PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/1014

ze dne 25. června 2015,

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,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízením Komise (ES) č. 474/2006 ([2]) byl vytvořen seznam 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 „agentura EASA“) Komisi informace, které jsou podstatné v souvislosti s aktualizací uvedeného seznamu Unie. Podstatné informace sdělily rovněž některé třetí země. Na základě těchto informací a ověření, které Komise provedla, by měl být seznam Unie nyní 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 Unie.

(4) Komise poskytla dotčeným leteckým dopravcům možnost nahlédnout do dokumentů poskytnutých členskými státy, agenturou EASA a dotčenými třetími zeměmi, předložit písemné připomínky a přednést ústně své stanovisko Komisi a Výboru pro leteckou bezpečnost zřízenému nařízením Rady (EHS) č. 3922/1991 ([3]).

(5) Komise předala Výboru pro leteckou bezpečnost aktuální informace o probíhajících společných konzultacích podle nařízení (ES) č. 2111/2005 a jeho prováděcího nařízení (ES) č. 473/2006 ([4]) s příslušnými orgány a leteckými dopravci z Angoly, Botswany, Demokratické republiky Kongo, Gabonu, Ghany, Indie, Indonésie, Íránu, Kazachstánu, Libanonu, Libye, Madagaskaru, Mauritánské islámské republiky, Mosambiku, Filipín, Súdánu, Thajska, Jemenu a Zambie. Výbor pro leteckou bezpečnost obdržel od Komise rovněž informace týkající se Afghánistánu, Beninu, Guinejské republiky, Kyrgyzské republiky, Nepálu, Severní Koreje, Svatého Tomáše a Princova ostrova a Tchaj-wanu a Komise jej informovala i o odborných konzultacích s Ruskou federací.

(6) Agentura EASA předložila Komisi a 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

([1]) Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.
([2]) Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14).
([3]) Nařízení 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).
([4]) 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).

audit dohledu nad bezpečností provozu (dále jen „program USOAP“). V této souvislosti byl členským státům připomenut význam upřednostnění prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali licenci od států, v nichž organizace ICAO zjistila významné bezpečnostní problémy nebo s ohledem na něž agentura EASA dospěla k závěru, že jejich systém dohledu nad bezpečností letecké dopravy vykazuje závažné nedostatky. Očekává se, že vedle konzultací vedených Komisí podle nařízení (ES) č. 2111/2005 umožní upřednostnění prohlídek získat další informace o úrovni bezpečnosti leteckých dopravců, kteří získali licenci v těchto státech.

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

(8) Agentura EASA Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost informovala také o projektech technické pomoci prováděných ve státech, jichž se týkají opatření nebo monitorování podle nařízení (ES) č. 2111/2005. Agentura EASA objasnila své plány v tomto ohledu a poskytla informace o žádostech o další technickou pomoc a spolupráci za účelem zlepšení správní a technické způsobilosti úřadů pro civilní letectví s cílem pomoci jim při řešení případů nedodržování platných mezinárodních norem. Členské státy byly vyzvány, aby se k těmto žádostem vyjádřily na dvoustranném základě v koordinaci s Komisí a agenturou EASA. Komise v této souvislosti zdůraznila, že k zlepšování bezpečnosti letecké dopravy na celém světě je užitečné poskytovat – zejména prostřednictvím databáze organizace ICAO „Safety Collaborative Assistance Network“ – mezinárodní letecké komunitě informace o technické pomoci poskytované Unií a jejími členskými státy.

(9) Organizace Eurocontrol poskytla Komisi a Výboru pro leteckou bezpečnost informace o aktuálním stavu varovné funkce programu SAFA a o aktuálních statistických údajích, pokud jde o výstražné zprávy týkající se dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy.

Letečtí dopravci Unie

(10) Na základě analýzy provedené agenturou EASA v souvislosti s informacemi, které vyplynuly z prohlídek na odbavovací ploše provedených u letadel leteckých dopravců Unie nebo z normalizačních inspekcí provedených agenturou EASA a 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. Estonsko sdělilo, že estonský úřad pro civilní letectví provedl audit u leteckého dopravce *AS Avies* a že se letecký dopravce zjištěními auditu zabývá.

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

Letečtí dopravci z Angoly

(12) Nařízení (ES) č. 474/2006 ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1197/2011 ([2]) umožňuje leteckému dopravci *TAAG Angola Airlines*, který získal osvědčení v Angole, používat k letům do Unie čtyři letadla typu Boeing 737-700 s poznávacími značkami D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH a D2-TBJ, tři letadla typu Boeing 777-200 s poznávacími značkami D2-TED, D2-TEE a D2-TEF a dvě letadla typu Boeing 777-300 s poznávacími značkami D2-TEG a D2-TEH.

(13) Letecký dopravce *TAAG Angola Airlines* podal dne 21. listopadu 2014 prostřednictvím příslušných angolských orgánů (úřadu INAVIC) žádost o doplnění nového letadla typu Boeing 777-300 do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006. Po pozvání Komisí se úřad INAVIC i letecký dopravce *TAAG Angola Airlines* zúčastnili dne

([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).

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1197/2011 ze dne 21. listopadu 2011 (Úř. věst. L 303, 22.11.2011, s. 14). Viz zejména 26. až 30. bod odůvodnění uvedeného nařízení.

25. února 2015 v Bruselu odborné konzultace, během níž byly důkladně přezkoumány všechny aspekty stávající bezpečnostní situace, též s ohledem na rozšíření letadlového parku dopravce *TAAG Angola Airlines*.

(14) Úřad INAVIC zaměřil své úsilí především na slaďování právního rámce s mezinárodními požadavky, zlepšení infrastruktury (rádiové pokrytí území) a posílení požadavků na vydávání licencí zaměstnancům a organizacím a rovněž dohledu nad stávajícími provozovateli. Jelikož tato posledně uvedená činnost nesplňuje zcela požadované mezinárodní bezpečnostní normy, poněvadž proces certifikace provozovatelů není dostatečně důkladný, neexistuje prostor pro zmírnění stávajícího zákazu uloženého všem dopravcům, kterým vydal osvědčení úřad INAVIC, mimo leteckého dopravce *TAAG Angola Airlines*. Komise bere na vědomí, že došlo ke zlepšení komunikace a koordinace mezi úřadem INAVIC a leteckým dopravcem *TAAG Angola Airlines* a že se pravidelně konají schůzky za účelem projednání všech aspektů činnosti leteckého dopravce.

(15) Letecký dopravce *TAAG Angola Airlines* informoval o obnovení a rozšíření letadlového parku, a to vyřazení letadel typu B737-200 a B747-300 Combi a pořízení nových letadel typu B777-200, B777-300ER a B737-700, což bude navíc doplněno důkladným zaměřením se na kvalitu provozu, techniku a údržbu a růst. S pomocí externích poradců se podstatně zlepšil výcvik pilotů. Bezpečnost byla dále posílena zavedením mechanismu pro beztrestné, anonymní hlášení událostí. Tyto informace se společně s komplexní analýzou FDM (sledování letových údajů) v současnosti systematicky používají k identifikaci a prevenci opětovného výskytu minulých incidentů nebo anomálií a poskytují zpětnou vazbu pro program výcviku pilotů.

(16) V rámci postupu vydávání oprávnění provozovatelům ze třetí země ([1]) letecký dopravce *TAAG Angola Airlines* od listopadu 2014 vede průběžný dialog s agenturou EASA a poskytuje jí podrobné faktické údaje o svém letadlovém parku a provozu.

(17) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a další letadlo typu Boeing 777-300 s poznávací značkou D2-TEI leteckého dopravce *TAAG Angola Airlines*, které smí být provozováno v Unii, zařazeno do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006.

(18) Členské státy budou nadále ověřovat, zda letecký dopravce *TAAG Angola Airlines* účinně dodržuje příslušné bezpečnostní normy, a to upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u letadel tohoto dopravce podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Botswany

(19) Na žádost Komise poskytl botswanský úřad pro civilní letectví dopisem ze dne 30. ledna 2015 informace o pokroku při řešení významných bezpečnostních problémů a jiných zjištění ICAO. Další pokrok prokázal botswanský úřad pro civilní letectví i s ohledem na provádění mezinárodních bezpečnostních norem. Botswanský úřad pro civilní letectví se vybízí, aby organizaci ICAO požádal o ověření řešení významných bezpečnostních problémů.

(20) Dostupné bezpečnostní informace nepodporují rozhodnutí o uložení zákazu nebo omezení provozování letecké dopravy leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Botswaně. Komise se však domnívá, že je nutno situaci i nadále pozorně sledovat.

(21) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Botswany na seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

Letečtí dopravci z Demokratické republiky Kongo

(22) Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Demokratické republice Kongo, jsou od března 2006 zařazeni v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006 ([1]).

(23) Dopisem ze dne 27. května 2015 příslušné úřady Demokratické republiky Kongo, Autorité de l'Aviation Civile (AAC), Komisi informovaly o zrušení osvědčení leteckého provozovatele leteckých dopravců *Air Baraka*, *Biega Airways*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *Congo Express*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *Katanga Express*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Sion Airlines* a *Tracep Congo*, a tito letečtí dopravci by proto měli být vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(24) Dne 4. června 2015 poskytl úřad AAC Komisi další informace, které prokazují, že osvědčení leteckého provozovatele leteckých dopravců *African Air Service Commuter*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi Global Business Airways*, *Business Aviation*, *CHC Stellavia*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Safe Air*, *Stellar Airways*, *Waltair Aviation* a *Wimbi Dira Airways* byla zrušena, a tito letečtí dopravci by proto měli být vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(25) Úřad AAC Komisi rovněž informoval, že leteckým dopravcům *Dakota SPRL*, *Malu Aviation*, *Serve Air* a *Congo Airways* byla vydána provozní licence, aniž by bylo prokázáno, že udělení osvědčení leteckému dopravci a dohled nad ním jsou plně v souladu s platnými mezinárodními normami. Tito letečtí dopravci by proto měli být zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(26) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letečtí dopravci *African Air Service Commuter*, *Air Baraka*, *Air Castilla*, *Air Malebo*, *Armi Global Business Airways*, *Biega Airways*, *Business Aviation*, *Cetrac Aviation Service SPRL*, *CHC Stellavia*, *Congo Express*, *Eagles Services*, *Ephrata Airlines*, *Filair*, *Fly Congo*, *Galaxy Kavatsi*, *GIS'AIR*, *Goma Express*, *GTRA*, *International Trans Air Business*, *Jet Congo Airlines*, *Katanga Express*, *Katanga Wings*, *Lignes Aériennes Congolaises*, *Mavivi Air Trade*, *Okapi Airlines*, *Patron Airways*, *Pegasus Aviation*, *Safe Air*, *Sion Airlines*, *Stellar Airways*, *Tracep Congo*, *Waltair Aviation* a *Wimbi Dira Airways* vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 a letečtí dopravci *Dakota*, *Malu Aviation*, *Serve Air* a *Congo Airways* zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci z Gabonu

(27) Letečtí dopravci *Air Services SA* a *SCD Aviation* jsou v příloze A uvedeni od července 2008. Letecký dopravce *Gabon Airlines* má od července 2008 povoleno provozovat v EU pouze letadlo typu 767-200 s poznávací značkou TR-LHP, a to za podmínek stanovených v 15. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 715/2008 ([2]).

(28) Dne 5. června 2015 poskytly příslušné orgány Gabonu Komisi důkazy o zrušení osvědčení leteckého provozovatele leteckých dopravců *Air Services SA*, *SCD Aviation* a *Gabon Airlines*, a tito letečtí dopravci by proto měli být vyřazeni ze seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu nebo omezení provozování letecké dopravy.

(29) Příslušné orgány Gabonu Komisi informovaly o vydání nového osvědčení leteckého provozovatele leteckému dopravci *Tropical Air Gabon* dne 6. května 2015, aniž by prokázaly, že udělení osvědčení tomuto leteckému dopravci a dohled nad ním jsou plně v souladu s platnými mezinárodními normami. Tento letecký dopravce by proto měl být zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

([1]) 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).

([2]) Nařízení Komise (ES) č. 715/2008 ze dne 24. července 2008, 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 197, 25.7.2008, s. 36).

(30) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letečtí dopravci *Air Services SA* a *SCD Aviation* vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006, letecký dopravce *Gabon Airlines* vyřazen z přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 a letecký dopravce *Tropical Air Gabon* zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci z Ghany

(31) V září 2010 byl letecký dopravce *Meridian Airways LTD* zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 ([1]). V září 2010 byl letecký dopravce *Airlift International (GH) LTD* zařazen do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006, přičemž k letům do Unie bylo povoleno používat pouze jedno konkrétní letadlo typu DC-8-63F. Obě rozhodnutí vyplývala ze závažných bezpečnostních nedostatků, které byly zjištěny během prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA. V listopadu 2010 byl učiněn závěr, že letecký dopravce *Airlift International (GH) LTD* může v Unii používat druhé letadlo typu DC-8-63F ([2]).

(32) Dne 5. února 2014 zaslal ghanský úřad pro civilní letectví (GCAA) Komisi osvědčení o vyřazení letadel vztahující se na některá letadla typu DC-8-63F registrovaná v Ghaně. Úřad GCAA rovněž oznámil, že vydal technický předpis, který leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Ghaně, zakazuje používat letadla typu DC-8 a který nabyl účinnosti dne 31. prosince 2013. Tento důkaz je třeba považovat za potvrzení, že ghanský stát již ve svém leteckém rejstříku nepovoluje provozování letadel typu DC-8.

(33) Dne 16. února 2015 poskytl úřad GCAA Komisi písemný důkaz, že zrušil osvědčení leteckého provozovatele společností *Meridian Airways LTD* a *Airlift International (GH) LTD*. Dne 17. března 2015 se mezi vedoucími představiteli úřadu GCAA, Komisí a agenturou EASA uskutečnilo odborné jednání, během něhož poskytl úřad GCAA podrobné údaje ohledně své stávající organizační struktury, dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Ghaně, a procesu certifikace leteckých provozovatelů. Důkazy o zrušení těchto dvou osvědčení leteckého provozovatele a faktické údaje týkající se systému úřadu GCAA pro dohled nad bezpečností letecké dopravy, které byly předloženy během odborného jednání, se považovaly za dostatečné pro vyvození závěru ohledně ukončení činnosti leteckých dopravců *Meridian Airways LTD* a *Airlift International (GH) LTD*.

(34) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letecký dopravce *Meridian Airways LTD* vyřazen z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 a letecký dopravce *Airlift International (GH) LTD* vyřazen z přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006.

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

Letečtí dopravci z Indie

(36) Dopisem ze dne 24. prosince 2014 poskytlo indické generální ředitelství pro civilní letectví (DGCA) Komisi aktuální informace o nápravných opatřeních, která indický úřad DGCA provedl v souvislosti s rozhodnutím Federálního leteckého úřadu Spojených států (FAA) o snížení statusu Indie, pokud jde o dodržování předpisů, z kategorie 1 na kategorii 2 v důsledku nedostatků zjištěných při auditu v rámci posouzení bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy (IASA), které bylo vydáno v lednu 2014. V tomto dopise se rovněž uvádělo, že úřad FAA v prosinci 2014 indický úřad DGCA znovu posoudil. Dne 8. dubna 2015 oznámil úřad FAA zvýšení statusu Indie, pokud jde o dodržování předpisů, z kategorie 2 na kategorii 1 v rámci auditu IASA.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 791/2010 ze dne 6. září 2010 (Úř. věst. L 237, 8.9.2010, s. 10). Viz zejména 9. až 23. bod odůvodnění tohoto nařízení.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1071/2010 ze dne 22. listopadu 2010 (Úř. věst. L 306, 23.11.2010, s. 44). Viz zejména 29. až 31. bod odůvodnění tohoto nařízení.

(37) Dopisem ze dne 10. dubna 2015 Komise v dopise určeném indickému úřadu DGCA sice uvítala kladné rozhodnutí úřadu FAA o zvýšení statusu Indie, pokud jde o dodržování předpisů, v rámci IASA, zopakovala však, že indický úřad DGCA musí i nadále s Komisí spolupracovat a poskytovat jí pravidelně aktuální informace o plnění mezinárodních povinností v oblasti bezpečnosti a dohledu ze strany indického úřadu DGCA.

(38) Dne 7. května 2015 se uskutečnily odborné konzultace mezi odborníky z Komise, agentury EASA a jednoho členského státu a vedoucími představiteli indického úřadu DGCA. Během jednání mohl indický úřad DGCA poskytnout podrobné údaje o opatřeních, která přijal a která vedla k zvýšení statusu Indie, pokud jde o dodržování předpisů, z kategorie 2 na kategorii 1 ze strany úřadu FAA. Indický úřad DGCA poskytl informace o provedeném nápravném akčním plánu a rovněž konkrétní údaje o udržitelných opatřeních, která zavedl k posílení své schopnosti vykonávat bezpečnostní dohled. Komise vzala informace poskytnuté indickým úřadem DGCA na vědomí. Byl učiněn závěr, že není nutné uložit zákaz nebo omezení provozování letecké dopravy leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Indii, že by však byla prospěšná další odborná jednání, aby bylo možno s indickým úřadem DGCA průběžně jednat o záležitostech souvisejících s bezpečností.

(39) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Indie na seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

(40) 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

(41) Pokračují pravidelné konzultace mezi Komisí a indonéským generálním ředitelstvím pro civilní letectví (DGCA) s cílem sledovat pokrok indonéského úřadu DGCA při zajišťování toho, aby bezpečnostní dohled nad všemi leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Indonésii, splňoval mezinárodní bezpečnostní normy. Po auditu ICAO v květnu 2014 dokončil úřad DGCA svůj nápravný akční plán a v současnosti tato nápravná opatření provádí.

(42) Dne 28. prosince 2014 měl let QZ8501 leteckého dopravce Indonesia AirAsia nehodu nad Jávským mořem. Letadlo bylo zničeno a všichni cestující a členové posádky přišli o život. Indonéský národní výbor pro bezpečnost dopravy (NTSC) nehodu vyšetřuje a závěrečná zpráva má být podle očekávání vydána do konce roku 2015.

(43) V lednu 2015 navštívili zástupci Komise Indonésii, aby projednali výsledky auditu ICAO, který se uskutečnil v květnu 2014, s cílem zajistit, aby úroveň bezpečnostního dohledu nad leteckými dopravci, kteří již nejsou zařazeni na seznam Unie, nezakládala důvody pro jejich zařazení na tento seznam. Zástupci Komise se sešli s indonéským ministrem dopravy a zástupci indonéského úřadu DGCA, Indonéského národního výboru pro bezpečnost dopravy a dotčených leteckých dopravců. Tito letečtí dopravci podali náležitý přehled o svých systémech řízení bezpečnosti a o provádění mezinárodních bezpečnostních norem.

(44) Dopisem ze dne 31. března 2015 poskytl úřad DGCA podrobné informace o nápravných opatřeních, která se provádějí k řešení problémů uvedených ve zjištěních ICAO. Úřad DGCA poskytl rovněž informace o bezpečnostním dohledu nad dotyčnými leteckými dopravci. Po analýze poskytnutých informací si Komise vyžádala další vysvětlení ohledně bezpečnostního dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Indonésii, a stávající seznam držitelů osvědčení leteckého provozovatele v Indonésii.

(45) Dopisem ze dne 13. května 2015 byla tato další vysvětlení podána. Byly poskytnuty informace o programu dozoru a dohledu nad leteckými dopravci, na něž se v současnosti nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, a to *PT. Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Ekspres Transportasi Antarbenua* a *Indonesia Air Asia*. Na základě poskytnutých informací byl vyvozen závěr, že úřad DGCA nad těmito leteckými dopravci vykonává bezpečnostní dohled a že nejsou k dispozici relevantní bezpečnostní informace na podporu rozhodnutí o uložení zákazu provozování letecké dopravy.

(46) V témže dopise indonéský úřad DGCA Komisi informoval o zrušení osvědčení leteckého provozovatele leteckých dopravců *Mandala Airlines* (AOC č. 121-005), *Merpati Nusantara Airlines* (AOC č. 121-002), *Sky Aviation* (AOC č. 121-028 a 135-044) a *Republik Express* (AOC č. 121-040). Letecký dopravce *Mandala Airlines* by proto měl být vyřazen se seznamu vyňatých indonéských leteckých dopravců a letečtí dopravci *Merpati Nusantara Airlines, Sky Aviation* a *Republik Express* by měli být vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(47) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letecký dopravce *Mandala Airlines* vyřazen ze seznamu vyňatých leteckých dopravců a letečtí dopravci *Merpati Nusantara Airlines, Sky Aviation* a *Republik Express* vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci z Íránu

(48) Letecký dopravce *Iran Air*, který získal osvědčení od organizace pro civilní letectví Íránské islámské republiky, byl dne 30. března 2010 zařazen do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 ([1]). Po návštěvě Unie na místě, jejímž účelem bylo posouzení situace, byla dne 5. července 2010 provozní omezení týkající se letadlového parku leteckého dopravce *Iran Air* blíže upřesněna ([2]).

(49) Letecký dopravce *Iran Air* poskytl Komisi informace o svém stávajícím letadlovém parku, které byly doloženy příslušnou dokumentací. Letecký dopravce požádal o vynětí letadel typu A320 z provozních omezení, aby mohl tato letadla používat k letům do Unie. Předložené důkazy však dosud nebylo možno ověřit během odborného jednání a/nebo při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace. V současnosti proto nelze vydat rozhodnutí povolující provozování letadel typu A320 leteckým dopravcem *Iran Air*.

(50) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce, kteří získali osvědčení v Íránu.

Letečtí dopravci z Kazachstánu

(51) Komise nadále sleduje provádění nápravného akčního plánu ze strany Kazachstánu po validační misi koordinované ICAO (ICVM), která se v zemi uskutečnila v roce 2014. Tato mise potvrdila vyřešení jednoho významného bezpečnostního problému v oblasti letové způsobilosti a celkový pokrok při provádění mezinárodních bezpečnostních norem. Organizace ICAO však zjistila závažné nedostatky v oblasti letového provozu a dokonce rozšířila významný bezpečnostní problém související s touto oblastí.

(52) Dne 27. dubna 2015 se uskutečnila odborná konzultace s kazachstánskou komisí pro civilní letectví (CAC), aby mohl úřad CAC poskytnout Komisi aktuální informace o svých činnostech v oblasti dohledu a svých krátkodobých a střednědobých prioritách. Podle informací, které úřad CAC poskytl, byla zahájena určitá nápravná opatření. Další nápravná opatření se nacházejí v různých fázích dokončení. Podle úřadu CAC patří k jeho prioritám pro rok 2015 zavedení pětistupňového procesu certifikace leteckých provozovatelů; vypracování postupů pro vydávání zvláštních oprávnění; přijetí dalších technických pracovníků, vypracování a provedení programu bezpečnostního dohledu a inspekčního plánu, zavedení nových kontrolních seznamů pro inspekce a audity, výcvik inspektorů a zplnomocnění inspektorů k plnění jejich funkcí v oblasti dozoru a kontroly.

(53) Během odborných konzultací letecký dopravce *Air Astana* sdělil, že mu úřad CAC v dubnu 2015 obnovil osvědčení leteckého dopravce. Letecký dopravce pravidelně poskytoval rovněž aktuální informace o letovém provozu, výcviku a údržbě.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 273/2010 ze dne 30. března 2010 (Úř. věst. L 84, 31.3.2010, s. 25). Viz 41. až 49. bod odůvodnění tohoto nařízení.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 590/2010 ze dne 5. července 2010 (Úř. věst. L 170, 6.7.2010, s. 9). Viz zejména 60. až 71. bod odůvodnění tohoto nařízení.

(54) Během odborných konzultací v dubnu 2015 letecký dopravce *SCAT Air Company* Komisi informoval, že již byl podroben provoznímu bezpečnostnímu auditu Mezinárodního sdružení leteckých dopravců a že do konce roku 2015 pravděpodobně obdrží osvědčení o provozním bezpečnostním auditu Mezinárodního sdružení leteckých dopravců, budou-li úspěšně napraveny stávající případy nedodržení předpisů.

(55) Na základě informací, které má Komise k dispozici, a diskuse během odborných konzultací byl vyvozen závěr, že se Kazachstán při provádění mezinárodních bezpečnostních norem i nadále potýká s problémy. Komise úřad CAC důrazně vybízí, aby zvýšil své úsilí při provádění mezinárodních bezpečnostních norem jako podmínku pro vyvození příznivého závěru Komise ohledně dalšího zmírnění omezení, která se v současnosti vztahují na letecké dopravce, nad nimiž úřad CAC vykonává dohled.

(56) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Kazachstánu.

(57) Členské státy budou nadále 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

(58) Probíhají konzultace s libanonským generálním ředitelstvím pro civilní letectví (DGCA), které mají potvrdit, že Libanon provádí nápravný akční plán, jenž byl vypracován v reakci na zjištění a významný bezpečnostní problém na základě validační mise koordinované ICAO v prosinci 2012.

(59) Dne 9. dubna 2015 informoval poradce libanonského ministra dopravy během schůzky v Bruselu Komisi a agenturu EASA o zřízení správní rady úřadu pro civilní letectví. Poradce poukázal rovněž na návrhy týkající se oddělení funkcí v oblasti bezpečnostního dohledu od funkcí souvisejících s poskytováním služeb, jež jsou v současnosti obě vykonávány v rámci libanonského úřadu DGCA. Byly poskytnuty další informace o opatřeních, která úřad DGCA přijal společně s organizací ICAO. V březnu 2015 se uskutečnila mise bezpečnostních pracovníků regionální kanceláře ICAO za účelem ověření pokroku, jehož bylo dosaženo s ohledem na opatření k řešení významného bezpečnostního problému.

(60) Komise prostřednictvím agentury EASA poskytovala libanonskému úřadu DGCA od září 2014 do března 2015 technickou pomoc při provádění mezinárodních bezpečnostních norem v návaznosti na projekt týkající se skupiny pro bezpečnost letectví v zemích Středomoří. Tyto činnosti libanonskému úřadu DGCA napomohly při provádění nápravných opatření, zlepšování vnitřních postupů, manuálů a příruček a přípravě na zdokonalenou organizační strukturu.

(61) Dostupné bezpečnostní informace nepodporují rozhodnutí o uložení zákazu nebo omezení provozování letecké dopravy leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Libanonu. Komise se však domnívá, že je nutné situaci i nadále pozorně sledovat. V souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006 budou i nadále pokračovat konzultace s libanonskými orgány.

(62) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Libanonu na seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

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

Letečtí dopravci z Libye

(64) Komise má i nadále obavy v souvislosti se situací v oblasti letecké bezpečnosti v Libyi. Vláda uznaná Unií určila nový příslušný orgán, libyjský úřad pro civilní letectví (LCAA). Úřad LCAA svěřil určité úkoly související s bezpečností letecké dopravy, například vydávání instruující dokumentace (NOTAM), příslušným orgánům jiných států. Dřívější příslušný orgán, tj. libyjský úřad pro civilní letectví (LYCAA), však nadále funguje a vydává instruující dokumentaci vedle instruující dokumentace vydané jménem úřadu LCAA. To by mohlo mít vliv na bezpečnost letecké dopravy, jelikož instruující dokumentace vydaná těmito organizacemi by mohla obsahovat protichůdné informace, pokud se vztahuje na stejný vzdušný prostor nebo stejná letiště.

(65) Komise navázala kontakt s úřadem LCAA, nebyly jí však poskytnuty užitečné a ověřitelné informace o stávající situaci, pokud jde o dohled nad civilním letectvím nebo stav bezpečnosti letecké dopravy v Libyi.

(66) Kvůli stávající nejasné a nestabilní situaci v Libyi a omezené schopnosti úřadu LCAA náležitě vykonávat dohled nad libyjskými leteckými dopravci a omezovat bezprostřední bezpečnostní rizika byl učiněn závěr, že Libye není schopna plnit své mezinárodní závazky v oblasti bezpečnosti letectví.

(67) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Libye.

Letečtí dopravci z Madagaskaru

(68) Aktivně pokračovaly konzultace s příslušnými madagaskarskými orgány, Aviation Civile de Madagascar (ACM), s cílem sledovat pokrok těchto orgánů při zajišťování toho, aby bezpečnostní dohled nad všemi leteckými dopravci, kteří získali osvědčení na Madagaskaru, splňoval mezinárodní bezpečnostní normy.

(69) Komise společně s agenturou EASA uspořádala dne 28. dubna 2015 konzultace s úřadem ACM a zástupci leteckého dopravce *Air Madagascar*. Na této schůzce poskytl úřad ACM a letecký dopravce informace o pokroku, jehož bylo dosaženo při provádění příslušného nápravného a preventivního akčního plánu, který byl přijat za účelem vyřešení bezpečnostních problémů, jež byly zjištěny při návštěvě EU na místě za účelem posouzení situace, která se na Madagaskaru uskutečnila v únoru 2014.

(70) Úřad ACM informoval zejména o pokroku při výcviku inspektorů, který se provádí v rámci programu technické pomoci ICAO (SAFE), a uvedl, že podle jeho názoru absolvovali v době konání schůzky stávající kvalifikovaní inspektoři přibližně 65 % potřebného výcviku, aby mohl úřad ACM dosáhnout přijatelné úrovně výkonnosti při plnění povinností v oblasti dohledu. Ačkoli byl program dohledu v roce 2014 prováděn s pomocí třetích stran, úřad ACM byl přesvědčen o tom, že v roce 2015 prokáže svou schopnost plnit povinnosti v oblasti dohledu. Úřad ACM rovněž uvedl, že se nedávno rozhodl pozastavit osvědčení leteckého provozovatele leteckých dopravců *Aeromarine*, *Henri Fraise Fils Transport Aérien* a *Insolite Travel Fl* a rovněž oprávnění výcvikové organizace *Ecole Nationale d'Enseignement de l'Aéronautique et de la Météorologie*. Úřad ACM zdůraznil, že v současnosti provádí ICAO na dálku posouzení kritických prvků 1 až 5 systému bezpečnostního dohledu a že by toto posouzení mělo být dokončeno v červenci 2015.

(71) Kromě informací o plánu preventivních a nápravných opatření poskytl letecký dopravce *Air Madagascar* nejnovější údaje týkající se vývoje jeho letadlového parku, a zejména sdělil, že zvažuje pořízení třetího letadla typu ATR 72-600 a že ve čtvrtém čtvrtletí roku 2015 mají být dvě letadla typu Boeing 737-300 nahrazena letadly typu Boeing 737-700.

(72) Komise vzala na vědomí informace, které poskytl úřad ACM a letecký dopravce *Air Madagascar*. Komise uvítala pokrok, jehož úřad ACM a letecký dopravce *Air Madagascar* dosáhli díky zavedení nových nebo zdokonalení stávajících procesů. Komise však zdůrazňuje, že je nutné, aby obě organizace byly schopny tyto procesy účinně

provádět. Komise doporučuje postupovat krok za krokem a zamezit pouze částečnému zavedení procesů, jak bylo zjištěno během návštěvy Unie za účelem posouzení situace na Madagaskaru v únoru 2014.

(73) Dne 8. května 2015 úřad ACM Komisi informoval, že letecký dopravce *Air Madagascar* požádal o doplnění letadla typu Airbus A340-300 s poznávací značkou 5R-EAA na seznam letadel společnosti, která jsou již uvedena v příloze B nařízení (ES) č. 474/2006.

(74) Dne 29. května 2015 vyjádřil madagaskarský ministr cestovního ruchu, dopravy a meteorologie přání, aby byla na zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost v červnu 2015 situace dvou letadel typu Airbus A340-300 přehodnocena. Nebude-li však možné posouzení případného vyřazení leteckého dopravce *Air Madagascar* z přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 provést před zasedáním v červnu 2015, podpoří žádost leteckého dopravce *Air Madagascar* o zařazení letadla typu Airbus A340-300 s poznávací značkou 5R-EAA do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006.

(75) Vzhledem k závažnosti zjištění, která byla učiněna během návštěvy Unie za účelem posouzení situace na Madagaskaru v únoru 2014, se Komise domnívá, že se podmínky umožňující toto zařazení v zásadě neliší od podmínek, které musí být splněny pro vyřazení leteckého dopravce *Air Madagascar* z přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006. Přezkum informací, které úřad ACM a letecký dopravce *Air Madagascar* poskytli po schůzce dne 28. dubna 2014 s cílem podpořit zařazení letadla typu Airbus A340-300 s poznávací značkou 5R-EAA do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006, splnění těchto podmínek neprokazuje.

(76) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Madagaskaru.

Letečtí dopravci z Mauritánské islámské republiky

(77) Dne 24. února 2015 se v Bruselu uskutečnilo odborné jednání mezi Komisí, agenturou EASA, několika členskými státy a mauritánskými úřady pro civilní letectví, Agence Nationale de l'Aviation Civile, jakož i leteckým dopravcem *Mauritania Airlines International* (MAI). Agence Nationale de l'Aviation Civile představila bezpečnostní situaci v Mauritánii a státní plán bezpečnosti a vyzdvihla dobré výsledky auditu ICAO s vysokou úrovní účinného provádění mezinárodních bezpečnostních norem. Letecký dopravce MAI objasnil, jak reagoval na nová zjištění v rámci programu SAFA, a oznámil, že podstoupí proces registrace pro provozní bezpečnostní audit Mezinárodního sdružení leteckých dopravců. Letecký dopravce MAI potvrdil, že z ekonomických důvodů ukončil lety do některých destinací v Unii a že ve spolupráci s leteckým dopravcem z Unie hodlá rozvíjet regionální síť. Letecký dopravce MAI se proto rozhodl změnit složení svého letadlového parku a provozovat menší letadla na pravidelných linkách s vyšší četností letů.

(78) Nejnovější analýza prohlídek v rámci programu SAFA, kterou poskytla agentura EASA, prokázala zlepšení v tom smyslu, že během prohlídek v rámci programu SAFA v Unii bylo učiněno méně zjištění, ačkoli některé členské státy upozornily, že zařazení nového typu letadla do letadlového parku leteckého dopravce MAI, Embraer ERJ145, nebylo provedeno uspokojivě. Ve dnech 10. až 14. března 2015 se v Nouakchottu uskutečnil předběžný provozní bezpečnostní audit Mezinárodního sdružení leteckých dopravců. Agence Nationale de l'Aviation Civile a letecký dopravce MAI poskytli Komisi předběžné výsledky tohoto auditu. Na jejich základě se zdá, že provádění mezinárodních bezpečnostních norem je přijatelné a že nic nenasvědčuje výskytu obzvláště znepokojivých bezpečnostních nedostatků.

(79) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Mauritánské islámské republiky.

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

Letečtí dopravci z Mosambiku

(81) V listopadu a prosinci 2014 se uskutečnila validační mise koordinovaná ICAO za účelem ověření pokroku při provádění nápravného akčního plánu ze strany příslušných mosambických úřadů pro civilní letectví, Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM). Validační mise koordinovaná ICAO se týkala mosambických právních předpisů v oblasti civilního letectví, vnitřní organizace úřadu IACM, letišť a pozemních prostředků a letových navigačních služeb v Mosambiku. Zpráva o validační misi koordinované ICAO byla dne 5. května 2015 zveřejněna na internetových stránkách ICAO.

(82) Vzhledem k pokroku, jehož úřad IACM dosáhl při řešení nedostatků zjištěných organizací ICAO, a rovněž jeho úsilí o zavedení systému letecké dopravy, který vyhovuje mezinárodním bezpečnostním normám, se předběžně předpokládalo, že by se v roce 2015 mohla uskutečnit mise Unie za účelem posouzení bezpečnosti.

(83) Mise Unie za účelem posouzení bezpečnosti se v Mosambiku konala v dubnu 2015 za účasti odborníků z Komise, agentury EASA a členských států. Posouzeny byly oblasti týkající se primárních právních předpisů v oblasti letecké dopravy a předpisů pro civilní letectví, vnitřní organizace IACM, vydávání licencí zaměstnancům a jejich odborné přípravy, kontroly letové způsobilosti letadel a dohledu nad letovým provozem.

(84) Mise Unie za účelem posouzení bezpečnosti zjistila, že zavedený právní rámec obsahuje řadu odchylek od mezinárodních bezpečnostních norem. V současnosti čeká na schválení vládou revidovaný základní zákon o letecké dopravě zahrnující změny, které tyto zjištěné odchylky vyřeší. Jsou zavedeny specifické právní a technické předpisy, nejsou však úplné a jednotné. Očekává se rovněž schválení revidovaných stanov úřadu IACM, které zajišťují potřebnou finanční a provozní nezávislost tohoto úřadu a řeší zjištěné nedostatky v této oblasti, ze strany vlády. Ačkoli byla přijata většina zaměstnanců a byly uskutečněny některé plánované organizační změny, stále je zapotřebí zajistit realizaci značné části opatření, která musí následovat.

(85) Mise Unie za účelem posouzení bezpečnosti zjistila taktéž slabé stránky a nedostatky v různých oblastech činnosti úřadu IACM, včetně vydávání licencí zaměstnancům a jejich odborné přípravy, kontroly letové způsobilosti a letového provozu. U tří provozovatelů, které prostřednictvím relevantního vzorku navštívil tým Unie provádějící posuzování, byly zjištěny významné nedostatky ve vedení záznamů, neadekvátní manuály, slabé organizační mechanismy a nedostatečné postupy údržby. Ačkoli za některé z těchto nedostatků nese plnou odpovědnost provozovatel, mnoho z nich lze považovat za známku nedostatečného dohledu ze strany úřadu.

(86) Úřad IACM na druhou stranu prokázal pevné odhodlání pokračovat v práci na dosažení hlavního cíle, kterým je zajištění systému letecké dopravy, jenž je v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami, a těší se i nadále plné podpoře a schválení vlády. Úřad IACM však bude v budoucnu potřebovat rovněž profesionální, odborné a nestranné vedení. Komise spolu s úřadem IACM a agenturou EASA připravuje poskytování této technické pomoci k odstranění zbývajících nedostatků a ukončení procesu budování vnitřních kapacit, které jsou nezbytné k dosažení potřebné udržitelnosti.

(87) Mise Unie za účelem posouzení bezpečnosti umožnila Komisi dospět k závěru, že ačkoli úřad IACM zaznamenal při provádění mezinárodních bezpečnostních norem značný pokrok, přetrvávají v mosambickém systému bezpečnostního dohledu významné nedostatky. Schopnost úřadu IACM dohlížet na civilní letectví v Mosambiku není v současné době podle mezinárodních bezpečnostních norem na přiměřené úrovni. Neexistují proto dostatečné důkazy na podporu rozhodnutí o zmírnění zákazu provozování letecké dopravy, který je uložen všem leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Mosambiku.

(88) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Mosambiku.

Letečtí dopravci z Filipín

(89) V březnu 2010 byli všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení ve Filipínské republice, zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 ([1]), a to na základě ověřených důkazů o nedostatečné schopnosti orgánů odpovědných za dohled nad těmito leteckými dopravci odstranit bezpečnostní nedostatky. Neexistovaly rovněž dostatečné důkazy o dodržování platných mezinárodních bezpečnostních norem a doporučených postupů ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení ve Filipínské republice.

(90) V červenci 2013 byl letecký dopravce *Philippine Airlines* z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 vyřazen ([2]). V dubnu 2014 byl z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 vyřazen rovněž letecký dopravce *Cebu Pacific Air* ([3]). Obě rozhodnutí se zakládala na návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace, která se konala v červnu 2013, lepším bezpečnostním dohledu ze strany filipínského úřadu pro civilní letectví (CAAP) nad těmito leteckými dopravci a schopnosti leteckých dopravců zajistit účinné dodržování mezinárodních bezpečnostních norem. V dubnu 2014 oznámil rovněž Federální letecký úřad Spojených států své rozhodnutí o zvýšení statusu Filipín, pokud jde o dodržování předpisů, z kategorie 2 na kategorii 1 v rámci svého programu posouzení bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy.

(91) Dne 10. března 2015 se uskutečnily odborné konzultace mezi odborníky z Komise, agenturou EASA a jedním členským státem a vedoucími představiteli úřadu CAAP, jakož i třemi leteckými dopravci, kteří získali osvědčení na Filipínách, a to *Zest Airways Inc. (Dba „Air Asia Zest")*, *Air Philippines Corporation* a *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. Úřad CAAP poskytl aktuální informace o probíhajících organizačních zlepšeních, včetně reorganizace inspektorátu letových standardů, a podrobné údaje o výcviku inspektorů úřadu CAAP. Úřad CAAP poskytl také informace o bezpečnostním dohledu, který vykonává nad leteckými dopravci *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* a *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*. Co se týká bezpečnostního dohledu zajišťovaného úřadem CAAP, na schůzce byly předloženy informace o plánovaném minimálním požadovaném ročním kontrolním programu u každého leteckého dopravce a rovněž konkrétní údaje o činnostech v oblasti dozoru souvisejících s jednotlivými leteckými dopravci. Na schůzce poskytl úřad CAAP také aktuální údaje o provádění filipínského státního programu bezpečnosti. K těmto aktualizovaným informacím patřily konkrétní údaje týkající se filipínského státního programu bezpečnosti dráhy, včetně souvisejícího programu odborné přípravy a zvyšování informovanosti. Úřad CAAP poskytl rovněž aktuální informace o šetření vyjetí letadla leteckého dopravce *Air Asia Zest* z dráhy, k němuž došlo dne 30. prosince 2014.

(92) Dne 10. března 2015 letečtí dopravci *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* a *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* během odborných konzultací objasnili fungování svého provozu. K údajům, které jednotliví letečtí dopravci poskytli, patřily podrobné údaje o organizační struktuře a fungování jejich oddělení bezpečnosti a kvality. Podrobnosti zahrnovaly informace o stávajícím letadlovém parku, zmírnění bezpečnostních problémů u každého leteckého dopravce a údaje o interním zajišťování kvality. Každý letecký dopravce mimoto představil svůj individuální program sledování letových údajů.

(93) Na základě důkazů předložených během těchto odborných konsultací byla v dubnu 2015 zorganizována návštěva Unie na Filipínách, jejímž účelem bylo posouzení situace. Této návštěvy se účastnili odborníci z Komise, agentury EASA a členských států. Návštěva se uskutečnila v úřadu CAAP a prostřednictvím vzorku u několika leteckých dopravců, kteří získali osvědčení na Filipínách, konkrétně *Air Asia Inc*, *Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation*, *Island Aviation Inc*, *Magnum Air (Skyjet) Inc*, *South East Asian Airlines (SEAir) Inc* a *South East Asian Airlines (SEAIR) International*.

(94) Důkazy předložené během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace zahrnovaly doklad o tom, že inspektorát letových standardů má 173 zaměstnanců, kteří jsou přímo pověřeni prováděním certifikace a dohledu. Shromážděné důkazy potvrdily, že inspektoři provozu a údržby jsou dostatečně zkušení, aby mohli vykonávat účinný dohled, a že s ohledem na své povinnosti v oblasti dohledu absolvovali oficiální výcvik. S cílem napomoci inspektorům při plnění jejich povinností v oblasti dohledu vyhotovil úřad CAAP pracovní pomůcku pro inspektory, která zahrnuje strukturované kontrolní seznamy, technické pokyny úřadu CAAP, kontrolní formuláře a referenční dokumenty týkající se dozoru.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 273/2010 ze dne 30. března 2010 (Úř. věst. L 84, 31.3.2010, s. 25). Viz zejména 74. až 87. bod odůvodnění tohoto nařízení.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 659/2013 ze dne 10. července 2013 (Úř. věst. L 190, 11.7.2013, s. 54). Viz zejména 80. až 94. bod odůvodnění tohoto nařízení.

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 368/2014 ze dne 10. dubna 2014 (Úř. věst. L 108, 11.4.2014, s. 16). Viz zejména 102. až 119. bod odůvodnění tohoto nařízení.

(95) K důkazům, které úřad CAAP předložil během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace, patřil doklad o tom, že na podporu plánování minimálního požadovaného ročního kontrolního programu používá úřad CAAP databázi pro podávání zpráv o dohledu nad bezpečností letecké dopravy a jeho sledování (CASORT). Aby mohli jednotliví inspektoři zavést strukturovaný program dohledu, zveřejňuje úřad CAAP „pokyny k národnímu programu dozoru a inspekcí". Tento dokument obsahuje možnosti týkající se cílených inspekcí v případě nedostatečné výkonnosti držitele osvědčení leteckého provozovatele. Pokud jde o udělování osvědčení leteckého provozovatele a jejich obnovení, úřad CAAP zveřejnil „manuál pro certifikaci a správu leteckých provozovatelů". Během návštěvy Unie za účelem posouzení situace byly vybrány složky týkající se udělování osvědčení leteckého provozovatele a jejich obnovení pro devět leteckých dopravců, kteří získali osvědčení od úřadu CAAP, včetně všech leteckých dopravců, které navštívil tým EU provádějící posuzování. Inspektoři úřadu CAAP byli mimoto pozorováni při provádění konkrétní činnosti v oblasti dozoru. Bylo zjištěno, že plánování a provádění této činnosti je na uspokojivé úrovni.

(96) Na základě příslušného vzorku leteckých dopravců, kteří získali osvědčení na Filipínách, bylo během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace navštíveno sedm leteckých dopravců. Tento vzorek zahrnoval čtyři největší letecké dopravce, kteří získali osvědčení na Filipínách a kteří jsou dosud zařazeni v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006. Účelem návštěvy bylo ověřit, nakolik dodržují mezinárodní bezpečnostní normy. Při návštěvě měla být na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 posouzena rovněž ochota a schopnost těchto leteckých dopravců odstranit bezpečnostní nedostatky. Hlavním závěrem z návštěv u těchto leteckých dopravců bylo to, že u nich nebyla zjištěna neochota a obecně ani nedostatečná schopnost odstranit bezpečnostní nedostatky.

(97) S ohledem na návštěvu Unie na místě za účelem posouzení situace byl na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 učiněn závěr, že filipínský úřad pro civilní letectví je ochoten a schopen odstranit bezpečnostní nedostatky a má dostatečnou způsobilost k provádění příslušných mezinárodních bezpečnostních norem i filipínských předpisů pro civilní letectví a k vynucování jejich dodržování v případě potřeby.

(98) Dne 10. června 2015 vyslechl Výbor pro leteckou bezpečnost úřad CAAP. Při této příležitosti byli prostřednictvím relevantního vzorku vyslechnuti rovněž tři letečtí dopravci, kteří získali osvědčení na Filipínách (*Air Asia Zest*, *Air Philippines Corporation* a *Cebgo Inc*, dříve *South East Asian Airlines (SEAir) Inc*).

(99) Úřad CAAP představil Výboru pro leteckou bezpečnost svoji stávající organizační strukturu inspektorátu letových standardů, poskytl mu podrobné údaje o stávajících pracovnících, kteří jsou pověřeni plněním úkolů v oblasti bezpečnostního dohledu, a podal celkový přehled o činnosti v oblasti letectví na Filipínách. Úřad CAAP informoval, že vykonává dohled nad 36 držiteli osvědčení leteckého provozovatele a že devět z nich klasifikoval jako provozovatele velkých letadel. Úřad CAAP poskytl rovněž souhrnný přehled o dohledu, který ve vztahu ke třem leteckým dopravcům, kteří se zúčastnili slyšení, naplánoval na rok 2015. Úřad CAAP dále zdůraznil své odhodlání pokračovat jako příslušný filipínský úřad v provádění svého plánu soustavného zlepšování.

(100) Úřad CAAP ve své prezentaci podal souhrnný přehled o nápravném akčním plánu s ohledem na zjištění, která učinil tým EU provádějící posuzování během návštěvy Unie na místě. K předloženým nápravným opatřením patřilo zaměření se na určité prioritní záležitosti, jako je zlepšení programu výcviku inspektorů úřadu CAAP, zdokonalení infrastruktury informačních technologií, pokračující opatření k zvýšení dovedností pracovníků provádějících inspekce a závazek pokračovat v práci na standardizaci bezpečnostního dohledu. Úřad CAAP poskytl mimoto konkrétní informace o zlepšení infrastruktury, včetně opatření souvisejících se státním programem bezpečnosti dráhy.

(101) Letecký dopravce *Air Philippines Corporation* poskytl podrobné informace o své organizační struktuře, o plánech týkajících se letadlového parku a konkrétní údaje o svém systému řízení bezpečnosti. Letecký dopravce informoval o struktuře dodržování bezpečnosti, systému bezpečnostních hlášení a řízení bezpečnosti, programu sledování letových údajů, včetně způsobu provádění soustavného sledování zmírňujících opatření. Letecký dopravce *Air Philippines Corporation* poskytl informace o funkci zajištění bezpečnosti a o používání postupů řízení změn. Letecký dopravce informoval rovněž o opatřeních přijatých v návaznosti na zjištění učiněná během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace.

(102) Letecký dopravce *Cebgo Inc* poskytl údaje o své řídicí struktuře, systému řízení bezpečnosti, programu předcházení vzniku nehod a letecké bezpečnosti, programu sledování letových údajů, systému řízení kvality a kontrole letové způsobilosti a údržby. Konkrétní údaje zahrnovaly jeho cíle v oblasti bezpečnosti pro rok 2015 a důkazy o jeho postupu podávání bezpečnostních hlášení. Letecký dopravce *Cebgo Inc* informoval rovněž o svých pěti hlavních prioritách v oblasti bezpečnosti a o opatřeních přijatých k jejich splnění. Letecký dopravce poskytl taktéž souhrnný přehled o opatřeních přijatých v návaznosti na zjištění učiněná během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace.

(103) Letecký dopravce *Air Asia Zest* poskytl podrobné údaje o svém letadlovém parku, organizační struktuře a oddělení řízení bezpečnosti a kvality. Konkrétní údaje zahrnovaly hlavní bezpečnostní cíle, postup podávání bezpečnostních hlášení a program analýzy letových údajů a rovněž pět hlavních priorit v oblasti bezpečnosti. Letecký dopravce podal také souhrnný přehled o opatřeních přijatých v návaznosti na zjištění učiněná během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace.

(104) Na základě veškerých dostupných informací, včetně výsledků návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace a informací poskytnutých během slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost, se Komise domnívá, že úřad CAAP průběžně zajišťuje soustavné zlepšování. Uznává se rovněž, že ze strany úřadu CAAP nebyla zjištěna neochota spolupracovat průběžně s Komisí, a že úřad CAAP uznává, že by měl pokračovat ve zlepšování s cílem dále rozvíjet své postupy v oblasti bezpečnostního dohledu a dozoru. Byl učiněn závěr, že úřad CAAP je schopen plnit své povinnosti v oblasti dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení na Filipínách. Během slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost se úřad CAAP zavázal, že se bude plně účast trvalého dialogu o bezpečnosti s Komisí, též formou dalších jednání, kdykoli je bude Komise považovat za nutné.

(105) Komise uvádí, že všichni tři letečtí dopravci, kteří získali osvědčení na Filipínách a kteří byli prostřednictvím relevantního vzorku pozváni na zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost, se uspokojivě představili a všichni byli schopni poskytnout konkrétní údaje o bezpečném provádění letů. Komise usuzuje, že existují dostatečné důkazy o dodržování platných mezinárodních bezpečnostních norem a doporučených postupů ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení ve Filipínské republice.

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

(107) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem ze strany všech filipínských leteckých dopravců upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012. 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 z Ruské federace

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

(109) Komise se společně s agenturou EASA sešla dne 23. března 2015 se zástupci ruské federální agentury pro leteckou dopravu (FATA). Účelem této schůzky bylo přezkoumat úroveň bezpečnosti ruských leteckých dopravců při prohlídkách na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA v období od 10. března 2014 do 9. března 2015 a určit případy, jimž je třeba věnovat zvláštní pozornost. Během schůzky se úřad FATA zavázal přijmout opatření v návaznosti na určité případy nedodržení předpisů, které nebyly dosud náležitě vyřešeny, a poskytnout Komisi do konce května aktuální informace o jejich stavu.

(110) Úřad FATA Komisi informoval, že kvůli rozšíření systému SAFA sleduje rovněž výsledky v oblasti SAFA u ruských leteckých dopravců v určitých třetích zemích. Úřad FATA také uvedl, že jmenoval nové bezpečnostní inspektory, kteří se budou zabývat leteckými dopravci, u nichž po prohlídkách v rámci programu SAFA existují nevyřešená zjištění. Úřad FATA vyslovil přesvědčení, že tento dohled dále zlepší rychlost reakce a kvalitu nápravných opatření u jednotlivých provozovatelů. Úřad FATA poskytl Komisi rovněž aktuální informace o novém pozastavení a zrušení osvědčení leteckého provozovatele v rámci jeho působnosti.

(111) Na základě dostupných informací dospěla Komise k závěru, že není nutné, aby se ruské letecké úřady nebo letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Ruské federaci, dostavili na zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost.

(112) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Ruské federace na seznam Unie uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

(113) Členské státy budou i nadále ověřovat účinné dodržování mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců z Ruské federace upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012.

(114) Pokud by prohlídky poukázaly na bezprostřední bezpečnostní riziko v důsledku nedodržení příslušných bezpečnostních norem, může být Komise nucena přijmout vůči leteckým dopravcům z Ruské federace opatření podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci ze Súdánu

(115) Na základě pravidelných kontaktů mezi súdánským úřadem pro civilní letectví (SCAA) a Komisí se zdá, že úřad SCAA dosáhl značného pokroku, pokud jde o činnosti v oblasti dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Súdánu. Úřad SCAA Komisi rovněž informoval, že někteří letečtí dopravci učinili značný pokrok při provádění mezinárodních bezpečnostních norem.

(116) Úřad SCAA souhlasil s návštěvou Unie na místě za účelem posouzení situace v říjnu 2015. Tato návštěva za účelem posouzení situace je naplánována s cílem ověřit informace, které úřad SCAA poskytl, a získat další informace na podporu možného rozhodnutí týkajícího se leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Súdánu. V současnosti nejsou k dispozici dostatečné údaje na podporu rozhodnutí ohledně leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Súdánu.

(117) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce ze Súdánu.

Letečtí dopravci z Thajska

(118) Organizace ICAO provedla v lednu 2015 v Thajském království kompletní audit na základě přístupu soustavného sledování v rámci svého všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu. Celkový výsledek ukazuje, že účinné provádění mezinárodních bezpečnostních norem v Thajsku značně zaostává za světovým průměrem. Na základě výsledků auditu stanovila organizace ICAO významný bezpečnostní problém týkající se certifikace leteckých provozovatelů, včetně povolování zvláštních provozních postupů. Thajské ministerstvo pro civilní letectví (DCA) předložilo organizaci ICAO nápravný akční plán k řešení těchto zjištění.

(119) Úřad DCA se obrátil na Evropskou unii a agenturu EASA se žádostí o technickou pomoc na podporu při řešení zjištění ICAO. V dubnu 2015 uskutečnila agentura EASA v Thajsku misi za účelem poskytnutí technické pomoci a další technická pomoc a spolupráce bude zajištěna v příštích měsících.

(120) Na základě výsledků auditu ICAO a doporučení vydaných během mise za účelem poskytnutí technické pomoci byl thajský úřad DCA spolu s leteckým dopravcem *Thai Airways International* pozván na odborné konzultace do Bruselu za účelem získání dalších informací o krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých nápravných opatřeních, která úřad DCA provádí. Thajský úřad DCA a letecký dopravce *Thai Airways International* toto pozvání uvítali a před jednáním poskytli transparentním způsobem všechny požadované informace.

(121) Během odborných konzultací, které se uskutečnily dne 3. června 2015, úřad DCA i letecký dopravce *Thai Airways International* jednoznačně prokázali ochotu spolupracovat a poskytnout co nejvíce informací. Úřad DCA zdůraznil, že si je thajská vláda velmi dobře vědoma významu bezpečnosti civilního letectví a zavázala se poskytnout potřebné prostředky k zlepšení systému bezpečnostního dohledu v rámci thajského úřadu DCA, jenž se brzy přemění na thajský úřad pro civilní letectví s podstatně vyšším rozpočtem.

(122) Letecký dopravce *Thai Airways International* představil srozumitelným způsobem svůj systém řízení bezpečnosti a kvality. Letecký dopravce prokázal, že je schopen zajistit adekvátní dodržování mezinárodních bezpečnostních norem.

(123) Komise má za to, že dostupné bezpečnostní informace nepodporují rozhodnutí o uložení zákazu nebo omezení provozování letecké dopravy leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Thajsku. Komise se však domnívá, že je nutné situaci i nadále pozorně sledovat.

(124) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Thajska.

(125) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Thajsku, podle nařízení (EU) č. 965/2012.

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

Letečtí dopravci z Jemenu

(127) Dopisem ze dne 10. dubna 2015 se Komise dotázala jemenského úřadu pro civilní letectví a meteorologii (CAMA), zda zhoršující se bezpečnostní situace v Jemenu neovlivňuje schopnost úřadu CAMA vykonávat bezpečnostní dohled nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Jemenu.

(128) Dne 18. května 2015 letecký dopravce *Yemen Airways* (dále jen „*Yemenia*“) Komisi oznámil, že kvůli zhoršující se situaci v Jemenu pozastavil koncem března 2015 svou činnost. V tomto sdělení společnosti *Yemenia* se dále uvádělo, že její letadla jsou odstavena na různých místech mimo Jemen. V dopise ze dne 1. června 2015 úřad CAMA Komisi informoval, že se letadla společnosti *Yemenia* již nenacházejí v Jemenu a že úřad CAMA má v úmyslu koordinovat svou činnost s leteckými úřady ve státech, v nichž jsou letadla v současnosti odstavena, pokud jde o povinnosti v oblasti bezpečnostního dohledu. V témže dopise úřad CAMA také uvedl, že kvůli zhoršující se bezpečnostní situaci v Jemenu je v současnosti letový provoz v zemi malý.

(129) Na základě informací od úřadu CAMA a společnosti *Yemenia* byl učiněn závěr, že ačkoli je nutno situaci i nadále pozorně sledovat, v současnosti neexistují dostatečné důkazy na podporu rozhodnutí o uložení zákazu leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Jemenu.

(130) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Jemenu.

(131) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Jemenu, podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci ze Zambie

(132) Dne 25. února 2015 se konalo odborné jednání za účasti vedoucích představitelů zambijského úřadu pro civilní letectví (ZCAA), Komise, agentury EASA a členských států. Úřad ZCAA podal komplexní a transparentní přehled o krocích, které byly podniknuty v minulém roce, pokud jde o rozvoj úřadu ZCAA, nábor jeho zaměstnanců, vypracování zambijských předpisů pro civilní letectví a zlepšení dohledu nad leteckými dopravci.

(133) Zdá se, že úřad ZCAA dosáhl při řešení řady zjištění ICAO značného pokroku a že byl položen pevný základ pro další rozvoj systému dohledu nad bezpečností letecké dopravy v Zambii. U většiny z osmi kritických prvků ICAO, které tvoří systém dohledu nad bezpečností civilního letectví, je však dosud zapotřebí značná práce.

(134) Úřad ZCAA uvedl, že bude pokračovat v práci v souvislosti s prováděním mezinárodních bezpečnostních norem. Komise zamýšlí provést další posouzení s cílem zjistit, zda bude možné zorganizovat návštěvu Unie na místě za účelem ověření provádění mezinárodních bezpečnostních norem v Zambii, a to do konce října 2015.

(135) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce ze Zambie.

Závěrečné úvahy

(136) Co se týká ostatních leteckých dopravců, kteří jsou v současnosti zařazeni na seznam Unie, Komise ověřila, zda je vhodné seznam aktualizovat, a dospěla k závěru, že tomu tak není. Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o uvedené letecké dopravce.

(137) 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 Komise přijatá v souvislosti s aktualizací seznamu leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu nebo omezení provozování letecké dopravy v rámci Unie, byla zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie* a vstoupila v platnost prvním dnem po jejich zveřejnění.

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

(139) 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 25. června 2015.

Za Komisi,
jménem předsedy,
Violeta BULC
členka Komise

PŘÍLOHA A

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ AŽ NA VÝJIMKY PODLÉHAJÍ ZÁKAZU PROVOZOVAT LETECKOU DOPRAVU V UNII [1]

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
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

[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
HELIANG	010	není známo	Angolská republika
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

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
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
Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Demokratické republiky Kongo odpovědných za regulační dohled, včetně			**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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	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
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	není známo	Demokratická republika Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	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
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
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	není známo	Demokratická republika Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	není známo	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

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 Eritreje odpovědných za regulační dohled, včetně			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Gabonské republiky odpovědných za regulační dohled, s výjimkou dopravců *Afrijet* a *SN2AG* uvedených v příloze B, včetně			**Gabonská republika**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonská republika
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonská republika
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonská republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonská republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonská republika
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	není známo	Gabonská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Indonésie odpovědných za regulační dohled, s výjimkou leteckých dopravců *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, 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	SQS	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	121-043	není známo	Indonéská republika
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
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	není známo	Indonéská republika
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	není známo	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 ASIA EXTRA	121-054	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	JWD	Indonéská republika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonéská republika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéská republika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	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
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
MARTABUANA ABADION	135-049	není známo	Indonéská republika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	není známo	Indonéská republika
MIMIKA AIR	135-007	není známo	Indonéská republika
MY INDO AIRLINES	121-042	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
SMAC	135-015	SMC	Indonéská republika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéská republika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	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
SURYA AIR	135-046	není známo	Indonéská republika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonéská republika
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonéská republika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéská republika
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	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 dopravce *Air Astana* uvedeného v příloze B, včetně			**Republika Kazachstán**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republika Kazachstán
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republika Kazachstán
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republika Kazachstán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republika Kazachstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republika Kazachstán
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republika Kazachstán
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republika Kazachstán
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republika Kazachstán
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republika Kazachstán
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	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
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republika Kazachstán
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republika Kazachstán
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republika Kazachstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstán
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republika Kazachstán
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republika Kazachstán
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republika Kazachstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	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
HELI SKY	47	HAC	Kyrgyzská republika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kyrgyzská republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kyrgyzská republika
S GROUP INTERNATIONAL (dříve S GROUP AVIATION)	45	IND	Kyrgyzská republika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kyrgyzská republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kyrgyzská republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kyrgyzská republika
TEZ JET	46	TEZ	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
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 Libye odpovědných za regulační dohled, včetně			**Libye**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Mosambické republiky odpovědných za regulační dohled, včetně			**Mosambická republika**
AERO-SERVIÇOS 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

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
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mosambická republika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mosambická republika
MAKOND, LDA	MOZ-20	není známo	Mosambická republika
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.	035/2001	není známo	Nepálská republika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	není známo	Nepálská republika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepálská republika
FISHTAIL AIR	017/2001	není známo	Nepálská republika
GOMA AIR	064/2010	není známo	Nepálská republika
MAKALU AIR	057A/2009	není známo	Nepálská republika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	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

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
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepálská republika
SIMRIK AIR	034/2000	není známo	Nepálská republika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepálská republika
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 Svatého Tomáše a Princova ostrova odpovědných za regulační dohled, včetně			**Svatý Tomáš a Princův ostrov**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Svatý Tomáš a Princův ostrov
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svatý Tomáš a Princův ostrov
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Sierry Leone odpovědných za regulační dohled, 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	54	AAJ	Súdánská republika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	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
BADER AIRLINES	35	BDR	Súdánská republika
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Súdánská republika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Súdánská republika
DOVE AIRLINES	52	DOV	Súdánská republika
ELIDINER AVIATION	8	DND	Súdánská republika
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Súdánská republika
GREEN FLAG AVIATION	17	není známo	Súdánská republika
HELEJETIC AIR	57	HJT	Súdánská republika
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Súdánská republika
KUSH AVIATION	60	KUH	Súdánská republika
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Súdánská republika
MID AIRLINES	25	NYL	Súdánská republika
NOVA AIRLINES	46	NOV	Súdánská republika
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Súdánská republika
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Súdánská republika
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Súdánská republika
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 letadla podléhajícího omezení	Stát zápisu letadla do rejstříku
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolská republika	Celý letadlový park s výjimkou: 6 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-TEI, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolská republika
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kazachstán	Celý letadlový park s výjimkou: letadel typu Boeing B767, letadel typu Boeing B757 a 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 BUSINESS SERVICE [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
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonská republika	Celý letadlový park s výjimkou: 1 letadla typu Challenger CL-601 a 1 letadla typu HS-125-800.	Celý letadlový park s výjimkou: TR-AAG a ZS-AFG.	Gabonská republika, Jihoafrická republika
IRAN AIR [3]	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

[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 letadla podléhajícího omezení	Stát zápisu letadla do rejstříku
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korejská lidově demokratická republika	Celý letadlový park s výjimkou: 2 letadel typu TU-204.	Celý letadlový park s výjimkou: P-632 a P-633.	Korejská lidově demokratická republika
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	Celý letadlový park s výjimkou: letadel typu Boeing B737, letadel typu ATR 72/42 a 3 letadel typu DHC 6-300.	Celý letadlový park s výjimkou: letadel v rámci letadlového parku Boeing B737, jak je uvedeno v AOC, letadel v rámci letadlového parku ATR 72/42, jak je uvedeno v AOC, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskarská republika

([1]) Dopravce Air Astana má povoleno používat 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 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.