PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 368/2014

ze dne 10. dubna 2014,

kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství

(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 ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízením Komise (ES) č. 474/2006 ([3]) byl vytvořen seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, uvedený v kapitole II nařízení (ES) č. 2111/2005.

(2) V souladu s čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 2111/2005 sdělily některé členské státy a Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“) Komisi informace, které jsou podstatné v souvislosti s aktualizací seznamu Společenství. Příslušné informace rovněž sdělily třetí země. Na základě těchto informací by měl být seznam Společenství 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 Společenství.

(4) Komise poskytla dotčeným leteckým dopravcům možnost nahlédnout do dokumentů poskytnutých členskými státy, předložit písemné připomínky a přednést ústně své stanovisko Komisi a výboru zřízenému nařízením Rady (EHS) č. 3922/1991 (dále jen „Výbor pro leteckou bezpečnost“) ([4]).

(5) Výbor pro leteckou bezpečnost obdržel od Komise aktualizované informace o probíhajících společných konzultacích podle nařízení (ES) č. 2111/2005 a prováděcího nařízení Komise (ES) č. 473/2006 ([5]) s příslušnými orgány a leteckými dopravci z Gruzie, Guinejské republiky, Indie, Indonésie, Kazachstánu, Libanonu, Madagaskaru, Mauritánské islámské republiky, Mosambiku, Nepálu, Filipín, Súdánu, Svazijského království, Jemenu a Zambie. Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž od Komise obdržel informace týkající se Afghánistánu, Íránu a Kyrgyzstánu. Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž obdržel od Komise aktualizované informace o odborných konzultacích s Ruskou federací a o monitorování situace v Libyi.

(6) Agentura EASA předložila Výboru pro leteckou bezpečnost výsledky analýzy zpráv o auditech, které provedla Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) v rámci svého všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu (dále jen „USOAP“). Členské státy byly vyzvány, aby upřednostnily prohlídky

([1]) Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.
([2]) Úř. věst. L 143, 30.4.2004, s. 76.
([3]) 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).
([4]) Nařízení Rady (EHS) č. 3922/1991 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4).
([5]) 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).

na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali licenci od států, v nichž organizace ICAO zjistila významné bezpečnostní problémy nebo u nichž agentura EASA dospěla k závěru, že jejich systém dohledu nad bezpečností letecké dopravy vykazuje závažné nedostatky. Vedle konzultací vedených Komisí podle nařízení (ES) č. 2111/2005 tak díky upřednostnění prohlídek na odbavovací ploše bude možné získat další informace o úrovni bezpečnosti leteckých dopravců, kteří získali licenci v těchto státech.

(7) Agentura EASA předložila Výboru pro leteckou bezpečnost výsledky analýzy prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (SAFA) v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ([1]).

(8) Agentura EASA informovala Výbor pro leteckou bezpečnost o projektech technické pomoci prováděných ve státech, jichž se týkají opatření nebo monitorování podle nařízení (ES) č. 2111/2005. Výbor byl informován o plánech agentury EASA a žádostech o další technickou pomoc a spolupráci za účelem zlepšení správní a technické způsobilosti úřadů pro civilní letectví s cílem pomoci při řešení případů nedodržování platných mezinárodních norem. Členské státy byly rovněž vyzvány, aby se k těmto žádostem vyjádřily na bilaterálním základě v koordinaci s Komisí a agenturou EASA. Komise v této souvislosti zdůraznila, jak je pro zlepšování bezpečnosti letecké dopravy na celém světě užitečné poskytovat – zejména prostřednictvím databáze SCAN organizace ICAO – mezinárodní letecké komunitě informace o technické pomoci poskytované Unií a jejími členskými státy.

(9) Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž vyslechl stanovisko organizace ICAO k probíhajícím činnostem týkajícím se sledování úrovně bezpečnosti v členských státech ICAO, které probíhá mimo jiné v rámci programu USOAP. Organizace ICAO rovněž předvedla nástroje informačních technologií, které byly v tomto rámci vyvinuty. ICAO odkázala na usnesení shromáždění A38-5 („Regionální spolupráce a pomoc při řešení bezpečnostních nedostatků a stanovování priorit a měřitelných cílů“) a vyzvala Výbor pro leteckou bezpečnost, aby tam, kde je to možné, zamezil překrývání činností prováděných podle nařízení (ES) č. 2111/2005 s činnostmi prováděnými podle programu ICAO USOAP, a vybídla k další spolupráci, který by případně mohla vést k přezkoumání mandátu Výboru pro leteckou bezpečnost.

(10) Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž vyslechl stanovisko organizace Eurocontrol k aktuálnímu stavu varovné funkce programu SAFA. Kromě statistických údajů o výstražných zprávách týkajících se dopravců, kteří podléhají zákazu provozovat leteckou dopravu, se Eurocontrol zaměřil na význam správně archivovaného letového plánu ve vztahu k výstražné zprávě SAFA. Byla přijata první opatření ke zlepšení kvality archivace letových plánů. V zájmu soustavného zdokonalování oznamovací a varovné funkce se v úzké spolupráci s Komisí připravují další kroky.

Letečtí dopravci Unie

(11) Na základě analýzy provedené agenturou EASA v souvislosti s informacemi, které vyplynuly z prohlídek na odbavovací ploše provedených u letadel leteckých dopravců Unie v rámci programu SAFA nebo z normalizačních inspekcí provedených agenturou EASA či specifických inspekcí a auditů provedených vnitrostátními leteckými úřady, přijalo několik členských států určitá donucovací opatření a informovalo o nich Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost. V souvislosti s leteckým dopravcem *Bingo Airways* Polsko uvedlo, že kontroluje, jak uvedený dopravce skutečně provádí svůj nápravný akční plán, a že zvýšilo počet inspekcí. V souvislosti s leteckým dopravcem *Sonnig* Švýcarsko uvedlo, že byl zahájen postup odebrání osvědčení uvedeného dopravce, načež se letecký dopravce osvědčení leteckého provozovatele i své provozní licence vzdal.

(12) Členské státy znovu zdůraznily, že pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení příslušných bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců Unie hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, jsou připraveny náležitě jednat.

Letečtí dopravci z Gruzie

(13) V návaznosti na nedostatky zjištěné během komplexního systémového auditu, který organizace ICAO provedla v Gruzii v říjnu 2013, oznámila organizace ICAO všem smluvním státům Chicagské úmluvy jeden významný bezpečnostní problém týkající se provozu letadel.

([1]) 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).

(14) S ohledem na toto oznámení zahájila Komise formální konzultace s příslušnými orgány Gruzie (GCAA) s cílem zjistit podrobné informace, jaká opatření úřad GCAA přijal pro řešení bezpečnostních nedostatků zjištěných během auditu ICAO.

(15) Za tímto účelem se dne 17. března 2014 konalo jednání mezi úřadem GCAA, Komisí a agenturou EASA. Úřad GCAA objasnil příčinu významného bezpečnostního problému, jakož i podrobnosti nápravného akčního plánu předloženého organizaci ICAO. Informace předložené na jednání prokázaly silné odhodlání úřadu GCAA provádět a prosazovat příslušné bezpečnostní normy v souladu s požadavky Chicagské úmluvy. Úřad GCAA na jednání prohlásil, že všechny činnosti, které byly součástí nápravného akčního plánu předloženého organizaci ICAO, byly dokončeny a úřad nyní čeká, až ICAO v druhé polovině tohoto roku provede ověřovací misi.

(16) Na základě informací poskytnutých úřadem GCAA Komise nepovažovala za nutné požádat úřad, aby se dostavil na zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost. Komise Výbor pro leteckou bezpečnost informovala o provádění nápravného akčního plánu vypracovaného úřadem GCAA.

(17) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 a vzhledem k opatřením přijatým úřadem GCAA lze usuzovat, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců Gruzie na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Pokud by však při důkladném sledování provádění nápravného akčního plánu úřadem GCAA, o němž Komise podá zprávu na příštím zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost, byly zjištěny neuspokojivé výsledky, bude Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Guinejské republiky

(18) V souladu s dohodou ze zasedání v Bruselu v lednu 2013 poskytovaly příslušné orgány Guinejské republiky (DNAC) pravidelné informace o probíhajícím provádění nápravného akčního plánu, který organizace ICAO schválila v prosinci 2012, jakož i o všech souvisejících činnostech.

(19) Poslední zpráva o pokroku, obdržená dne 27. února 2014, uvádí podrobnosti o nejnovějších činnostech a posledním vývoji v souvislosti s prováděním nápravného akčního plánu. Parlament dne 5. listopadu 2013 přijal revidovaný zákon o civilním letectví, který vstoupil v platnost dne 28. listopadu 2013. Vládě byla předána ke schválení řada návrhů prováděcích aktů. Byla vykonána společná mise ICAO a Světové banky (2. až 6. prosince 2013), jejímž cílem bylo posoudit provádění nápravného akčního plánu a identifikovat zbývající potřeby z hlediska bezpečnosti a ochrany letectví před protiprávními činy. Probíhá překlad manuálů pro postupy OPS, AIR a AGA do francouzštiny, který by měl rovněž přispět ke zvýšení úrovně bezpečnosti. Proběhla řada specifických školení pro inspektory v oblastech jako například řešení bezpečnostních problémů, schválení provozních specifikací osvědčení AOC a letové navigační služby.

(20) Nápravní akční plán byl aktualizován tak, aby odrážel nejnovější vývoj, a poté byl předložen organizaci ICAO prostřednictvím on-line nástroje CMA. Validace těchto opatření organizací ICAO nebyla dosud provedena.

(21) Na konci března 2013 byla pozastavena platnost všech předchozích osvědčení leteckého provozovatele a v současnosti probíhá kompletní pětistupňový proces certifikace národního leteckého dopravce (*PROBIZ Guinée*, který provozuje jedno letadlo typu BE90) podle předpisů ICAO ve spolupráci se zvláštní misí CAFAC/BAGASOO; současně probíhá profesní příprava inspektorů DNAC přímo na pracovišti pro celý proces. V procesu certifikace se v současnosti očekává schválení programu údržby úřadem FAA, která je odpovědným orgánem státu registrace letadla. Dopravce *PROBIZ Guinée* neprovozuje lety do Unie.

(22) Úřad DNAC požádal o provedení validační mise ICVM, jejímž účelem je potvrdit pokrok při provádění nápravného akčního plánu, a ICAO plánuje misi provést v květnu 2014. V důsledku nedávných změn ve vrcholném vedení na ministerstvu dopravy došlo k prodlevám a mise ICVM je orientačně naplánována na druhou polovinu září 2014.

(23) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 lze proto usuzovat, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců Guinejské republiky na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, byla by Komise nucena přijmout opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Indie

(24) Komise poskytla Výboru pro leteckou bezpečnost podrobnosti o nejnovějším vývoji v oblasti dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení od příslušných orgánů v Indii. Bezprostřední význam má skutečnost, že Federální letecký úřad (FAA) Spojených států, která zemi navštívil v rámci posouzení bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy (IASA) v září 2013, dne 31. ledna 2014 oznámil, že v důsledku nedostatků zjištěných při auditu IASA přehodnotil status Indie, pokud jde o dodržování předpisů, a snížil její zařazení z úrovně 1 na úroveň 2.

(25) V listopadu 2013 poskytla Komise Výboru pro leteckou bezpečnost podrobnosti ohledně schopnosti příslušných orgánů Indie plnit své závazky v oblasti dohledu v souladu s mezinárodními normami, včetně norem Chicagské úmluvy. V této souvislosti se konkrétně zmínila o validační misi koordinované ICAO (ICVM) v prosinci 2012 a následné misi ICVM v srpnu 2013. Kromě toho odkázala na korespondenci, kterou již dříve zaslala indickým orgánům v souvislosti s obavami týkajícími se bezpečnosti. V návaznosti na misi ICVM v srpnu 2013 ICAO formálně uzavřela šetření dvou závažných bezpečnostních problémů, což bylo Výboru pro leteckou bezpečnost oznámeno na jeho jednání v listopadu 2013. Poslední zveřejněná zpráva z mise ICVM obsahuje podrobnosti o nápravných opatřeních, která indické generální ředitelství pro civilní letectví (DGCA) přijalo za účelem vyřešení dosud otevřených otázek.

(26) Po oznámení úřadu FAA o přehodnocení statutu Indie v souvislosti s dodržováním předpisů IASA se Komise dne 12. února 2014 setkala s generálním ředitelem pro civilní letectví a vyjádřila v této souvislosti své obavy. Komise indické orgány požádala, aby jasně vysvětlily, jaká nápravná opatření v návaznosti na přehodnocení statutu úřadem FAA přijaly. Na jednání byla znovu zdůrazněna opatření, která bude případně nutné přijmout podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

(27) V návaznosti na předchozí jednání ze dne 12. února 2014 se generální ředitel pro civilní letectví dne 17. února 2014 písemně obrátil na Komisi. V dopise uvedl podrobnosti o opatřeních přijatých úřadem DGCA v souvislosti s přehodnocením statutu. Z poskytnutých informací vyplynulo, že v souvislosti s většinou zjištění byla přijata opatření a pro nevyřešené problémy byl vypracován nápravný akční plán.

(28) Komise odpověděla dne 6. března 2014 a informovala indický úřad DGCA, že podle ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení Komise (ES) č. 473/2006 vybízí orgány, jež jsou odpovědné za regulační dohled nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Indii, k oficiálním konzultacím. Komise v dopisu znovu zdůraznila nutnost trvalého odhodlání a vyžádala si odborné jednání, který by jí a členským státům umožnilo problematiku dále posoudit. Úřad DGCA odpověděl dne 18. března 2014 a vyslovil svůj souhlas s jednáním.

(29) Vzhledem k ochotě úřadu DGCA spolupracovat s Komisí a s přihlédnutím k posouzení dosud obdržených informací byl na základě společných kritérií učiněn závěr, že v současné době by letečtí dopravci Indie neměli být zařazeni na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Situace bude podrobně sledována, a pokud by z relevantních bezpečnostních informací vyplynulo, že mezinárodní bezpečnostní normy nejsou dodržovány, bude Komise nucena přijmout opatření podle ustanovení nařízení (ES) č. 2111/2005.

(30) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u indických leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Indonésie

(31) Pokračují konzultace s příslušnými orgány Indonésie (úřadem DGCA) s cílem sledovat jejich pokrok, pokud jde o zajištění, aby dohled nad bezpečností provozu všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Indonésii, splňoval mezinárodní bezpečnostní normy.

(32) Komise se dne 14. ledna 2014 písemně obrátila na úřad DGCA s cílem získat aktualizované informace týkající se leteckých dopravců spadajících pod jeho dohled. Dopisem ze dne 10. února 2014 úřad DGCA Komisi oznámil, že od poslední aktualizace získali osvědčení leteckého provozovatele tři noví letečtí dopravci: dne 25. října 2013 bylo vydáno osvědčení AOC č. 121-028 dopravci *Sky Aviation*, dne 1. listopadu 2013 bylo vydáno osvědčení AOC č. 121-043 dopravci *Aviastar Mandiri* a dne 29. listopadu 2013 bylo vydáno osvědčení AOC č. 121-058 dopravci *NAM Air*. Jelikož však úřad DGCA neprokázal, že dohled nad bezpečností provozu těchto leteckých dopravců je zajištěn v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami, byl na základě společných kritérií učiněn závěr, že tito letečtí dopravci by měli být zařazeni do přílohy A.

(33) V roce 2012 zahájil úřad DGCA korespondenci s Komisí s cílem vyřadit dopravce *PT. Citilink Indonesia* z přílohy A, jak tomu bylo v případě jeho mateřské společnosti *Garuda Indonesia*. V návaznosti na odpověď Komise následovala výměna korespondence nejprve s dopravcem *Garuda Indonesia* a v roce 2013 s dopravcem *PT. Citilink Indonesia*. Poté co dopravce *PT. Citilink Indonesia* Komisi předložil obsáhlou dokumentaci týkající se certifikace leteckého dopravce, konalo se v Bruselu dne 5. listopadu 2013 odborné jednání. Jednání se zúčastnila Komise, agentura EASA a členské státy. Na konci jednání byl dopravce *PT. Citilink Indonesia* požádán, aby poskytl další podklady týkající se činností, které u něj úřad DGCA provedl v oblasti dohledu. *PT. Citilink Indonesia* tyto informace předal dne 20. února 2014.

(34) Úřad DGCA v dopise ze dne 10. února 2014 Komisi předal informace související s jeho žádostí o zrušení zákazu provozování letecké dopravy uloženého dopravci *PT. Citilink Indonesia*. V uvedeném dopise úřad DGCA poskytl informace o zdrojích a kapacitách dopravce *PT. Citilink Indonesia*, jeho bilanci v oblasti bezpečnosti letecké dopravy, jakož i důkazy o činnostech v oblasti dohledu nad bezpečností provozu uvedeného dopravce ze strany úřadu DGCA. Na základě této dokumentace úřad DGCA uvedl, že se domnívá, že provoz dopravce *PT. Citilink Indonesia* je bezpečný a probíhá v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.

(35) Dne 25. března 2014 Výbor pro leteckou bezpečnost vyslechl stanovisko úřadu DGCA, a sice aktuální informace o právních předpisech a dohledu, jakož i informace týkající se dohledu nad dopravcem *PT. Citilink Indonesia*. Po stanovisku úřadu DGCA následovaly připomínky dopravce *PT. Citilink Indonesia*, včetně plánů na rozšíření letového parku a otázek týkajících se náboru pilotů, jakož i témat řízení bezpečnosti.

(36) Výbor pro leteckou bezpečnost kladl úřadu DGCA i dopravci *PT. Citilink Indonesia* dotazy týkající se řízení bezpečnosti, včetně řízení rizik zjištěných dopravcem. Na základě odpovědí vyjádřil Výbor pro leteckou bezpečnost obavy ohledně způsobu, jakým odpovědné orgány, dopravce *PT. Citilink Indonesia* a jiní letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Indonésii, kontrolují rizika související s rychlým rozšiřováním letového parku či provozu uvedených dopravců. Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž vyjádřil obavy ohledně schopnosti dopravce *PT. Citilink Indonesia* vyvodit závěry z informací shromážděných jeho systémem řízení bezpečnosti a reagovat na ně.

(37) Vzhledem k předloženým informacím a obavám vyjádřeným v souvislosti se schopností úřadu DGCA a dopravce *PT. Citilink Indonesia* kontrolovat rizika související s rozšiřováním letového parku či provozu dopravce, jakoži s přihlédnutím k obavám vyjádřeným v souvislosti se schopností dopravce řídit bezpečnost, Výbor pro leteckou bezpečnost na základě společných kritérií nenalezl dostatečné důkazy, že dopravce *PT. Citilink Indonesia* plně dodržuje mezinárodní bezpečnostní normy, a dospěl proto k závěru, že v tomto okamžiku nelze tohoto dopravce vyřadit z přílohy A.

(38) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost jsou si vědomy snahy úřadu DGCA o zavedení systému letecké dopravy, který bude plně v souladu s normami ICAO. Rovněž zaznamenaly nezbytnou transparentnost ze strany úřadu DGCA, jakož i jeho ochotu sdílet informace.

(39) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost vyzývají úřad DGCA, aby věnoval zvláštní pozornost přetrvávajícím problémům v oblasti dalšího rozvoje systémů řízení bezpečnosti a vhodné strategie ke zmírnění rizik rychlého rozvoje odvětví letecké dopravy v Indonésii.

Letečtí dopravci z Kazachstánu

(40) Na zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost v listopadu 2013 bylo dohodnuto, že Komise do příštího zasedání výboru připraví přezkum stávajících omezení provozu dopravce *Air Astana*.

(41) Dne 20. ledna 2014 se Komise ve spolupráci s agenturou EASA a členskými státy setkala s vládními úředníky z Kazachstánu a se zástupci leteckého dopravce *Air Astana*.

(42) V návaznosti na toto setkání byl dopravci *Air Astana* z leteckého úřadu Kazachstánu – Komise pro civilní letectví (KCL) – výlučně přidělen bezpečnostní inspektor. Jeho jméno a životopis byly zaslány Komisi. Úlohou tohoto inspektora je řídit dohled nad dopravcem vykonávaný příslušným orgánem a udržovat častý kontakt s vedením dopravce a jeho provozním a technickým personálem s cílem posoudit fungování organizační stránky dopravce a postup jeho zaměstnanců během provozu, údržby a výcviku. Dopravce musí být neprodleně upozorněn na veškeré nedostatky, které inspektor zaznamená. Inspektor musí Komisi (buď přímo nebo prostřednictvím kontaktního místa) alespoň dvakrát ročně zasílat zprávy o svých zjištěních, a to dva měsíce před každým zasedáním Výboru pro leteckou bezpečnost, nebo i častěji, pokud si to Komise vyžádá. V důsledku tohoto setkání bylo v rámci KCL rovněž zřízeno kontaktní místo, jehož účelem je usnadnit komunikaci mezi tímto orgánem a Komisí

v otázkách bezpečnosti. Kromě toho se vedení dopravce *Air Astana* na témže zasedání dohodlo, že bude Komisi v souladu se zavedenou praxí i nadále informovat o veškerém vývoji v otázkách bezpečnosti svého provozu, mj. včetně obnovy letového parku a zavedení nových tras do EU.

(43) Dne 7. února 2014 Komise a agentura EASA zorganizovaly druhé jednání s představiteli KCL (konkrétně s bezpečnostním inspektorem a kontaktním místem) a se zástupci dopravce *Air Astana* za účelem dalšího projednání odborných otázek na základě předběžných odpovědí, které kazašská strana poskytla v dotaznících Komise. Při této příležitosti bylo dohodnuto, že KCL předloží svůj inspekční plán pro rok 2014, postupy interního inspektora a aktualizovaný stav osvědčení leteckého provozovatele vydaných v Kazachstánu. KCL se rovněž zavázala ke sjednocení provozních specifikací dopravce *Air Astana* s normami ICAO, zejména pokud jde o minima nízké dohlednosti. Dopravce *Air Astana* byl požádán, aby předložil souhrnnou analýzu své bilance v oblasti programu SAFA. Veškerá požadovaná dokumentace byla Komisi předána v krátké době po jednání.

(44) Výbor pro leteckou bezpečnost dne 25. března 2014 vyslechl stanovisko KCL a dopravce *Air Astana*. V průběhu slyšení KCL poskytla podrobnosti o pokroku v oblasti právních předpisů upravujících civilní letectví, infrastruktury, organizace KCL a školení inspektorů kontrolujících bezpečnost. Dopravce *Air Astana* podal Výboru pro leteckou bezpečnost aktuální informace o své podnikové struktuře, složení letového parku, krátkodobých plánech pro rozvoj trhu a systému řízení bezpečnosti.

(45) Výbor pro leteckou bezpečnost uvedl, že pokud jde o typy letadel, které dopravce *Air Astana* provozuje při letech do Unie, nevyvolává jeho současná úroveň bezpečnosti obavy. Letecký dopravce je schopen přizpůsobit se změnám a existuje systém, který umožňuje bezpečné lety. Výbor pro leteckou bezpečnost však uvedl, že kazašské úřady pro letectví nadále čelí vážným problémům při provádění státního systému dohledu nad bezpečností provozu, včetně nedostatku kvalifikovaných inspektorů, a v současnosti nejsou schopny zajistit soustavný dohled v oblasti letového provozu a letové způsobilosti. Kazašské orgány se důrazně vyzývají, aby pokračovaly v reformě odvětví letectví a usilovaly o dodržování mezinárodních bezpečnostních norem.

(46) Na základě společných kritérií byl proto učiněn závěr, že omezení úrovně provozu uložené dopravci *Air Astana* v roce 2009 lze zrušit, ostatní omezení, jak jsou stanovena v příloze B, se však nemění. Na základě společných kritérií byl učiněn závěr, že všichni ostatní letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Kazachstánu, budou i nadále uvedeni v příloze A.

(47) Komise a agentura EASA budou nadále pečlivě sledovat situaci v oblasti bezpečnosti všech leteckých dopravců v Kazachstánu, včetně dopravce *Air Astana*. Příslušné orgány členských států budou ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u letadel dopravce *Air Astana* podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Libanonu

(48) Pokračovaly konzultace s příslušnými orgány Libanonu (úřadem LCAA) s cílem potvrdit, že Libanon řeší nedostatky zjištěné organizací ICAO během mise ICVM v Libanonu od : 5. do 11. prosince 2012. Úřad LCAA sestavil nápravný akční plán a provádí opatření přijatá v jeho rámci, zejména opatření týkající se významného bezpečnostního problému.

(49) V listopadu 2013 Komise a agentura EASA od úřadu LCAA obdržely první část dokumentace, která obsahovala korespondenci mezi úřadem LCAA a organizací ICAO týkající se daného významného bezpečnostního problému, seznam auditů a inspekcí vykonaných v roce 2013 v souvislosti s významným bezpečnostním problémem, auditní plán pro dohled úřadu LCAA nad leteckými dopravci pro rok 2014 a plán sestavený úřadem LCAA týkající se státního programu bezpečnosti Libanonu. Komise a agentura EASA obdrženou dokumentaci prostudovaly a vyžádaly si od úřadu LCAA dodatečné informace s cílem dále analyzovat korespondenci mezi úřadem LCAA a organizací ICAO týkající se významného bezpečnostního problému, schopnost úřadu LCAA vykonávat dohled a další podrobnosti ohledně plánu LCAA týkajícího se státního programu bezpečnosti.

(50) Pokud jde o korespondenci mezi úřadem LCAA a organizací ICAO ohledně vyřešení významného bezpečnostního problému, Komise a agentura EASA zaznamenaly, že ICAO úřad LCAA vybídla k přijetí okamžitých opatření týkajících se významného bezpečnostního problému a že validace navrhovaného nápravného akčního plánu, který vypracoval úřad LCAA, organizací ICAO nepostupuje dostatečně rychle.

(51) Co se týče další dokumentace požadované za účelem posouzení schopnosti úřadu LCAA vykonávat dohled, byla obdržena a analyzována dokumentace týkající se dopravců *TMA*, *Open Sky*, *Wings of Lebanon*, *Executive Aircraft Services*, *MED Airways*, *Corporate Jet* a *IBEX Air Charter*. Zjištění, která úřad LCAA vznesl vůči těmto leteckým dopravcům, se týkají zejména problémů s dokumentací a vedením záznamů. Úřad LCAA však dle všeho plně nevyhodnotil další konkrétní odborné oblasti, jako je například výcvik pilotů.

(52) S ohledem na plán, který úřad LCAA vypracoval v souvislosti se státním programem bezpečnosti, předložil uvedený úřad v rámci skupiny pro bezpečnost letectví v zemích Středomoří (MASC) návrh k přijetí regulačního plánu v následujících šesti měsících, který obsahuje i vypracování státního programu bezpečnosti. Komise a agentura EASA vyjádřily své odhodlání úzce sledovat přijetí a provádění uvedeného plánu a odpovídajícím způsobem informovat Výbor pro leteckou bezpečnost.

(53) Komise, členské státy, agentura EASA a úřad LCAA vedly další konzultace, mimo jiné v rámci odborného jednání v Bruselu dne 27. února 2014, na němž úřad LCAA poskytl dodatečné informace. Úřad LCAA prokázal zlepšení v oblasti dohledu nad leteckými dopravci a postupně se z něj stává nezávislejší a udržitelnější organizace. V provádění státního programu bezpečnosti byly podniknuty první kroky. Úřad LCAA dle všeho řádně využil technické pomoci, které se mu dostalo ze strany Unie i od členských států, a hledá způsoby, jak ověřovat nápravná opatření, která byla doposud přijata.

(54) Na základě situace popsané ve 48. až 53. bodu odůvodnění budou konzultace s libanonskými orgány i nadále pokračovat v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006.

(55) Lze proto usuzovat, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců Libanonu na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, byla by Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Libye

(56) Pokračují konzultace s příslušnými orgány Libye (úřadem LYCAA) s cílem potvrdit, že Libye dosahuje pokroku v reformě svého systému bezpečnosti civilního letectví, zejména pokud jde o zajištění, aby dohled nad bezpečností provozu všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Libyi, splňoval mezinárodní bezpečnostní normy.

(57) V rámci programu EUROMED navštívil ve dnech : 2. až 7. února 2014 Libyi tým poradců. Účelem návštěvy bylo podat Komisi připomínky k situaci v úřadu LYCAA, jakož i situaci u leteckých dopravců *Afriqiyah Airways* a *Libyan Airlines*. Byly vzneseny tyto hlavní připomínky: úřad LYCAA má dle všeho dostatečné lidské zdroje a přiměřené kancelářské prostory, avšak pracovní postupy jsou neúčinné; primární a sekundární legislativa upravující oblast bezpečnosti letecké dopravy je nedostatečná a nebyly vydány žádné bezpečnostní předpisy; řízení bezpečnosti nebylo provedeno na úrovni příslušného orgánu; k tomu, aby úřad LYCAA zlepšil svou schopnost dosáhnout v krátké době přijatelných výsledků, potřebuje tento úřad podporu externích konzultantů, v důsledku omezených účinků na budování jeho kapacit však neexistují žádné důkazy o udržitelnosti; není jasné, zda všichni dopravci podléhají osvědčování a dohledu; dopravci *Libyan Airlines* bylo v prosinci 2013 obnoveno osvědčení a konzultanti se domnívají, že existují důkazy o řádném řízení bezpečnosti provozu této organizace.

(58) Dne 4. března 2014 se konalo jednání mezi Komisí, agenturou EASA, členskými státy, zástupcem úřadu LYCAA a týmem leteckého dopravce *Afriqiyah Airways*. Na tomto jednání informoval dopravce *Afriqiyah Airways* o dalším pokroku dosaženém v souvislosti s bezpečnostními doporučeními vyplývajícími ze zprávy o smrtelné nehodě, k níž došlo dne 12. května 2010. Bylo podniknuto několik iniciativ, některé se však stále nachází ve velmi rané fázi. Letecký dopravce uvedl, že uzavřel smlouvu s irským držitelem osvědčení leteckého provozovatele s cílem zapsat dvě ze svých letadel Airbus A320 do irského rejstříku pro účely pronájmu letadla bez posádky a poté si letadla zpětně pronajmout i s posádkou, přičemž by částečně použil posádku *Afriqiyah Airways*, která by si požádala o příslušnou validaci licence, aby mohla létat v souladu s právem Unie.

(59) Dne 13. března 2014 se konalo jednání mezi Komisí, agenturou EASA, členskými státy, zástupci úřadu LYCAA a dopravcem *Libyan Airlines*. Na tomto jednání úřad LYCAA předložil aktuální informace o svých schopnostech a činnostech v oblasti dohledu, jakož i o činnostech prováděných v souvislosti s obnovováním osvědčení leteckých dopravců. Úřad LYCAA kromě toho předložil informace o pokroku, kterého dosáhl v oblasti řízení bezpečnosti. V této souvislosti úřad LYCAA na konci jednání se znovu vyslovil pro zrušení omezení, neboť podle jeho názoru jsou nyní všechny dohodnuté podmínky splněny. Dopravce *Libyan Airlines* nepřednesl žádné stanovisko, byl však dotazován ohledně řízení bezpečnosti. Z odpovědí je dle názoru Komise patrné, že v této oblasti je třeba vyvinout další úsilí.

(60) V dopise Komisi ze dne 20. března 2014 úřad LYCAA opět shrnul své činnosti vyvíjené za účelem vybudování orgánu, který by byl v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami, jakož i opatření přijatá za účelem ukončení omezení, která jsou v současnosti uložena libyjským leteckým dopravcům po dohodě s Komisí a Výborem pro leteckou bezpečnost.

(61) Nicméně v témže dopise ze dne 20. března 2014 úřad LYCAA potvrzuje, že v souvislosti se současnými provozními omezeními nebude jednat pouze z vlastního podnětu a že „veškerá opatření budou koordinována s Výborem pro leteckou bezpečnost".

(62) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost uvítaly pokrok, kterého úřad LYCAA dosáhl, a uvedly, že další rozvoj musí vycházet ze základů, které položilo současné vedení.

(63) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost zaznamenaly, že úřad LYCAA i nadále uplatňuje současná omezení, která na žádost Komise a Výboru pro leteckou bezpečnost ukládá všem libyjským leteckým dopravcům při provozu v rámci Unie.

(64) Lze proto usuzovat, že v souvislosti s leteckými dopravci Libye neexistují v současné době žádné důvody pro změnu seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost však uvedly, že předtím než úřad LYCAA zváží, že povolí svým dopravcům provozovat lety do Unie, mělo by být ke spokojenosti Komise a Výboru pro leteckou bezpečnost prokázáno, že proces obnovení osvědčení byl účinně dokončen a že je trvale prováděn udržitelný dohled v souladu s normami ICAO. Aby tak bylo učiněno a pod podmínkou zavedení odpovídajících bezpečnostních opatření, Výbor pro leteckou bezpečnost požádal Komisi, aby tým odborníků z agentury EASA a členských států EU v Libyi co nejdříve vykonal posouzení na místě, pokud možno před příštím zasedáním výboru.

(65) Pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, byla by Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Madagaskaru

(66) Letecký dopravce *Air Madagascar* podléhá provozním omezením a je uveden v příloze B na základě prováděcího nařízení Komise (EU) č. 390/2011 ([1]). Byly vedeny konzultace s příslušnými orgány Madagaskaru (ACM) a dopravcem *Air Madagascar* s cílem získat aktuální informace o pokroku při provádění nápravných opatření.

(67) V reakci na opakované žádosti úřadu ACM a dopravce *Air Madagascar* o přehodnocení provozních omezení uložených prováděcím nařízením (EU) č. 390/2011 navštívila Komise společně s agenturou EASA a odborníky z členských států ve dnech : 10. až 13. února 2014 Madagaskar za účelem posouzení bezpečnosti. Účelem návštěvy bylo ověřit uspokojivé provádění opatření přijatých úřadem ACM a dopravcem *Air Madagascar* k řešení bezpečnostních problémů popsaných ve výše uvedeném nařízení.

(68) Během návštěvy nebyl úřad ACM schopen předložit týmu provádějícímu posuzování důkazy o účinnosti plánu nápravných a preventivních opatření, který byl vypracován a prováděn za účelem řešení otázky nedostatečného dohledu nad bezpečností provozu dopravce *Air Madagascar*. Tým zaznamenal, že z činností, které dopravce *Air Madagascar* naplánoval v rámci programu dohledu na rok 2013, bylo v oblasti provozu a vydávání licencí celkem provedeno pouze 60 % plánovaných inspekcí a v oblasti letové způsobilosti to bylo méně než 25 %. Z analýzy inspekcí prováděných úřadem ACM rovněž vyplynulo, že zjištění byla finalizována na základě nápravných akčních plánů, nikoli na základě ověření prováděných opatření.

(69) Úřad ACM poukázal na nedostatek odpovídajících kvalifikovaných zdrojů jako hlavní příčinu nesprávného provádění vhodného programu dohledu. Tento bod byl již projednáván na zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost v listopadu 2012. Jak je uvedeno v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 1146/2012 ([2]), oznámil úřad ACM v té době Výboru pro leteckou bezpečnost, že na podporu plnění svých závazků v oblasti dohledu nad bezpečností provozu uzavřel dvouletou smlouvu na externí technickou pomoc. Tým při návštěvě zaznamenal, že 6 měsíců po nabytí účinnosti byla platnost této smlouvy pozastavena.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2011 ze dne 19. dubna 2011, 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 104, 20.4.2011, s. 10).

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1146/2012 ze dne 3. prosince 2012, 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 333, 5.12.2012, s. 7).

(70) Tým při návštěvě u dopravce *Air Madagascar* posoudil provádění plánu nápravných a preventivních opatření vypracovaného dopravcem v reakci na provozní omezení uložená prováděcím nařízením (EU) č. 390/2011. Tým získal důkazy o pokroku, kterého letecký dopravce dosáhl v oblasti systémů řízení letové způsobilosti letadel, dokumentace a kontroly kvality. Letecký dopravce identifikoval tyto systémy řízení jako největší nedostatek, jak vyplynulo z analýzy hlavních příčin nedostatků zjištěných v rámci programu SAFA.

(71) Při posouzení prováděném týmem nebyla učiněna žádná závažná zjištění v oblasti provozu a vydávání licencí, avšak v oblasti letové způsobilosti byly vyjádřeny určité obavy, z čehož je patrné, že v postupech zavedených leteckým dopravcem je zapotřebí dalšího zlepšení. Počet a povaha doporučení, které tým adresoval dopravci *Air Madagascar*, navíc vyzdvihují skutečnost, že letecký dopravce je při soustavném zdokonalování svých bezpečnostních systémů závislý na výsledcích, jichž v činnostech dohledu dosáhly třetí strany.

(72) S cílem řešit nedostatky zjištěné během návštěvy EU provedené za účelem posouzení bezpečnosti úřad ACM a dopravce *Air Madagascar* vypracovali dva různé plány nápravných a preventivních opatření.

(73) Na základě žádosti úřadu ACM a dopravce *Air Madagascar* o přehodnocení provozních omezení uložených prováděcím nařízením (EU) č. 390/2011 vyslechl Výbor pro leteckou bezpečnost dne 26. března 2014 stanovisko úřadu ACM a dopravce *Air Madagascar*. Při této příležitost úřad ACM a dopravce *Air Madagascar* poskytli podrobné informace o nápravném akčním plánu vypracovaném za účelem řešení připomínek vznesených během návštěvy na místě. Úřad ACM rovněž prohlásil, že letový provoz všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení na Madagaskaru – s výjimkou dopravce *Air Madagascar* – je omezen na vnitrostátní lety. Jediná výjimka z tohoto pravidla platí pro lety zdravotní evakuace. Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost zdůraznily, že Komise by měla být průběžně informována o veškerých změnách této politiky.

(74) Výbor pro leteckou bezpečnost vzal sice na vědomí zlepšení, kterého úřad ACM a dopravce *Air Madagascar* dosáhli při provádění mezinárodních bezpečnostních norem, na základě zprávy z návštěvy EU provedené za účelem posouzení bezpečnosti a informací předložených úřadem ACM a dopravcem *Air Madagascar* v průběhu slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost však byl nucen učinit závěr, že je zapotřebí dalších zlepšení, zejména ze strany úřadu ACM, pokud jde o jeho činnosti v oblasti dohledu. Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že dopravce *Air Madagascar* by měl i nadále zůstat zařazen v příloze B.

(75) Členské státy ověří účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u letadel dopravce *Air Madagascar* podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Mauritánské islámské republiky

(76) Podle nařízení (EU) č. 965/2012 ověřily členské státy účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem prováděním prohlídek na odbavovací ploše u letadel leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Mauritánii. Z poslední analýzy prohlídek SAFA provedené agenturou EASA vyplývá, že u tří letadel leteckého dopravce *Mauritania Airlines International* (*MAI*) bylo provedeno jedenáct prohlídek. Analýza nedostatků zjištěných během těchto prohlídek SAFA vykazuje sice mírné zlepšení, agentura EASA však zúčastněným státům doporučila, aby prohlídky u tohoto dopravce prováděly i nadále. Z nejnovějších inspekcí lze vypozorovat nepravidelný trend vykazující řadu nedostatků, včetně v kategorii 3 (úroveň zjištění SAFA, která mohou značně ovlivnit bezpečnost).

(77) S ohledem na následná opatření v oblasti bezpečnosti si Komise a agentura EASA od vnitrostátních orgánů Mauritánie (úřadu ANAC) a dopravce *MAI* vyžádaly doplňující informace, zejména pravidelné zprávy o bezpečnosti. Dopravce *MAI* zaslal předběžné informace o provádění a fungování svého systému řízení bezpečnosti.

(78) Výbor pro leteckou bezpečnost uvedl, že úřad ANAC a dopravce *MAI* by měli i nadále situaci zlepšovat, zejména pokud jde o předávání bezpečnostních informací Komisi. Komise uvedla, že Mauritánii znovu zdůrazní význam závazků, které Mauritánie přijala v souvislosti se svým nápravným akčním plánem, potřebu analyzovat hlavní příčiny a nutnost pravidelného předkládání zpráv úřadem ANAC a dopravcem *MAI*.

(79) Na základě společných kritérií lze proto usuzovat, že v souvislosti s leteckými dopravci Mauritánské islámské republiky neexistují v současné době žádné důvody pro změnu seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Pokud by z výsledků budoucích prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA nebo z jakýchkoli jiných relevantních bezpečnostních informací vyplynulo, že dodržování mezinárodních bezpečnostních norem kleslo pod přijatelnou úroveň, bude Komise nucena přijmout opatření podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Mosambiku

(80) Příslušné orgány Mosambiku (IACM) podaly zprávu o probíhajícím provádění nápravného akčního plánu předloženého organizaci ICAO, která ho schválila. Z poslední zprávy o pokroku, kterou Komise a agentura EASA obdržely během telekonference dne 26. února 2014 a která je podložena řadou podpůrných dokumentů předložených dne 13. března 2014, vyplývá, že úřad IACM pokračoval v aktualizaci právního rámce, který posiluje požadavky na povinné a dobrovolné hlášení událostí, vyšetřování nehod a mimořádných událostí, zadržení letadel a vypracování státního programu bezpečnosti. V rámci probíhajícího procesu oddělení regulačního orgánu a poskytovatelů služeb se uskutečňuje převod leteckých informačních činností z úřadu IACM na stávajícího poskytovatele letových navigačních služeb Aeroportos de Moçambique. Pokračuje nábor a školení zaměstnanců s cílem dále posílit schopnost dohledu, zejména v oblastech provozu a vydávání licencí, navigace a letišť, letové způsobilosti, tvorby předpisů a jejich prosazování, dohod o letecké dopravě, uspořádání letového provozu a komunikace, navigace a dozoru. Probíhá prodloužení platnosti licencí všech zaměstnanců letových provozních služeb, které bude dokončeno do června 2014. Proces certifikace pro letiště v Maputu bude zahájen v roce 2014, poté budou následovat další tři letiště sloužící pro mezinárodní dopravu. Certifikace poskytovatele letových navigačních služeb bude zahájena v září 2014 a bude vycházet z aktualizovaných předpisů, které by měly být zavedeny na konci března 2014.

(81) Úřad IACM se i nadále zabýval nevyřešenými zjištěními USOAP z hlediska otázek přidruženého protokolu a prostřednictvím on-line nástroje ICAO CMA byla vypracována a předložena většina požadovaných předpisů a postupů na podporu odpovědí. Validace těchto opatření organizací ICAO nebyla dosud plně provedena.

(82) Rozpočet úřadu IACM na rok 2014 byl zvýšen o téměř 20 %, což odráží pokračující politickou podporu a odhodlání posílit jeho schopnost a účinnost.

(83) Dne 29. listopadu 2013 došlo k letecké nehodě leteckého dopravce *Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)*. Jedno z letadel Embraer ERJ-190 uvedeného dopravce se zřítilo v Namibii při letu z Maputa do Luandy, všech 28 cestujících na palubě (včetně 6 občanů EU) a 6 členů posádky zahynulo. Dne 9. ledna 2014 zveřejnila namibijská komise pro vyšetřování nehod předběžnou zprávu o vyšetřování a na základě jejích předběžných závěrů se lze domnívat, že šlo o úmyslný počin kapitána. Očekává se, že závěrečná zpráva o vyšetřování nehody bude předložena do konce roku 2014.

(84) Úřad IACM rovněž uvedl, že letecký dopravce *LAM* pokračuje v provádění pokročilých fází (většinou fáze III) svého systému řízení bezpečnosti. Jako první krok v reakci na nehodu posílil dopravce *LAM* provozní postupy s cílem zajistit, aby v pilotním prostoru byli během všech fází letu vždy dva členové posádky.

(85) Úřad IACM požádal o provedení validační mise ICAO ICVM, jejímž účelem je potvrdit pokrok při provádění nápravného akčního plánu. Mise je plánována na podzim 2014.

(86) Úřad IACM rovněž uvedl, že pokračoval v obnovování osvědčení leteckých provozovatelů v plném souladu se standardy a doporučenými postupy ICAO a doposud obnovil osvědčení 13 leteckých dopravců (*LAM-Linhas Aéreas de Moçambique S.A., MEX-Moçambique Expresso SARL, ETA-Empresa de Transportes Aéreos Lda, CPY-Cropsprayers, CFM-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda, KAY-Kaya Airlines Lda, SAM-Solenta Aviation Mozambique SA, HCP-Helicópteros Capital Lda, SAF-Safari Air Lda, CRA-CR Aviation Lda, COA-Coastal Aviation, TTA-Trabalhos e Transportes Aéreos Lda* a *OHI-Omni Helicópteros International Lda*) podle jím předloženého seznamu. Jelikož úřad IACM neposkytl důkazy o tom, že dohled nad bezpečností provozu těchto 13 leteckých dopravců je zajištěn v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami, byl na základě společných kritérií učiněn závěr, že všichni tito dopravci by měli být zařazeni do přílohy A.

(87) V důsledku nedostatečného pokroku v postupu obnovování jejich osvědčení pozastavil úřad IACM platnost osvědčení AOC tří leteckých dopravců (*Emilio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL* a *Unique Air Charter Lda*) a jejich letadla nesmí vzlétnout. Jelikož pozastavení není definitivní a úřad IACM neposkytl důkazy o tom, že v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami je zajištěn dohled nad bezpečností provozu těchto tří leteckých dopravců, byl na základě společných kritérií učiněn závěr, že tito dopravci by měli být zařazeni do přílohy A.

(88) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost uvítaly významný pokrok oznámený úřadem IACM v nápravě nedostatků zjištěných organizací ICAO a vybídly ho, aby pokračoval v úsilí o plné zavedení systému letectví, který je plně v souladu s normami ICAO. Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž vzaly na vědomí a uvítaly

trvalá zlepšení, která dopravce LAM oznámil v souvislosti s pokračujícím úsilím o přijetí a dodržování mezinárodních bezpečnostních norem. S přihlédnutím k významnému pokroku, jehož bylo již dosaženo, i dalšímu očekávanému pokroku se odhaduje, že mise EU za účelem posouzení bezpečnosti by se mohla konat ve čtvrtém čtvrtletí roku 2014.

Letečtí dopravci z Nepálu

(89) Po přijetí prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1264/2013 ([1]) byli všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Nepálu, zařazeni do přílohy A nařízení Komise (ES) č. 474/2006.

(90) Komise společně s odborníky z agentury EASA a členských států ve dnech : 3. až 8. února 2014 navštívila Nepál s cílem podrobněji zhodnotit schopnosti nepálského příslušného orgánu (CAAN) a řady nepálských leteckých dopravců a posoudit možnost zmírnění zákazu provozování letecké dopravy. Hodnocení se týkalo leteckých dopravců *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air, Yeti Airlines* a *Sita Air*.

(91) Komise Výboru pro leteckou bezpečnost předložila zprávu z této návštěvy. Z hodnocení leteckých dopravců byly vyvozeny tyto hlavní závěry: dopravci *Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air* a *Yeti Airlines* prokázali dobrou znalost problematiky v oblasti řízení bezpečnosti a předložili důkazy, z nichž lze usuzovat, že dodržují vnitrostátní bezpečnostní předpisy. Naopak dopravce *Sita Air* neprokázal, že je schopen bezpečného provozu. Stejně tak nebyl schopen prokázat plné zachování letové způsobilosti provozovaných letadel. Dopravce kromě toho plně neprovedl všechna bezpečnostní doporučení plynoucí z vyšetřování smrtelné nehody v roce 2012 (v žádné části svého výcviku nepoužívá simulátor).

(92) Pokud jde o dopravce *Nepal Airlines Corporation*, Výbor pro leteckou bezpečnost uvedl, že sice existuje základní rámec pro řízení bezpečnosti, dopravce však musí zavést účinnější metody prosazování bezpečnosti, zlepšit podávání zpráv a provádění analýz a v oblasti bezpečnosti stanovit výkonnostní cíle pro dosažení a kvantifikaci „přijatelné úrovně bezpečnosti“, jak je stanoveno v jeho bezpečnostní politice. Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž vzal na vědomí ambiciózní plány na rozšíření letového parku dopravce *Nepal Airlines Corporation*, včetně tří nových typů letadel v jednom roce, a uvedl, že tyto plány je třeba řádně řídit tak, aby byla omezena bezpečnostní rizika.

(93) Dne 16. února 2014 vedle toho došlo ke smrtelné nehodě letadla dopravce *Nepal Airlines Corporation*, při níž zahynulo všech 18 osob na palubě, včetně jednoho občana Unie. Dne 3. března 2014 Komise písemně kontaktovala úřad CAAN a vyžádala si informace o nehodě, jakož i informace o opatřeních přijatých úřadem CAAN za účelem prevence podobných nehod v budoucnosti. Úřad CAAN odpověděl dopisem ze dne 18. března 2014, v němž uvedl, jaká opatření přijal. Informace však nebyly považovány za přiměřené, jelikož Komisi neumožnily posoudit, zda opatření přijatá úřadem CAAN byla přiměřená závažnosti nehody.

(94) S ohledem na úřad CAAN odhalilo posouzení závažné nedostatky zejména v oblasti vydávání licencí zaměstnancům a jejich odborné přípravy, certifikace leteckých dopravců, jakož i dohledu v oblasti letového provozu.

(95) V oblasti vydávání pilotních licencí a výcviku pilotů byl učiněn závěr, že příslušné orgány se neřídily požadavky přílohy 1 ICAO, zejména pokud jde o schvalování organizací pro výcvik, teoretické znalosti, validaci zahraničních licencí a zařízení pro výcvik pomocí letové simulace. Proto nelze zaručit, že piloti jsou dostatečně kvalifikovaní pro výkon svých povinností v souladu s platnými normami ICAO.

(96) V důsledku těchto nedostatků nebylo možné zaručit, že posuzovaní letečtí dopravci, kterým osvědčení a licence uděluje úřad CAAN, dodržují příslušné normy ICAO.

(97) ICAO provedla v červenci 2013 validační misi ICVM, během níž byl zjištěn významný bezpečnostní problém týkající se provozu letadel. Opatření stanovená v původním nápravném akčním plánu, který úřad CAAN předložil organizaci ICAO a jehož účelem bylo napravit nedostatky zjištěné v souvislosti s významným bezpečnostním problémem, nebyla ve stanovené lhůtě provedena a významný bezpečnostní problém přetrvává. Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost také uvedly, že podle názoru ICAO jsou předpisy a opatření nedostatečně prováděny, což stále ovlivňuje schopnosti Nepálu v oblastech primární legislativy pro letectví, předpisů pro civilní letectví, organizace civilního letectví a licencování a výcviku personálu.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1264/2013 ze dne 3. prosince 2013, 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 326, 6.12.2013, s. 7).

(98) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost vzaly na vědomí, že od auditu ICAO v roce 2009 a validační mise ICAO ICVM v roce 2013 dosáhl úřad CAAN určitého pokroku, a sice provedením změn zákona o letectví, jakož i zavedením nových a revidovaných požadavků, příruček a postupů. Řada těchto změn však byla neúplná a je třeba je rovněž udržitelným způsobem provést.

(99) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost vzaly na vědomí problémy, kterým úřad CAAN čelí při dosahování udržitelného pokroku, a vyzvaly Unii a členské státy k poskytování technické pomoci. Komise znovu vyjádřila své odhodlání zhodnotit možnosti rozšíření již existujícího programu technické spolupráce mezi úřadem CAAN a agenturou EASA.

(100) S ohledem na zprávu z návštěvy EU na místě, jejímž účelem bylo posouzení situace, nevyřešený významný bezpečnostní problém zjištěný organizací ICAO a skutečnost, že od poslední aktualizace situace došlo k další smrtelné nehodě, došly Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost na základě společných kritérií k závěru, že příslušné orgány Nepálu nejsou schopny dostatečně provádět a prosazovat příslušné mezinárodní bezpečnostní normy na takové úrovni, aby bylo možné zmírnit zákaz provozování letecké dopravy uložený jednomu či více leteckým dopravců.

(101) Na základě společných kritérií lze proto usuzovat, že v souvislosti s leteckými dopravci Nepálu neexistují v současné době žádné důvody pro změnu seznamu Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

Letečtí dopravci z Filipín

(102) Komise pozvala zástupce úřadu pro civilní letectví Filipín (CAAP) a leteckého dopravce *Cebu Pacific Air* na odborné jednání konané dne 28. ledna 2014 s cílem podrobněji projednat bezpečnostní opatření a další relevantní faktory v souvislosti s nehodou na mezinárodním letišti v Davao dne 2. června 2013, při níž došlo k vyjetí letadla z dráhy.

(103) Této schůzky se zúčastnila Komise, odborníci z agentury EASA a členských států, jakož i vedoucí představitelé úřadu CAAP a dopravce *Cebu Pacific Air*.

(104) Úřad CAAP poskytl podrobnosti k regulačnímu dohledu nad dopravcem *Cebu Pacific Air*, včetně skutečnosti, že dne 20. června 2013 regulační rada pro dohled působící v rámci úřadu CAAP písemně kontaktovala generálního ředitele dopravce *Cebu Pacific Air* s podrobnostmi nápravných opatření, která úřad CAAP předložil v souvislosti s nehodou. Opatření mimo jiné stanovila, že odpovědní vedoucí pracovníci a vedoucí servisních stanic dopravce *Cebu Pacific Air* musí přehodnotit situaci s důrazem na provoz, systém řízení bezpečnosti a podnikovou kulturu. Úřad CAAP rovněž oznámil, že na letovém simulátoru provede namátkovou kontrolu schopností letové posádky v neobvyklých situacích. Z organizačního hlediska bylo leteckému dopravci doporučeno, aby průletové odbavení letadla zvýšil z 30 na 45 minut.

(105) V odpovědi na dopis z 20. června 2013, datované dne 4. října 2013, dopravce *Cebu Pacific Air* přehledně uvedl již provedená opatření. Opatření zahrnovala revidovanou organizační strukturu dopravce, školení v oblasti systému řízení bezpečnosti pro všechny zaměstnance, zřízení akčních skupin pro bezpečnost ve všech odděleních s ohledem na řízení provozu a provádění namátkových kontrol na simulátoru ve školicím středisku leteckého dopravce od : 3. do 19. července 2013. Dopravce poskytl konkrétní podrobnosti ke změnám výcviku, včetně programu traťově orientovaného letového výcviku (program LOFT), a ke skutečnosti, že posádky projdou intenzivnějším výcvikem na simulátoru, který bude probíhat střídavě formou programu LOFT a přezkoušením odborné způsobilosti. Dopravce se rovněž vyjádřil k organizačnímu doporučení týkajícímu se doby průletového odbavení letadla a uvedl, že v zimním letovém řádu na rok 2013 bude tato doba změněna na 45 minut.

(106) Dne 2. srpna 2013 úřad CAAP kromě toho písemně kontaktoval všechny filipínské letecké dopravce ohledně bezpečnostního vyšetřování letadel Airbus 319/320 a uvedl, že je třeba přijmout proaktivní opatření, včetně podrobností o výcviku v oblasti nepřesného přístrojového přiblížení a průletu, který by letečtí dopravci měli provést. Dopravce *Cebu Pacific Air* odpověděl dne 4. října 2013 a uvedl změny, které v tomto ohledu provedl.

(107) Úřad filipínské rady pro vyšetřování leteckých nehod (AAIIB) zahájil šetření nehody ze dne 2. června 2013 na letišti v Davao, při níž letadlo dopravce *Cebu Pacific Air* vyjelo z dráhy. Dne 13. prosince 2013 odpovědný vyšetřovatel informoval ředitele bezpečnosti dopravce *Cebu Pacific Air*, že vyšetřování stále probíhá, přičemž rovněž připojil údaje z předlohy závěrečné zprávy, jakož i podrobnosti o závěrech a doporučeních určených úřadu CAAP i dopravci *Cebu Pacific Air*.

(108) Úřad CAAP zavedl program posíleného dozoru nad dopravcem *Cebu Pacific Air*. Počet inspekcí v oblasti dohledu se v minimálním požadovaném ročním kontrolním programu (MRAI) zvýšil z plánovaných 34 za rok 2013 na celkem 62 inspekcí.

(109) Dopravce *Cebu Pacific Air* předložil souhrnné informace o opatření přijatých v souvislosti s nehodou z 2. června 2013. Tato opatření zahrnovala reakce na požadavky úřadu CAAP v průběhu jeho šetření a podrobnosti týkající se řízení provozu a dohledu nad ním. Další uvedená opatření zahrnovala podrobnosti o analýze letových údajů a programu zmírňujících opatření přijatých v souvislosti s vyjetím letadla uvedeného dopravce z dráhy. Program byl rozčleněn na okamžitá, střednědobá a dlouhodobá opatření, přičemž klíčovým prvkem jsou údaje o programu podpory letadel Airbus. S ohledem na tento program podpory byla vykonána rozsáhlá provozní návštěva, která zahrnovala analýzu letových údajů, jakož i připomínky k letům a simulátorům.

(110) Dopravce *Cebu Pacific Air* a úřad CAAP rovněž poskytli podrobnosti o probíhajícím programu aktualizace prostorové navigace, modernizaci infrastruktury a technických změnách, které již byly provedeny. Z poskytnutých informací vyplývá, že ve střednědobém horizontu bude v rámci celkového balíčku zmírňujících opatření většina stávajících pozemních nástrojů nepřesného přístrojového přiblížení nahrazena.

(111) Úřad CAAP rovněž poskytl údaje o zařazení letadel Airbus A330 do letového parku dopravce *Cebu Pacific Air* a uvedl, že leteckému dopravci bylo v rámci změny příslušného AOC uloženo nalétat 100 hodin zkušebních letů v Asii pro účely neobchodní letecké dopravy, než bude oprávněn zahájit obchodní provoz. Až do dalšího posouzení a získání provozních zkušeností úřad CAAP dopravci *Cebu Pacific Air* nevydá schválení provozu dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS).

(112) Na odborném jednání dne 28. ledna 2013 byly v rámci podrobného dotazování poskytnuty informace o nedávných nehodách dopravce *Cebu Pacific Air*. Dvěma z projednávaných nehod bylo i vyjetí letadla ATR z dráhy v Davao dne 2. června 2013 a vyjetí letadla Airbus 319 z dráhy v Manile dne 13. června 2013. V obou případech se letadlo po vyjetí vrátilo zpět na dráhu. Úřad CAAP ve svém stanovisku rovněž uvedl souhrn nehod a mimořádných událostí souvisejících s leteckými dopravci, kteří získali osvědčení na Filipínách, v období 2010–2013.

(113) Dopravce *Cebu Pacific Air* rovněž poskytl údaje o svém stávajícím letovém parku, jakož i plány na jeho rozšíření a rozšíření počtu destinací.

(114) Na jednání dne 28. ledna 2014 úřad CAAP i dopravce *Cebu Pacific Air* rovněž poskytli aktuální informace o opatřeních přijatých v návaznosti na připomínky vznesené v průběhu ověřovací mise EU na místě, která proběhla ve dnech : 3. a 7. června 2013.

(115) Úřad CAAP a dopravce *Cebu Pacific Air* přednesli Výboru pro leteckou bezpečnost své stanovisko dne 25. března 2014. Úřad CAAP uvedl podrobnosti o školení svých inspektorů o informovanosti v oblasti dohledu, které probíhá v rámci systému řízení bezpečnosti. Úřad CAAP vedle toho výboru oznámil, že byly vypsány zakázky v oblasti informačních technologií v souvislosti s jeho systémy dohledu a dozoru. Úřad CAAP poskytl přehled informací týkajících se stavu filipínského státního program bezpečnosti. Pokud jde o jeho dohled nad dopravcem *Cebu Pacific Air*, v návaznosti na odborné jednání ze dne 28. ledna 2014 úřad CAAP zdůraznil, že zavedl program zvýšeného dozoru.

(116) Na jednání Výboru pro leteckou bezpečnost dne 26. března 2014 dopravce *Cebu Pacific Air* poskytl podrobné informace o své organizační struktuře a uvedl, že od ledna 2014 provozuje 50 letadel, včetně 3 letadel typu Airbus A330. Letecký dopravce předložil výpis ze své knihy identifikace a posouzení rizik, včetně podrobností o přijatých zmírňujících opatřeních a svých bezpečnostních cílech na rok 2014. Dopravce *Cebu Pacific Air* Výboru pro leteckou bezpečnost oznámil, že míra vyhledávání v analýze letových údajů činila 94 %. Letecký dopravce předložil přehled svého systému hodnocení a řízení bezpečnosti, jakož i podrobnou analýzu údajů o průletech a nestabilizovaných přiblíženích. Letecký dopravce rovněž předložil podrobné informace o postupech při podávání zpráv v rámci *Cebu Pacific Air*, včetně skutečnosti, že existuje důvěrný systém podávání zpráv. Dopravce *Cebu Pacific Air* vedle toho předložil podrobné informace o svém současném programu optimalizace činnosti posádky. Dopravce *Cebu Pacific Air* Výboru pro leteckou bezpečnost poskytl podrobné informace o požadavcích na úroveň praxe kapitána letadel typu Airbus, a to u letů na dlouhé i krátké vzdálenosti.

(117) Výbor pro leteckou bezpečnost uvedl, že v návaznosti na vyřazení z přílohy A nařízení Komise (ES) č. 474/2006 v červenci 2013 zahájil dopravce *Philippine Airlines* 4. listopadu 2013 znovu lety do Unie. Od té doby neuvedly zprávy o prohlídkách na odbavovací ploše prováděných v rámci programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (SAFA) žádné nepříznivé trendy, které by byly důvodem k obavám.

(118) Na základě důkazů předložených v souvislosti s dohledem úřadu CAAP nad dopravcem *Cebu Pacific Air* a vzhledem ke schopnosti dopravce *Cebu Pacific Air* dodržovat příslušné předpisy pro leteckou bezpečnost, jakož i ke stanovisku úřadu a leteckého dopravce na slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost byl na základě společných kritérií učiněn závěr, že dopravci *Cebu Pacific Air* by měl být zrušen zákaz provozování letecké dopravy uložený všem leteckým dopravcům registrovaným na Filipínách a dopravce by měl být vyřazen z přílohy A nařízení Komise (ES) č. 474/2006.

(119) Členské státy se dohodly, že budou ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem ze strany dopravců *Philippine Airlines* a *Cebu Pacific Air* upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012. Pokud by z výsledků uvedených prohlídek nebo z jakýchkoli jiných relevantních bezpečnostních informací vyplynulo, že mezinárodní bezpečnostní normy nejsou dodržovány, bude Komise nucena přijmout opatření podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci Ruské federace

(120) Komise, agentura EASA a členské státy nadále pozorně sledovaly úroveň bezpečnosti leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Ruské federaci a kteří provozují lety do Unie, mimo jiné upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše prováděných u ruských leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

(121) Komise společně s agenturou EASA a členskými státy uspořádala dne 10. března 2014 jednání s ruskou federální agenturou pro leteckou dopravu (FATA) s cílem ověřit, že nedostatky zjištěné při prohlídkách na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA byly odpovídajícím způsobem vyřešeny. Na jednání byli rovněž pozváni zástupci leteckého dopravce *Kogalymavia*, aby objasnili, která nápravná opatření tento dopravce přijal ke zlepšení letové bezpečnosti od předchozích konzultací v listopadu 2013.

(122) Na jednání úřad FATA zdůraznil, že nejnovější výsledky z prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA u ruských leteckých dopravců, kteří provozují lety do Unie, nejsou důvodem k obavám, uvedl však, že v případech závažných nebo opakovaných zjištění zasáhl formou neplánovaných inspekcí a přísně kontroloval, zda byla zjednána náprava. Úřad FATA dále oznámil, že po komplexním auditu v regionálním úřadu v Tatarstánu a u všech dopravců podléhajících dohledu tohoto úřadu byla z důvodu závažných nedostatků při řízení bezpečnosti zrušena osvědčení leteckého provozovatele dopravcům *Tulpar Airlines* a *Tatarstan Airlines*. V souvislosti s dopravcem *Kogalymavia* úřad FATA uvedl, že u leteckého dopravce bylo za poslední čtyři měsíce provedeno několik neplánovaných inspekcí v důsledku jeho vysoké míry nedostatků zjištěných při prohlídkách SAFA v roce 2013. Podle úřadu FATA letecký dopravce k dnešnímu datu vyřešil všechna předchozí zjištění a je schopen provozovat vnitrostátní a mezinárodní lety za podmínek stanovených v jeho osvědčení AOC.

(123) Dopravce *Kogalymavia* na jednání předložil informace o probíhajících nápravných opatřeních. Letecký dopravce uvedl, že jeho bilance při prohlídkách v rámci programu SAFA se zlepšila a míra nedostatků se snížila na 3,49 a že byly zavedeny významné strukturální a technické změny, jako například obsáhlý plán na renovaci palubních kabin, zadání všech činností organizace k řízení zachování letové způsobilosti formou subdodávek organizaci schválené agenturou EASA, reorganizace dodavatelského řetězce náhradních dílů, zřízení střediska pro kontrolu údržby, nahrazení většiny zaměstnanců oddělení údržby a jmenování nového zaměstnance s odpovídající praxí do funkce hlavního inženýra.

(124) Na základě informací získaných v průběhu těchto konzultací byl učiněn závěr, že ruské letecké úřady ani letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Ruské federaci, nemusí předstoupit ke slyšení před Výbor pro leteckou bezpečnost. Úřad FATA byl požádán, aby zvýšil kontrolu nad několika leteckými dopravci s vysokou mírou nedostatků zjištěných při prohlídkách SAFA a aby o tom řádně informoval Komisi. Pokud jde o dopravce *Kogalymavia*, Komise uvedla, že navzdory zaznamenaným zlepšením je třeba ověřit udržitelnost opatření přijatých dopravcem, jakož i efektivnost řízení bezpečnosti.

(125) Na základě společných kritérií byl učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců Ruské federace na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Pokud by však z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, byla by Komise nucena přijmout opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

(126) Úroveň bezpečnosti leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Ruské federaci a provozují lety do Unie, bude i nadále předmětem důkladného sledování. Pokud by z výsledků prohlídek na odbavovací ploše nebo z jakýchkoli jiných relevantních bezpečnostních informací vyplynulo, že mezinárodní bezpečnostní normy nejsou dodržovány, bude Komise nucena přijmout opatření podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci ze Súdánu

(127) Komise informovala Výbor pro civilní letectví o své účasti na akci pořádané súdánským úřadem pro civilní letectví (SCAA) ve dnech : 5. a 6. prosince 2013 v Chartúmu. Komise zde vzala na vědomí, že úřad SCAA byl restrukturalizován a že se mu v souvislosti s dalšími investicemi v oblasti bezpečnosti dostává politické podpory. Tuto podporu veřejně vyjádřil súdánský ministr odpovědný za civilní letectví před súdánskou leteckou komunitou a zástupci ICAO.

(128) Súdánské orgány učinily značný pokrok v tom, aby se staly důvěryhodným orgánem, zejména díky zvýšení rozpočtu, který úřadu SCAA umožnil nábor specializovaných zaměstnanců a náležité vyškolení jeho pracovníků.

(129) Tato zlepšení se musí odrazit u leteckých dopravců, kteří získali súdánské osvědčení AOC. Dva z nich, *Sudan Airways* a *Nova Airways*, již zdokonalili své normy a nechali si provést audit svých postupů.

(130) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost tyto probíhající snahy uvítaly. Do budoucna lze uvažovat o ověřovací návštěvě na místě vykonané Unií, pokud úřad SCAA dojde k závěru, že jeho letečtí dopravci zavedli řádné postupy v souladu s mezinárodními normami.

(131) Lze proto usuzovat, že v souvislosti s leteckými dopravci Súdánu neexistují v současné době žádné důvody pro změnu seznamu Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

Letečtí dopravci ze Svazijského království

(132) Po auditu vykonaném v rámci programu USOAP v roce 2007 požádaly orgány civilního letectví Svazijska (SWACAA) organizaci ICAO o nový kód země a zrušily všechny předchozí zápisy ve svém rejstříku. Úřad SWACAA rovněž zrušil všechna dříve vydaná osvědčení AOC, a v zemi tedy v současnosti není v platnosti ani jedno osvědčení AOC.

(133) Od prosince 2009, kdy byl jmenován nový generální ředitel, úřad SWACAA jasně prokázal odhodlání řešit zjištění učiněná při auditu ICAO v rámci programu USOAP v roce 2007. Organizace ICAO přidělila úřadu SWACAA nový kód země (3DC) pro registraci letadel.

(134) Byla zahájena rozsáhlá reforma celkové funkce dohledu a v této souvislosti bylo již dosaženo značného pokroku, například bylo dokončeno přepracování právního rámce, probíhá proces oddělení regulačního orgánu a poskytovatele letištních služeb a byla podepsána a v platnost vstoupila různá partnerství se sousedními zeměmi.

(135) Dne 21. ledna 2014 pozvala Komise úřad SWACAA do Bruselu na jednání v rámci odborné konzultace, které bylo naplánováno na 27. ledna 2014. Úřad SWACAA pozvání původně přijal, později ho však odmítl a vyžádal si více času na přípravu.

(136) Ve dnech : 10. až 14. března 2014 vykonala agentura EASA misi technické pomoci. Mise se zaměřila na pomoc úřadu SWACAA v jeho snaze o budování kapacit a rovněž poskytla další pokyny ohledně toho, jak co nejlépe vyřešit přetrvávající nedostatky zjištění při auditu, který ICAO provedla v rámci programu USOAP. Technická pomoc agentury EASA není sice auditem, zjistila však významný počet důležitých zlepšení.

(137) Úřad SWACAA se dne 26. března 2014 dostavil na Výbor pro leteckou bezpečnost. Úřad objasnil, že se v současné době podílí na provádění revidovaného nápravného akčního plánu schváleného organizací ICAO v květnu 2013. V rámci tohoto plánu a se silnou politickou podporou a odhodláním, jakož i díky posílenému financování bylo možné vyvinout značné úsilí na nábor a odbornou přípravu vhodného personálu. Úřad SWACAA rovněž využil podpory v podobě projektu realizovaného úřadem technické spolupráce ICAO, který se zaměřuje na poskytování školení, právní a organizační podpory a posílení kapacit funkce dohledu. Odborníci

z organizace ICAO, kteří na projektu pracují, v současné době odhadují míru nedostatečného provádění na 40 %, přičemž cílem je dosáhnout 35 % na konci projektu (konec června 2014). S cílem zajistit udržitelnost i po skončení projektu bude Svazijsko počínaje červencem 2014 sídlem Organizace pro bezpečnost letectví (SASO) působící v rámci Jihoafrického společenství pro rozvoj (SADC). Odborníci z ICAO rovněž uvedli, že úřad SWACAA neuznává žádné letadlo se starým kódem země (3D), který mu ICAO přidělila pro registraci letadel, jako letadlo spadající pod jeho dohledem.

(138) Úřad SWACAA se zabýval a odpověděl na většinu nevyřešených otázek protokolu a prostřednictvím on-line nástroje ICAO CMA poskytl podpůrné důkazy. Organizace ICAO dosud neprovedla validace těchto opatření a oficiální výsledky jsou i navzdory významnému zlepšení tedy na stejné úrovni jako v roce 2007.

(139) Úřad SWACAA požádal o provedení mise ICVM v listopadu 2014, aby organizace ICAO mohla validovat četná již provedená nápravná opatření.

(140) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost uvítaly odhodlání úřadu SWACAA provádět revidovaný akční plán, ocenily zásadní kroky, které již byly podniknuty, a podpořily snahu úřadu o zavedení leteckého systému, který je plně v souladu s normami ICAO.

(141) S ohledem na již provedené významné posílení funkce dohledu, neexistenci osvědčení AOC a vzhledem k tomu, že poptávka po nových AOC se zatím vyvíjí jen pomalu, byl na základě společných kritérií učiněn závěr, že Svazijské království by mělo být vyřazeno ze seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Evropské unii.

(142) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost budou i nadále pozorně sledovat, nakolik je úřad SWACAA schopen plně vykonávat své povinnosti v oblasti dohledu. Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost úřad SWACAA žádají, aby Komisi oznámil všechna nově vydaná nebo pozměněná osvědčení AOC. Pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, byla by Komise nucena přijmout opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Jemenu

(143) Úřední zpráva o vyšetřování nehody leteckého dopravce *Yemen Airways* (*Yemenia*), k níž došlo dne 29. června 2009 v Moroni na Komorských ostrovech, byla zveřejněna dne 25. června 2013. Zpráva uvádí tři hlavní doporučení, a sice: 1) orgány Komorských ostrovů by měly trvale zavést nouzová opatření pro pátrání a následnou záchranu letadla při nehodě, k níž dojde na moři poblíž komorského letiště; 2) jemenské orgány by měly zajistit, aby všechny posádky na letech do Moroni byly řádně vyškoleny pro postupy vizuálního manévrování s předepsanými tratěmi, a 3) jemenské orgány by měly revidovat školení jemenských pilotů, konkrétně pokud jde o jejich schopnost reagovat v nouzových situacích.

(144) Dne 7. listopadu 2013 jemenský úřad pro civilní letectví a meteorologii (CAMA) písemně kontaktoval Komisi. V dopisu uvedl některé údaje o bezpečnostních opatřeních přijatých v souvislosti s nehodou. Výbor pro leteckou bezpečnost byl o těchto opatřeních a souvisejícím vývoji informován na svém zasedání v listopadu 2013.

(145) Komise uspořádala odborné jednání, které se konalo dne 9. ledna 2014 v Bruselu. Jednání se zúčastnily Komise, odborníci z agentury EASA a členských států, jakož i vedoucí představitelé úřadu CAMA a dopravce *Yemenia*.

(146) Před odborným jednáním zaslala Komise úřadu CAMA dne 17. prosince 2013 konkrétní otázky týkající se nejen zprávy o nehodě, ale i širších odpovědností úřadu CAMA v oblasti dohledu nad bezpečností provozu leteckých dopravců s osvědčením vydaným v Jemenu. Dne 17. prosince 2013 Komise úřadu CAMA zaslala rovněž řadu konkrétních otázek, které měly být předány dopravci *Yemenia*. Oba soubory otázek byly vypracovány tak, aby Komise mohla posoudit kvalitu reakce úřadu CAMA i dopravce *Yemenia* na doporučení obsažená ve zprávě o nehodě.

(147) V reakci na konkrétní doporučení určená jemenským orgánům úřad CAMA uvedl, že jeho opatření zahrnují posílení dohledu nad bezpečností provozu dopravce *Yemenia*, včetně zvýšení palubních kontrol a kontrol pilotní kabiny, a že dopravci *Yemenia* nařídil provádět traťové přezkoušení a kontroly letištní kvalifikace u všech posádek létajících na letiště zařazená do kategorie „C“. V rámci dalšího opatření úřad CAMA dopravci *Yemenia* nařídil častější provádění výcviku v oblasti ztráty vztlaku a obnovení kontroly nad řízením.

(148) V rámci opatření přijatých v reakci na konkrétní doporučení určená dopravci *Yemenia* tento dopravce uvedl, že provedl změny v řízení a ve funkci odpovědné za vydávání osvědčení AOC, jakož i přezkum a související změny v oblasti politiky a postupů. Rovněž bylo zmíněno zlepšení auditu, výcvik a provádění předpisů. Dopravce *Yemenia* kromě toho znovu zdůraznil své postupy školení posádek pro nouzové situace v rámci opakovacího výcviku na simulátoru, které bylo provedeno v souladu s osnovami výcviku pro letadla typu Airbus.

(149) Výboru pro leteckou bezpečnost byly předloženy další podrobnosti ohledně odborných diskusí vyplývající ze zasedání a rovněž souhrn dokumentace, kterou poskytly úřad CAMA a dopravce *Yemenia*.

(150) Na základě společných kritérií lze usuzovat, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců Jemenu na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Úroveň bezpečnosti všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Jemenu, včetně dopravce *Yemenia*, však bude pozorně sledována. Pokud by existovaly náznaky, že mezinárodní bezpečnostní normy nejsou dodržovány, bude Komise nucena přijmout opatření podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

(151) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Jemenu, a to upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci ze Zambie

(152) Komise informovala Výbor pro leteckou bezpečnost o nedávné korespondenci se zambijskými orgány, včetně dopisu z ministerstva dopravy ze dne 10. prosince 2013. Ministerstvo tímto dopisem potvrdilo předchozí korespondenci Komise ze dne 1. října 2013, v níž byly uvedeny pokyny k oblastem, na něž by se orgány měly zaměřit v souvislosti s dosažením dalšího pokroku a zlepšení.

(153) V dopise zambijských orgánů ze dne 10. prosince 2013 bylo uvedeno, že byla jmenována správní rada úřadu pro civilní letectví a že do 31. ledna 2014 hodlají zambijské orgány jmenovat generálního ředitele civilního letectví.

(154) Komise odpověděla dne 21. ledna 2014 a potvrdila, že si přeje udržet konstruktivní dialog se zambijskými orgány. V této odpovědi Komise rovněž navrhla, aby po jmenování nového generálního ředitele pro civilní letectví bylo uspořádáno odborné jednání s cílem získat informace o pokroku a umožnit Výboru pro leteckou bezpečnost, aby byl i nadále plně informován.

(155) Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost vzaly na vědomí průběžný pokrok, kterého zambijský úřad pro civilní letectví dosáhl, a zároveň vyzvaly zambijské orgány, aby s ohledem na skutečnost, že současná omezení budou ve vhodném okamžiku po provedení nezbytného ověření přehodnocena, v tomto úsilí nepolevovaly.

(156) Na základě společných kritérií lze proto usuzovat, že v souvislosti s leteckými dopravci Zambie neexistují v současné době žádné důvody pro změnu seznamu Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

(157) Podle čl. 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 2111/2005 je nutno přijímat rozhodnutí rychle a v případě potřeby, vzhledem k dopadům na bezpečnost, naléhavým postupem. Pro ochranu citlivých informací a minimalizaci obchodních dopadů je proto nezbytné, aby rozhodnutí přijatá v souvislosti s aktualizací seznamu leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu nebo omezení provozování letecké dopravy v rámci Unie, byla zveřejněna a vstoupila v platnost bezprostředně po jejich přijetí.

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

(159) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro leteckou bezpečnost,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

1) Příloha A se nahrazuje zněním uvedeným v příloze A tohoto nařízení.

2) Příloha B se nahrazuje zněním uvedeným v příloze B 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 10. dubna 2014.

Za Komisi,
jménem předsedy,
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

PŘÍLOHA A

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ AŽ NA VÝJIMKY PODLÉHAJÍ ÚPLNÉMU ZÁKAZU PROVOZOVAT LETECKOU DOPRAVU V EU [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	Označení ICAO	Stát provozovatele
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghanská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Afghánistánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Islámská republika Afghánistán**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islámská republika Afghánistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islámská republika Afghánistán
PAMIR AIRLINES	není známo	PIR	Islámská republika Afghánistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islámská republika Afghánistán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Angoly odpovědných za regulační dohled, s výjimkou dopravce *TAAG Angola Airlines* uvedeného v příloze B, včetně			**Angolská republika**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolská republika
AIR GICANGO	009	není známo	Angolská republika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolská republika
AIR NAVE	017	není známo	Angolská republika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolská republika
ANGOLA AIR SERVICES	006	není známo	Angolská republika
DIEXIM	007	není známo	Angolská republika
FLY540	AO 004-01 FLYA	není známo	Angolská republika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolská republika
HELIANG	010	není známo	Angolská republika

[1] Leteckým dopravcům uvedeným v příloze A by mohlo být dovoleno uplatňovat práva provozování dopravy tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
HELIMALONGO	AO 005-01/11	není známo	Angolská republika
MAVEWA	016	není známo	Angolská republika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Beninu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Beninská republika**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninská republika
AFRICA AIRWAYS	není známo	AFF	Beninská republika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	není známo	Beninská republika
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Beninská republika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninská republika
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninská republika
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninská republika
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Konžské republiky odpovědných za regulační dohled, včetně			**Konžská republika**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Konžská republika
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	není známo	Konžská republika
EMERAUDE	RAC06-008	není známo	Konžská republika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Konžská republika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Konžská republika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	není známo	Konžská republika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	není známo	Konžská republika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Konžská republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Demokratické republiky Kongo odpovědných za regulační dohled, včetně			**Demokratická republika Kongo**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratická republika Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratická republika Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratická republika Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Demokratická republika Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	není známo	Demokratická republika Kongo
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	není známo	Demokratická republika Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratická republika Kongo
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministra (nařízení č. 78/205)	LCG	Demokratická republika Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratická republika Kongo
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	není známo	Demokratická republika Kongo

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	není známo	Demokratická republika Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratická republika Kongo
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Džibutska odpovědných za regulační dohled, včetně			**Džibutsko**
DAALLO AIRLINES	není známo	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	není známo	Rovníková Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	není známo	Rovníková Guinea
TANGO AIRWAYS	není známo	není známo	Rovníková Guinea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Eritreje odpovědných za regulační dohled, včetně			**Eritrea**

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Gabonské republiky odpovědných za regulační dohled, s výjimkou dopravců *Gabon Airlines*, *Afrijet* a *SN2AG* uvedených v příloze B, včetně			**Gabonská republika**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonská republika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonská republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonská republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonská republika
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonská republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonská republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Indonésie odpovědných za regulační dohled, s výjimkou leteckých dopravců *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines*, *Ekspres Transportasi Antarbenua* a *Indonesia Air Asia*, včetně			**Indonéská republika**
AIR BORN INDONESIA	135-055	není známo	Indonéská republika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	není známo	Indonéská republika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	není známo	Indonéská republika
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonéská republika
ASCO NUSA AIR	135-022	není známo	Indonéská republika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SOS	Indonéská republika
AVIASTAR MANDIRI	121-043	není známo	Indonéská republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonéská republika
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonéská republika
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonéská republika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	není známo	Indonéská republika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéská republika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéská republika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéská republika
EASTINDO	135-038	ESD	Indonéská republika
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	není známo	Indonéská republika
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	není známo	Indonéská republika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéská republika
HEAVY LIFT	135-042	není známo	Indonéská republika
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonéská republika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	není známo	Indonéská republika
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	není známo	Indonéská republika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonéská republika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéská republika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéská republika
KOMALA INDONESIA	135-051	není známo	Indonéská republika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéská republika
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéská republika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonéská republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
MARTABUANA ABADION	135-049	není známo	Indonéská republika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	není známo	Indonéská republika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonéská republika
MIMIKA AIR	135-007	není známo	Indonéská republika
NAM AIR	121-058	není známo	Indonéská republika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	není známo	Indonéská republika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonéská republika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	není známo	Indonéská republika
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonéská republika
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	není známo	Indonéská republika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéská republika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	není známo	Indonéská republika
PURA WISATA BARUNA	135-025	není známo	Indonéská republika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéská republika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	není známo	Indonéská republika
SKY AVIATION	121-028	není známo	Indonéská republika
SKY AVIATION	135-044	není známo	Indonéská republika
SMAC	135-015	SMC	Indonéská republika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéská republika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonéská republika
SURYA AIR	135-046	není známo	Indonéská republika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonéská republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonéská republika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéská republika
TRAVIRA UTAMA	135-009	není známo	Indonéská republika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéská republika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéská republika
UNINDO	135-040	není známo	Indonéská republika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kazachstánu odpovědných za regulační dohled, s výjimkou leteckého dopravce *Air Astana*, včetně			**Republika Kazachstán**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republika Kazachstán
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republika Kazachstán
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republika Kazachstán
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republika Kazachstán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republika Kazachstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republika Kazachstán
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republika Kazachstán
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republika Kazachstán
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republika Kazachstán
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republika Kazachstán
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republika Kazachstán
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republika Kazachstán

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republika Kazachstán
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republika Kazachstán
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republika Kazachstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstán
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republika Kazachstán
LUK AERO (dříve *EASTERN EXPRESS*)	AK-0464-12	LIS	Republika Kazachstán
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republika Kazachstán
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republika Kazachstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republika Kazachstán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kyrgyzské republiky odpovědných za regulační dohled, včetně			**Kyrgyzská republika**
AIR BISHKEK (dříve *EASTOK AVIA*)	15	EAA	Kyrgyzská republika
AIR MANAS	17	MBB	Kyrgyzská republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyzská republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kyrgyzská republika
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kyrgyzská republika
HELI SKY	není známo	HAC	Kyrgyzská republika
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kyrgyzská republika
KYRGYZ AIRLINES	není známo	KGZ	Kyrgyzská republika
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kyrgyzská republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kyrgyzská republika
S GROUP AVIATION	6	není známo	Kyrgyzská republika
S GROUP INTENATIONAL	není známo	IND	Kyrgyzská republika
SKY BISHKEK	není známo	BIS	Kyrgyzská republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kyrgyzská republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kyrgyzská republika
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES) (STÁTNÍ LETECKÝ PODNIK PODLÉHAJÍCÍ MINISTERSTVU PRO MIMOŘÁDNÉ SITUACE)	20	DAM	Kyrgyzská republika
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kyrgyzská republika
TEZ JET	46	TEZ	Kyrgyzská republika
VALOR AIR	07	VAC	Kyrgyzská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libérie odpovědných za regulační dohled			**Libérie**
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Mosambické republiky odpovědných za regulační dohled, včetně			**Mosambická republika**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	není známo	Mosambická republika
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	není známo	Mosambická republika
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	není známo	Mosambická republika
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	není známo	Mosambická republika
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	není známo	Mosambická republika
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	není známo	Mosambická republika
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	není známo	Mosambická republika
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	není známo	Mosambická republika
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mosambická republika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mosambická republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mosambická republika
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	není známo	Mosambická republika
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	není známo	Mosambická republika
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	není známo	Mosambická republika
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mosambická republika
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	není známo	Mosambická republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Nepálu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Nepálská republika**
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	není známo	Nepálská republika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	není známo	Nepálská republika
BUDDHA AIR	014/96	BHA	Nepálská republika
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	není známo	Nepálská republika
FISHTAIL AIR	017/01	není známo	Nepálská republika
GOMA AIR	064/2010	není známo	Nepálská republika
MAKALU AIR	057A/2009	není známo	Nepálská republika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	není známo	Nepálská republika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	není známo	Nepálská republika
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepálská republika
SHREE AIRLINES	030/02	SHA	Nepálská republika
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	není známo	Nepálská republika
SIMRIK AIR	034/00	není známo	Nepálská republika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepálská republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
SITA AIR	033/2000	není známo	Nepálská republika
TARA AIR	053/2009	není známo	Nepálská republika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepálská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Filipín odpovědných za regulační dohled, s výjimkou leteckých dopravců *Philippine Airlines* a *Cebu Pacific Air*, včetně			**Filipínská republika**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	není známo	Filipínská republika
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filipínská republika
AIR JUAN AVIATION	2013053	není známo	Filipínská republika
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipínská republika
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	není známo	Filipínská republika
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	není známo	Filipínská republika
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filipínská republika
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	není známo	Filipínská republika
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	není známo	Filipínská republika
CM AERO SERVICES	20110401	není známo	Filipínská republika
CYCLONE AIRWAYS	2010034	není známo	Filipínská republika
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	není známo	Filipínská republika
INAEC AVIATION CORP.	2010028	není známo	Filipínská republika
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Filipínská republika
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipínská republika
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filipínská republika
LION AIR	2009019	není známo	Filipínská republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	není známo	Filipínská republika
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Filipínská republika
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	není známo	Filipínská republika
NORTHSKY AIR INC.	2011042	není známo	Filipínská republika
OMNI AVIATION CORP.	2010033	není známo	Filipínská republika
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	není známo	Filipínská republika
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	není známo	Filipínská republika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Filipínská republika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Filipínská republika
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	není známo	Filipínská republika
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	není známo	Filipínská republika
WCC AVIATION COMPANY	2009015	není známo	Filipínská republika
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filipínská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Svatého Tomáše a Princova ostrova odpovědných za regulační dohled, včetně			**Svatý Tomáš a Princův ostrov**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Svatý Tomáš a Princův ostrov
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Svatý Tomáš a Princův ostrov
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Svatý Tomáš a Princův ostrov
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	není známo	Svatý Tomáš a Princův ostrov
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Svatý Tomáš a Princův ostrov
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	IOE	Svatý Tomáš a Princův ostrov

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svatý Tomáš a Princův ostrov
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Svatý Tomáš a Princův ostrov
TRANSCARG	01/AOC/2009	TRG	Svatý Tomáš a Princův ostrov
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Svatý Tomáš a Princův ostrov
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Sierry Leone odpovědných za regulační dohled, včetně			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	není známo	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	není známo	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	není známo	není známo	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	není známo	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	není známo	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	není známo	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	není známo	není známo	Sierra Leone
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Súdánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Súdánská republika**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Súdánská republika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Súdánská republika
BADER AIRLINES	035	BDR	Súdánská republika
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Súdánská republika
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Súdánská republika
DOVE AIRLINES	052	DOV	Súdánská republika
ELIDINER AVIATION	008	DND	Súdánská republika
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Súdánská republika
GREEN FLAG AVIATION	017	není známo	Súdánská republika
HELEJETIC AIR	057	HJT	Súdánská republika
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Súdánská republika

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	Označení ICAO	Stát provozovatele
KUSH AVIATION	060	KUH	Súdánská republika
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Súdánská republika
MID AIRLINES	025	NYL	Súdánská republika
NOVA AIRLINES	046	NOV	Súdánská republika
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Súdánská republika
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Súdánská republika
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Súdánská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Svazijska odpovědných za regulační dohled, včetně			**Svazijsko**
SWAZILAND AIRLINK	není známo	SZL	Svazijsko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Zambie odpovědných za regulační dohled, včetně			**Zambie**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambie

PŘÍLOHA B

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ PODLÉHAJÍ PROVOZNÍM OMEZENÍM V EU [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)	Označení ICAO	Stát provozovatele	Typ letadla podléhající omezení	Poznávací značka/značky a případně výrobní číslo/čísla	Stát zápisu letadla do rejstříku
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolská republika	Celý letadlový park s výjimkou 5 letadel typu Boeing B777 a 4 letadel typu Boeing B737-700	Celý letadlový park s výjimkou D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolská republika
AIR ASTANA [1]	AK-0443-11	KZR	Kazachstán	Celý letadlový park s výjimkou letadel typu Boeing B767, letadel typu Boeing B757, letadel typu Airbus A319/320/321	Celý letadlový park s výjimkou letadel v rámci letadlového parku Boeing B767, jak je uvedeno v AOC; letadel v rámci letadlového parku Boeing B757, jak je uvedeno v AOC; letadel v rámci letadlového parku Airbus A319/320/321, jak je uvedeno v AOC.	Aruba (Nizozemské království)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Celý letadlový park s výjimkou LET 410 UVP.	Celý letadlový park s výjimkou D6-CAM (851336).	Komory
AFRIJET [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonská republika	Celý letadlový park s výjimkou 2 letadel typu Falcon 50 a 2 letadel typu Falcon 900.	Celý letadlový park s výjimkou TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Gabonská republika
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonská republika	Celý letadlový park s výjimkou 1 letadla typu Boeing B767-200.	Celý letadlový park s výjimkou TR-LHP.	Gabonská republika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonská republika	Celý letadlový park s výjimkou 1 letadla typu Challenger CL-601, 1 letadla typu HS-125-800.	Celý letadlový park s výjimkou TR-AAG, ZS-AFG.	Gabonská republika, Jihoafrická republika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghanská republika	Celý letadlový park s výjimkou 2 letadel typu DC8-63F.	Celý letadlový park s výjimkou 9G-TOP a 9G-RAC.	Ghanská republika

[1] Leteckým dopravcům uvedeným v příloze B by mohlo být dovoleno uplatňovat práva provozování dopravy tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC)	Označení ICAO	Stát provozovatele	Typ letadla podléhající omezení	Poznávací značka/značky a případně výrobní číslo/čísla	Stát zápisu letadla do rejstříku
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Íránská islámská republika	Celý letadlový park s výjimkou 14 letadel typu Airbus A300, 8 letadel typu Airbus A310, 1 letadla typu Boeing B737.	Celý letadlový park s výjimkou EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Íránská islámská republika
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korejská lidově demokratická republika	Celý letadlový park s výjimkou 2 letadel typu TU-204.	Celý letadlový park s výjimkou P-632, P-633.	Korejská lidově demokratická republika
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Celý letadlový park s výjimkou 3 letadel typu Boeing B737-300, 2 letadel typu ATR 72-500, 1 letadla typu ATR 42-500, 1 letadla typu ATR 42-320 a 3 letadel typu DHC 6-300.	Celý letadlový park s výjimkou 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskarská republika

(1) Dopravce Air Astana má povoleno používat ke své současné úrovni provozu v Unii pouze konkrétní uvedené typy letadel za předpokladu, že letadla jsou registrována v Arubě a že všechny změny osvědčení AOC jsou včas předány Komisi a organizaci Eurocontrol.
(2) Dopravce Afrijet má povoleno používat ke své současné úrovni provozu v Unii pouze konkrétní uvedená letadla.
(3) Dopravce Gabon Airlines má povoleno používat ke své současné úrovni provozu v Unii pouze konkrétní uvedená letadla.
(4) Dopravce Iran Air má povoleno používat k letům do Unie pouze konkrétní letadla za podmínek stanovených v 69. bodě odůvodnění nařízení (EU) č. 590/2010, Úř. věst. L 170, 6.7.2010, s. 15.