci jej konzultačného procesu týkajúceho sa zoznamu leteckej bezpečnosti. Na zasadnutí poskytol úrad PCAA prehľad kľúčových aspektov správy a zaviazal sa poskytnúť správu Komisii po jej finalizácii.

(59) Po prijatí správy Komisia zaznamenala, že neobsahuje žiadne údaje o oblastiach, ktoré si vyžadujú okamžité nápravné opatrenia. Hoci sa v správe uvádza, že väčšina prvkov, ktoré úradu PCAA umožňujú splniť si povinnosti, je prítomná, vyplynulo z nej, že PCAA musí zmeniť, doplniť alebo zlepšiť usmernenia a postupy, najmä v oblasti udeľovania preukazov spôsobilosti pilotom. Okrem toho je potrebné zlepšiť pakistanské vnútroštátne právne predpisy tým, že sa do nich začlenia ustanovenia o politike presadzovania práva a neobmedzenom prístupe inšpekčného personálu, aby sa zabezpečil účinný dohľad.

(60) Komisia na základe dostupných informácií a výmeny názorov s úradom PCAA uznáva úsilie úradu PCAA prijať plán nápravných opatrení na riešenie zistených bezpečnostných nedostatkov. Komisia s pomocou agentúry a členských štátov zaznamenala, že po návšteve ICAO v rámci USOAP prechádza Pakistan významným procesom rozvoja, ktorý zahŕňa aj zmeny jeho primárnych právnych predpisov v oblasti letectva.

(61) S cieľom určiť, či sú potrebné ďalšie opatrenia podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005, bude Komisia na tomto základe naďalej spolupracovať s PCAA a monitorovať pokrok dosiahnutý pri riešení situácie dohľadu nad bezpečnosťou v Pakistane. Vďaka týmto činnostiam nepretržitého monitorovania sa rozhodne o tom, kedy sa má vykonať hodnotiaca návšteva Únie na mieste.

(62) 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, pokiaľ ide o leteckých dopravcov z Pakistanu.

(63) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Pakistane, 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.

(64) Ak by z akýchkoľvek relevantných bezpečnostných informácií vyplynulo, že v dôsledku nedodržania súladu s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami hrozia bezprostredné bezpečnostné riziká, Komisia by mohla byť nútená prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

Leteckí dopravcovia z Ruska

(65) Leteckí dopravcovia z Ruska, ktorí prevádzkovali jedno alebo viacero lietadiel uvedených v odôvodnení 4 alebo 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/594 ([12]), boli 8. apríla 2022 zaradení do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006 vykonávacím nariadením (EÚ) 2022/594.

(66) Ruský federálny úrad pre leteckú dopravu (ďalej len „FATA“) 28. apríla 2022 informoval Komisiu, že považuje všetky obvinenia z porušenia medzinárodných noriem v oblasti civilného letectva, ako aj akékoľvek bezpečnostné obavy uvedené vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2022/594 za neopodstatnené. Úrad FATA však neposkytol žiadne informácie na podporu svojho tvrdenia.

(67) Komisia v rámci svojich činností nepretržitého monitorovania zistila, že existujú dôkazy o tom, že letecký dopravca *I Fly* zapísal lietadlá uvedené v odôvodnení 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/594 do registra lietadiel Ruska a že tieto lietadlá vedome prevádzkoval v rozpore s príslušnými medzinárodnými bezpečnostnými normami. Zápis lietadla do registra Ruska sa vykonal bez súhlasu vlastníkov a bez toho, aby bol Letecký úrad Írska, ktoré je uznaným štátom registrácie pre tieto lietadlá, požiadaný o následnú spoluprácu v oblasti bezpečnosti.

(68) V súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2022/594 a so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že pokiaľ ide o leteckých dopravcov z Ruska, zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie, by sa mal zmeniť tak, aby bol letecký dopravca *I Fly* zaradený do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(69) Členské štáty by mali naďalej overovať, či leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od úradu FATA, 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 Južného Sudánu

(70) Leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie v Južnom Sudáne, neboli ešte nikdy zaradení do prílohy A ani B k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

(71) V Južnom Sudáne došlo za posledné štyri roky k štyrom smrteľným nehodám a niekoľkým ďalším nehodám a vážnym incidentom, ktoré sa často týkali lietadiel s podozrivými registračnými značkami.

(72) Komisia 26. marca 2021 otvorila formálne konzultácie s úradom Južného Sudánu pre civilné letectvo (ďalej len „SSCAA“) v súlade s článkom 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 473/2006.

(73) V následnej korešpondenčnej výmene SSCAA oznámil, že platnosť osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) spoločnosti *South Sudan Supreme Airlines* (jej lietadla sa týkala smrteľná nehoda) bola pozastavená a že z dôvodu podozrení súvisiacich s registráciou lietadla, ktorého sa táto nehoda týkala, SSCAA preskúmava všetkých prevádzkovateľov lietadiel a všetky AOC v krajine. Úrad SSCAA tiež oznámil, že v oblasti vývoja a revízie právnych predpisov, príručiek a odbornej prípravy prebiehajú zlepšovacie opatrenia. Dokumenty, ktoré obsahujú informácie týkajúce sa programu inšpekcie, dohľadu a auditu SSCAA, ako aj správy o preskúmaniach určitých leteckých dopravcov a lietadiel registrovaných v zahraničí, ktoré sa prevádzkujú v Južnom Sudáne, boli poskytnuté 5. novembra 2021.

(74) SSCAA poskytol 28. marca 2022 svoje odpovede na dotazník, ktorý Komisia zaslala 26. marca 2021. Z nich vyplýva, že SSCAA ešte nevyvinul a nezaviedol účinný systém dohľadu. SSCAA tiež poznamenáva, že hoci nevydal žiaden preukaz spôsobilosti ani AOC a že v krajine nie je registrované žiadne lietadlo, SSCAA vydal povolenia na prevádzku leteckej dopravy lietadlám registrovaným v zahraničí na účely prevádzky v Južnom Sudáne. Neexistuje dôkaz o akejkoľvek činnosti dohľadu, ktorá by viedla k vydaniu takýchto povolení, ani o príslušnom nepretržitom monitorovaní.

([12]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/594 z 8. apríla 2022, 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 114, 12.4.2022, s. 49).

(75) Komisia 22. februára 2022 informovala úrad SSCAA o svojom zámere zaradiť preskúmanie situácie v oblasti dohľadu nad civilným letectvom v Južnom Sudáne do programu ďalšieho zasadnutia Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť a pozvala SSCAA na vypočutie pred Výborom EÚ pre leteckú bezpečnosť 18. mája 2022.

(76) Počas vypočutia úrad SSCAA poskytol Komisii a Výboru EÚ pre leteckú bezpečnosť prehľad o svojej organizačnej štruktúre a informácie o veľkosti leteckého priemyslu v Južnom Sudáne. Opísal funkcie jednotlivých riaditeľstiev SSCAA a ich povinnosti a poskytol všeobecné informácie o personálnom zložení úradu. Vysvetlil, že SSCAA je pri zavádzaní predpisov v oblasti civilného letectva a rozvoji účinného procesu dohľadu stále do veľkej miery závislý od podpory Agentúry pre dohľad nad bezpečnosťou a bezpečnostnou ochranou civilného letectva Východoafrického spoločenstva (ďalej len „EAC-CASSOA“). SSCAA v tejto súvislosti poznamenal, že by bola vítaná akákoľvek pomoc a podpora jeho úsilia.

(77) SSCAA potvrdil, že nevydal žiadne AOC a ešte nevytvoril register lietadiel. SSCAA však informoval, že po absolvovaní odbornej prípravy, ktorú bude EAC-CASSOA poskytovať od 23. mája 2022, očakáva dosiahnutie cieľa, ktorým je zriadenie registra lietadiel a dosiahnutie spôsobilosti osvedčovať leteckých dopravcov prostredníctvom 5-fázového postupu osvedčovania podľa usmernení ICAO.

(78) SSCAA informoval Komisiu a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť, že zahraničným leteckým dopravcom vydal 24 povolení na leteckú prevádzku a že niektorí z týchto oprávnených leteckých dopravcov vykonávajú vnútroštátne lety v krajine. Zdá sa, že ide o jedinú činnosť osvedčovania, ktorú SSCAA vykonáva. SSCAA opísal proces vydávania takýchto povolení prostredníctvom validácie AOC, čo zahŕňa kontrolu dokumentácie a fyzickú kontrolu lietadla. Tieto informácie však boli poskytnuté len počas vypočutia a nebolo možné overiť, ako prebieha proces validácie v skutočnosti.

(79) Počas vypočutia SSCAA poskytol aj príklad opatrení na presadzovanie práva, ktoré boli prijaté voči zahraničnému leteckému dopravcovi, a to zrušením povolenia na prevádzku, po zistení, že AOC daného leteckého dopravcu bolo zrušené jeho príslušným orgánom.

(80) Komisia a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť vzali na vedomie, že neexistuje žiadny letecký dopravca, za ktorého regulačný dohľad by bol zodpovedný SSCAA, keďže nevydal žiadne AOC, a že všetky letecké prevádzky v krajine vykonávajú leteckí dopravcovia, ktorých AOC vydali zahraničné orgány. V dôsledku toho a vzhľadom na spoločné kritériá stanovené v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 neexistuje žiadny letecký dopravca s osvedčením od SSCAA, ktorý by mohol spĺňať podmienky pre prevádzku leteckej dopravy na úrovni Únie.

(81) Komisia a Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť okrem toho vzali na vedomie informácie úradu SSCAA, že nemá v úmysle vydať žiadne AOC, kým nedosiahne spôsobilosti na osvedčovanie a dohľad, ktoré by mu umožnili vykonávať a presadzovať príslušné medzinárodné bezpečnostné normy.

(82) V súlade so spoločnými kritériami stanovenými v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005 Komisia usudzuje, že neexistujú dôvody na zmenu zoznamu leteckých dopravcov z Južného Sudánu, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie.

(83) Komisia bude v rámci svojich činností nepretržitého monitorovania naďalej pozorne sledovať bezpečnostnú situáciu v Južnom Sudáne. Výbor EÚ pre leteckú bezpečnosť dospel k záveru, že osobitná pozornosť by sa mala venovať bezpečnostnej situácii a vývoju v Južnom Sudáne a od SSCAA by sa malo požadovať, aby pravidelne poskytoval správy o pokroku dosiahnutom v súvislosti so zavádzaním právnych predpisov v oblasti civilného letectva, s vývojom účinného postupu dohľadu nad bezpečnosťou a so schopnosťou vydávať AOC. Ak by sa Komisia dozvedela o bezprostrednom bezpečnostnom riziku vyplývajúcom z nedodržiavania príslušných medzinárodných bezpečnostných noriem, ako je napríklad vydanie AOC v prípade, že SSCAA nemá primeranú spôsobilosť na osvedčovanie a dohľad, Komisia by mohla byť nútená prijať ďalšie opatrenia v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005, ako napríklad uloženie zákazu vykonávania leteckej dopravy príslušným leteckým dopravcom a ich zaradenie do prílohy A k nariadeniu (ES) č. 474/2006.

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

(85) 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, uverejnili a nadobudli účinnosť bezprostredne po ich prijatí.

(86) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre leteckú bezpečnosť EÚ zriadeného článkom 15 nariadenia (ES) č. 2111/2005,

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 1. júna 2022

Za Komisiu
v mene predsedníčky
Adina VĂLEAN
členka 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 osvedčení leteckého prevádzkovateľa (ďalej len „AOC“) (a jeho obchodný názov, ak je odlišný)	Číslo osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo číslo prevádzkovej licencie	Trojmiestne označenie ICAO	Štát prevádzkovateľa
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigéria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
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**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Arménsko
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménsko
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménsko

[1] Leteckým dopravcom uvedeným v prílohe A by sa mohlo 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.

FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		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)**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	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	neznáme	Konžská demokratická republika (KDR)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	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)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	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 č. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC č. 005	NAS	Eritrea
Všetci leteckí dopravcovia, ktorí získali osvedčenie od kirgizských orgánov zodpovedných za regulačný dohľad, vrátane			**Kirgizsko**
AEROSTAN	*08*	*BSC*	Kirgizsko
AIR COMPANY AIR KG	50	neznáme	Kirgizsko
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizsko
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizsko
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizsko
HELI SKY	47	HAC	Kirgizsko
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizsko
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizsko
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizsko
VALOR AIR	07	VAC	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
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
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**

AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	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
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“

PRÍLOHA II

„*PRÍLOHA B*

ZOZNAM LETECKÝCH DOPRAVCOV, KTORÝCH VYKONÁVANIE LETECKEJ DOPRAVY PODLIEHA 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	FS100	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	Severná Kórea	Všetky lietadlá s výnimkou: 2 lietadiel typu TU- 204.	Všetky lietadlá s výnimkou: P-632, P-633.	Severná Kórea“

[1] Leteckým dopravcom uvedeným v prílohe B by sa mohlo 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.