Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2025/2476

9.12.2025

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/2476

ze dne 8. prosince 2025,

kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy nebo provozním omezením v Unii

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES ([1]), a zejména na čl. 4 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

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

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

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

(4) Komise poskytla dotčeným leteckým dopravcům možnost nahlédnout do veškeré relevantní dokumentace, předložit písemné připomínky a přednést ústně své stanovisko Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost.

(5) V rámci nařízení (ES) č. 2111/2005 a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/660 ([3]) Komise předala Výboru EU pro leteckou bezpečnost informace o probíhajících konzultacích s příslušnými orgány a leteckými dopravci z Angoly, Arménie a Kyrgyzstánu. Komise Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala také o situaci v oblasti letecké bezpečnosti v Kongu (Brazzaville), Iráku, Mali, Pákistánu, Surinamu, Sýrii, Tanzanii, Tunisku a Uzbekistánu.

(6) Agentura informovala Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost o technických posouzeních provedených pro účely počátečního hodnocení a o průběžném sledování oprávnění provozovatelů ze třetích zemí vydaných podle nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ([4]).

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

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/660 ze dne 2. prosince 2022, kterým se stanoví podrobná pravidla týkající se seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu nebo omezením provozování letecké dopravy v Unii, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 473/2006, 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 83, 22.3.2023, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

([4]) Nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 133, 6.5.2014, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

(7) Agentura Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala také o výsledcích analýzy prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (dále jen „program SAFA“) v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ([5]).

(8) Agentura dále Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala o projektech technické pomoci prováděných ve třetích zemích, jichž se týká zákaz provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 474/2006. Agentura rovněž poskytla informace o plánech a žádostech o další technickou pomoc a spolupráci za účelem zlepšení správní a technické způsobilosti úřadů pro civilní letectví ve třetích zemích s cílem pomoci jim zajistit soulad s platnými mezinárodními normami v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Členské státy byly vyzvány, aby se k těmto žádostem vyjádřily na bilaterální úrovni v koordinaci s Komisí a agenturou. Komise v této souvislosti zopakovala, že ke zlepšování bezpečnosti letectví na celém světě je užitečné mezinárodní letecké komunitě předávat – zejména prostřednictvím nástroje Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) nazvaného „Partnerství pro pomoc při provádění bezpečnosti letectví“ – informace o technické pomoci poskytované Unií a členskými státy třetím zemím.

(9) Eurocontrol poskytl Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost informace o aktuálním stavu varovné funkce programu SAFA a varovné funkce týkající se provozovatelů ze třetích zemí včetně statistických údajů, pokud jde o výstražné zprávy týkající se leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy.

Letečtí dopravci z Unie

(10) Na základě analýzy provedené agenturou v souvislosti s informacemi, které vyplynuly z prohlídek na odbavovací ploše provedených u letadel leteckých dopravců z Unie a ze standardizačních kontrol provedených agenturou a které byly doplněny o informace vyplývající z konkrétních prohlídek a auditů provedených vnitrostátními leteckými úřady, přijaly členské státy určitá nápravná a donucovací opatření a informovaly o nich Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost.

(11) Členské státy zopakovaly, že jsou připraveny náležitě jednat, pokud by z 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) V červenci 2007 byl nařízením Komise (ES) č. 787/2007 ([6]) letecký dopravce *TAAG Angola Airlines* zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006. V listopadu 2008 byli nařízením Komise (ES) č. 1131/2008 ([7]) zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Angole. V červenci 2009 byl nařízením Komise (ES) č. 619/2009 ([8]) letecký dopravce *TAAG Angola Airlines* přesunut do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006. V dubnu 2019 byl prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/618 ([9]) letecký dopravce *TAAG Angola Airlines* vyňat z přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 a dopravce *Heli Malongo* z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

([5]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Nařízení Komise (ES) č. 787/2007 ze dne 4. července 2007, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství (Úř. věst. L 175, 5.7.2007, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Nařízení Komise (ES) č. 1131/2008 ze dne 14. listopadu 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 306, 15.11.2008, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Nařízení Komise (ES) č. 619/2009 ze dne 13. července 2009, 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 182, 15.7.2009, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/618 ze dne 15. dubna 2019, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu nebo omezením provozování letecké dopravy v Unii (Úř. věst. L 106, 17.4.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) Dopravce *TAAG Angola Airlines* byl v prvním čtvrtletí roku 2025 podroben zesílenému dohledu ze strany agentury podle nařízení (EU) č. 452/2014 v návaznosti na závažné nevyřešené problémy s dodržováním předpisů v oblasti provozu, letové způsobilosti, systému řízení bezpečnosti a systému kvality, které agentura zjistila prostřednictvím průběžného sledování. V této souvislosti provedla agentura ve dnech 3. a 4. dubna 2025 v prostorách dopravce *TAAG Angola Airlines* audit, který odhalil patnáct nálezů úrovně 2, jež jsou hlavní příčinou nálezu úrovně 1 souvisejícího s nedodržením platných požadavků přílohy 1 (část TCO) nařízení (EU) č. 452/2014. Audit dále ukázal, že dohledová činnost prováděná angolským Národním úřadem pro civilní letectví (dále jen „úřad ANAC“) byla neúplná a pod úrovní příslušných mezinárodních norem bezpečnosti.

(14) Dne 30. dubna 2025 oznámila agentura leteckému dopravci svůj záměr pozastavit oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí č. EASA.TCO.AGO.0001 a nařídila, aby do 14. května 2025 byla provedena okamžitá zmírňující opatření a nápravná opatření. Dopravce *TAAG Angola Airlines* následně předložil plán nápravných opatření, který agentura přijala, což vedlo ke zrušení procesu pozastavení dne 23. června 2025.

(15) V červnu 2025 v reakci na žádost úřadu ANAC o obnovení spolupráce s Komisí ohledně statusu dohledu nad bezpečností letectví v Angole požádala Komise ANAC, aby jí poskytl podrobné informace o své organizaci, fungování a dozorových činnostech prováděných u leteckých dopravců, kterým vydal osvědčení, a dále o opatřeních přijatých v návaznosti na doporučení uvedená ve zprávě agentury o technické pomoci z prosince 2020.

(16) Úřad ANAC požadované informace neposkytl, ale v červenci 2025 zaslal Komisi svůj hlavní plán pro komplexní projekt na posílení dohledu nad bezpečností provozu (CSOEP), v němž nastínil reformy za účelem restrukturalizace úřadu ANAC. Poskytnuté informace však nebyly dostatečné pro kompletní posouzení současného stavu dohledu nad bezpečností letectví v Angole, neboť neobsahovaly podklady a vysvětlení nezbytná k vyhodnocení základu pro vydávání a zachování platnosti osvědčení leteckého provozovatele ani prozatímní opatření v oblasti dohledu do doby, než bude realizován hlavní plán pro CSOEP. Komise proto v srpnu 2025 předložila novou žádost o podklady.

(17) Dopis s odpovědí, který úřad ANAC zaslal Komisi v říjnu 2025, opět neobsahoval informace požadované v dopisech Komise z června a srpna 2025. Komise proto dne 7. listopadu 2025 zaslala nový dopis, v němž naléhavě vyzvala úřad ANAC, aby část dříve požadovaných informací předložil před nadcházejícím zasedáním Výboru EU pro leteckou bezpečnost a zbývající podrobnosti poskytl do 15. ledna 2026. Komise také úřad ANAC pozvala na technické jednání naplánované na únor 2026, aby projednala opatření přijatá úřadem ANAC v rámci CSOEP a případně přehodnotila rozhodnutí přijaté Evropskou komisí v prováděcím nařízení (EU) 2019/618 o vyjmutí dopravců *TAAG Angola Airlines* a *Heli Malongo* ze seznamu Unie uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy.

(18) V reakci na poslední žádost Komise úřad ANAC ve svém dopise ze dne 13. listopadu 2025 poskytl některé dříve požadované obecné informace, včetně prvků týkajících se jeho organizační struktury a fungování a leteckých dopravců, kterým vydal osvědčení. Přestože úřad ANAC uvádí, že jeho strategie je založena na dvojím přístupu, který kombinuje bedlivou kontrolu v rámci stávajícího systému s dlouhodobým úsilím o modernizaci, předložené informace v této fázi neposkytují dostatečnou jistotu, pokud jde o současný soulad jeho činností s mezinárodními bezpečnostními normami, zejména pokud jde o vydávání a zachování platnosti osvědčení a související činnosti průběžného dohledu. Tyto záležitosti budou zařazeny na pořad technického jednání naplánovaného na únor 2026; úřad ANAC již potvrdil svou účast.

(19) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody ke změně seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce, již získali osvědčení v Angole.

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

(21) Komise by měla podle potřeby přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005, pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplyne, že v důsledku nedodržení příslušných mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika.

Letečtí dopravci z Arménie

(22) V červnu 2020 byli všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Arménii, zařazeni prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/736 ([10]) do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(23) V návaznosti na jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost v květnu 2025 uskutečnili odborníci z Komise, agentury a členských států ve dnech 1. až 5. září 2025 v Arménii posuzovací návštěvu Unie na místě u arménského Výboru pro bezpečnost civilního letectví (dále jen „výbor CAC“). Posuzovací návštěva Unie na místě zahrnovala posouzení vzorku dvou leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Arménii, konkrétně společnosti *Armenia Airways* a *Shirak Avia*.

(24) Návštěva Unie svou činnost zaměřila na výbor CAC s ohledem na jeho úlohu a odpovědnost za bezpečnostní dohled nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Arménii.

(25) Posouzení potvrdilo, že výbor CAC podnikl jasné kroky k vybudování fungujícího systému dohledu nad bezpečností v souladu s příslušnými mezinárodními bezpečnostními normami. Výbor CAC se angažuje v iniciativách namířených na průběžné zlepšování a prokázal ochotu řešit zjištěné nedostatky.

(26) Arménie významně pokročila ve vytváření komplexního rámce sekundárních právních předpisů v oblasti letectví, které jsou v souladu s přílohami ICAO a klíčovými prvky unijních předpisů v oblasti bezpečnosti letectví, a to ve všech hlavních oblastech. Aby na tento pokrok navázala, musí Arménie ve svém úsilí vytrvat a zajistit důsledné udržování a včasné provedení nejnovějších změn ICAO a EU. Nevyřešeno zůstává konkrétně systematické oznamování a zveřejňování rozdílů. Arménie také nemá vnitrostátní pravidla pro omezení doby letu a služby („FTL“) pro provoz vrtulníků. Posílení těchto procesů pomůže zajistit plný a aktuální soulad s příslušnými mezinárodními bezpečnostními normami.

(27) Výbor CAC zřídil klíčové organizační funkce vyžadované pro dohled nad provozní bezpečností, které podporují motivovaní zaměstnanci. Aby existoval soulad mezi schváleným organizačním schématem a skutečnými hierarchickými vztahy, jsou nutné další drobné úpravy. Je třeba též objasnit linii velení v situacích, kdy jsou nepřítomni předseda i místopředseda výboru. Existují sice ustanovení na vnitrostátní úrovni, která ministrovi umožňují určit dočasné vedení výboru, avšak získat takové zmocnění ve chvíli, kdy je potřeba, může být zdlouhavé a zdržet naléhavá výkonná rozhodnutí, například o tom, kdo je oprávněn vydat příkaz k zákazu letu letadla se závažnými bezpečnostními nedostatky.

(28) Výbor CAC realizoval certifikační a dozorové činnosti v oblasti leteckého provozu a zavedl prvky dohledu založeného na posouzení rizik. Z posouzení nedávných činností výboru CAC v oblasti dohledu vyplývá, že stávající procesy ne vždy zajišťují odpovídající ověření dodržování předpisů ze strany leteckých dopravců. Byla například schválena fáze provozního hodnocení elektronického letového informačního zařízení, přitom ale nebyly poskytnuty základní informace o hardwaru, softwaru, plánu prokazování a požadovaných zkouškách. Použité kontrolní seznamy byly sice formálně vyplněny, z ověření však vyplynulo, že klíčové požadavky nebyly posouzeny v praxi. To naznačuje, že používání nástrojů dohledu zatím nezaručuje, že provozní bezpečnost bude posuzována systematicky a spolehlivě. Kontrolní seznamy pro omezení doby letu u letadel byly použity pro certifikaci leteckého dopravce používajícího vrtulníky.

(29) V oblasti letového provozu je nadále třeba značného pokroku. Osvědčení a schválení jsou nadále udělována, aniž by bylo zajištěno, že letečtí dopravci prokázali soulad s příslušnými bezpečnostními normami, a to z důvodu nejednotných postupů dohledu a neexistence úplných regulačních ustanovení. V kombinaci s omezenými donucovacími pravomocemi, opožděnými nebo zrušenými činnostmi dozoru a nedostatečným přístupem k provozní dokumentaci tyto nedostatky významně snižují schopnost výboru CAC zajistit trvalou a účinnou kontrolu bezpečnosti leteckých dopravců.

(30) V oblasti letové způsobilosti výbor CAC prokázal solidní schopnosti v oblasti technického dohledu a proaktivní přístup. Je pozitivní, že úřad vypracoval metodu dohledu založenou na posouzení rizik, avšak interní postupy a sledování souladu by měly být dále posíleny, aby se zajistilo, že všechna schválení a osvědčení budou vydávána v plném souladu s příslušnými mezinárodními bezpečnostními normami.

([10]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/736 ze dne 2. června 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy nebo provozním omezením v Unii (Úř. věst. L 172, 3.6.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(31) Dne 3. září 2025 vykonal posuzovací tým Unie návštěvu u dopravce *Armenia Airways*.

(32) Dopravce *Armenia Airways* zavedl základní prvky svých systémů pro řízení bezpečnosti a sledování souladu. Oba tyto systémy však zůstávají do značné míry procedurální. Příručka pro řízení bezpečnosti je obecná a není plně přizpůsobena činnostem leteckého dopravce a existují nesrovnalosti mezi politikou bezpečnosti a politikou kvality. Sledování souladu není plně začleněno do každodenního provozu.

(33) Je třeba zlepšit dohled nad výcvikem letových posádek a provozní dokumentaci. Přestože jsou zavedeny příslušné systémy a postupy, elektronická platforma používaná ke sledování platnosti výcviku obsahovala nesprávné údaje a ze vzorků vyplynulo, že některé prvky přeškolovacího kurzu leteckého dopravce nebyly odprezentovány v plné šíři. Provozní příručka a seznam minimálního vybavení navíc vyžadují další úpravy. Dokumentace letadel nebyla vždy vyplněna v plném souladu s postupy, chyběly podpisy velitele letadla a záznamy o palivu v technických denících, mapy byly zastaralé a v nákladových listech byly uvedeny nesprávné standardní hmotnosti cestujících.

(34) Naproti tomu ujednání o údržbě a zachování letové způsobilosti dopravce *Armenia Airways* byly vyhodnoceny jako uspokojivé a nebyly zjištěny žádné závažné problémy.

(35) Dne 3. září 2025 vykonal posuzovací tým Unie návštěvu u dopravce *Shirak Avia*.

(36) Dopravce *Shirak Avia* zavedl hlavní prvky svých systémů pro řízení bezpečnosti a sledování souladu. Ty jsou však stále z velké části procedurální a nedostatečně zakotveny v provozní praxi. Příručka pro řízení bezpečnosti je obecná a proces řízení změn nezajišťuje systematické zmírňování bezpečnostních rizik. Odkazy na právní předpisy v příručce pro sledování souladu jsou nepřesné.

(37) Nedostatky byly zjištěny v provozní dokumentaci a kontrole. Provozní příručka a seznam minimálního vybavení obsahují zastaralé a obecné, neupravené informace a neefektivní řízení dokumentů vede k existenci několika verzí stejného seznamu minimálního vybavení. Postupy provozního plánování a řízení paliva nebyly důsledně uplatňovány a docházelo k nesprávným výpočtům paliva pro nepředvídané události a neúplným aktualizacím provozního letového plánu.

(38) Ujednání o údržbě a zachování letové způsobilosti dopravce *Shirak Avia* byly shledány uspokojivými a nebyly zjištěny žádné významné nedostatky.

(39) V reakci na připomínky vznesené během posuzovací návštěvy Unie na místě předložil dne 27. října 2025 výbor CAC Komisi balíček plánů nápravných opatření společně s důkazy o realizaci některých opatření. Plány nápravných opatření se týkaly oblastí legislativy a organizace, státního programu bezpečnosti, vydávání průkazů způsobilosti personálu, letové způsobilosti a leteckého provozu.

(40) Přestože plány nápravných opatření obsahují následná opatření a závazek řešit vznesené připomínky, bylo konstatováno, že většina z nich buď analýzu hlavních příčin (RCA) zjištěných problémů zcela vynechala nebo ji rozpracovala nedostatečně. V některých případech byly kapitoly RCA popisné a neidentifikovaly systémové příčiny vznesených připomínek. Proto nelze s plnou jistotou zaručit, že všechny základní příčiny byly vyřešeny nebo že navrhovaná nápravná opatření účinně zabrání opakování problémů. Komise se proto domnívá, že metodiku RCA uplatňovanou výborem CAC je třeba dále vylepšit a ověřit, aby byla zajištěna udržitelnost a účinnost prováděných nápravných opatření.

(41) Dopisem ze dne 22. října 2025 Komise v návaznosti na žádost výboru CAC o slyšení informovala arménský úřad, že případ Arménie bude zařazen na pořad jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost plánovaného na 19. a 20. listopadu 2025, na němž bude mít výbor CAC příležitost prezentovat svůj případ v rámci nařízení (ES) č. 2111/2005.

(42) Slyšení výboru CAC ve Výboru EU pro leteckou bezpečnost se uskutečnilo dne 19. listopadu 2025. Během slyšení arménská delegace představila přehled reforem provedených od roku 2020 a zdůraznila opatření, která přijala k posílení dohledu nad bezpečností, včetně organizačních úprav, náborového úsilí a zavedení vnitřních postupů. Výbor CAC uvedl, že uzavřel 31 z 58 připomínek vznesených během posuzovací návštěvy Unie na místě a že zbývající připomínky považuje za procedurální.

(43) Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost sice vzaly popsané úsilí na vědomí, avšak informace poskytnuté výborem CAC předložené závěry plně nepodpořily. Plány nápravných opatření předložené dne 27. října 2025 neprokázaly, že hlavní příčiny zjištěných problémů byly dostatečně analyzovány nebo řešeny. Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost navíc nemohly validovat uzavření 31 připomínek, jak uvedl výbor CAC, neboť jejich uzavření bylo podloženo vlastním výkladem výboru CAC, a nikoli důkazy prokazujícími účinné vyřešení. Na dotaz položený během slyšení výbor CAC uznal, že stav několika připomínek bude pravděpodobně muset být přehodnocen poté, co CAC obdrží připomínky Komise k plánům nápravných opatření.

(44) Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost rovněž konstatovaly, že výbor CAC měl tendenci bagatelizovat několik nedostatků zjištěných během posuzovací návštěvy Unie na místě. Patřily mezi ně nedostatky v kvalifikacích a oprávněních inspektorů, jako např. nedokončený výcvik a nepřesné mapování kompetencí, a špatné řízení nálezů, včetně nálezů uzavřených bez nápravných opatření nebo analýzy hlavních příčin. Nedostatky, které poukazují na to, že činnosti dohledu dosud nefungují jako soudržný systém, jako je používání nevhodných kontrolních seznamů a nekontrolovaných paralelních plánů dozoru, byly navíc prezentovány jako nevýznamné. Tyto problémy naznačují, že klíčové systémové nedostatky, zejména v letovém provozu, nebyly důsledně řešeny.

(45) Výbor CAC vyjádřil názor, že arménští letečtí dopravci by měli být vyňati z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006, a navrhl, aby každé zrušení omezení bylo doprovázeno časově omezeným sledováním. Na základě všech dostupných důkazů, včetně posouzení Unie na místě, dokumentů poskytnutých výborem CAC od posuzovací návštěvy Unie na místě a slyšení výboru CAC, však Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost dospěly k závěru, že nápravná opatření jsou nadále neúplná a že stále chybí spolehlivá analýza hlavních příčin. Ačkoli bylo dosaženo pokroku, vyvozuje se závěr, že výbor CAC dosud účinně nevyřešil všechny bezpečnostní nedostatky, které vedly k zákazu provozování letecké dopravy uloženému prováděcím nařízením (EU) 2020/736.

(46) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody ke změně seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce, již získali osvědčení v Arménii.

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

Letečtí dopravci z Kyrgyzstánu

(48) Letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Kyrgyzstánu, byli do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 zařazeni v říjnu 2006 nařízením Komise (ES) č. 1543/2006 ([11]).

(49) V souvislosti s probíhajícími výměnami, které vyplynuly z obnovených kontaktů mezi Komisí a Státní agenturou pro civilní letectví při Úřadu vlády Kyrgyzské republiky (dále jen „agentura SCAA“) od roku 2023, zahájila Komise iniciativu v oblasti technické pomoci, kterou provádí agentura v rámci nařízení (ES) č. 2111/2005. Cílem této iniciativy je podpořit agenturu SCAA v jejím úsilí o posílení kapacity v oblasti dohledu.

(50) Ve dnech 7 a 8. října 2025 se v rámci průběžné monitorovací činnosti Komise, pokud jde o celkovou bezpečnostní situaci v Kyrgyzstánu, včetně kapacity a schopností agentury SCAA v oblasti dohledu nad bezpečností, uskutečnilo technické jednání za účasti Komise, agentury, členských států a agentury SCAA.

([11]) Nařízení Komise (ES) č. 1543/2006 ze dne 12. října 2006, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 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 a ve znění nařízení (ES) č. 910/2006 (Úř. věst. L 283, 14.10.2006, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(51) Na tomto zasedání agentura SCAA představila pozoruhodný pokrok v posilování systému civilního letectví Kyrgyzstánu, jehož dosáhla v období od května do října 2025, zejména pokud jde o legislativní rámec, institucionální kapacitu a činnosti dohledu. Komise vzala na vědomí, že kyrgyzský parlament přijal nový národní letecký kodex, který v dohledné době začne platit, že bylo schváleno několik vnitrostátních leteckých předpisů, kterými byly provedeny přílohy ICAO 1, 6, 7 a 8, a že probíhají konzultace k dalším návrhům, včetně transpozice přílohy ICAO 19. Agentura SCAA dále informovala, že došlo ke zdvojnásobení počtu zaměstnanců v oblasti leteckého provozu, vydávání průkazů způsobilosti personálu a letové způsobilosti a že byly zřízeny specializované týmy pro řízení kvality a bezpečnosti. Do praxe byl uveden komplexní program odborné přípravy, včetně „školení školitelů“, a výrazně se zlepšily pracovní podmínky a infrastruktura IT.

(52) Agentura SCAA oznámila, že s očekávaným vstupem nového regulačního rámce v platnost provedla recertifikaci několika leteckých dopravců s cílem připravit je na nové požadavky na vydávání osvědčení. Tohoto cvičení, v němž byly využity nově vypracované kontrolní seznamy a postupy, se zúčastnili čtyři letečtí dopravci. Účelem bylo seznámit letecké dopravce i inspektory SCAA s novými ustanoveními a ještě před tím, než formálně vstoupí v platnost, identifikovat případné rozpory; pro všechny zúčastněné šlo tedy i o jakousi přípravu a školení v jednom.

(53) Agentura SCAA dále představila své plány na zavedení dohledu založeného na posouzení rizik a podloženého analýzou údajů a ukazateli výkonnosti leteckých dopravců a na vytvoření jasného rámce pro prosazování předpisů s cílem řešit bezpečnostní problémy a nedodržování předpisů.

(54) Během dvoudenního technického jednání Komise kvitovala pokrok, jehož Kyrgyzstán dosáhl při posilování dohledu nad bezpečností letectví během roku 2025. K výrazným zlepšením došlo v budování legislativního a regulačního rámce, posilování institucionální kapacity a zavádění interních postupů na podporu jednotného provádění. Tyto úspěchy odrážejí pevné odhodlání agentury SCAA a jejího vedení pokročit v programu bezpečnostních reforem a sladit vnitrostátní letecký systém s mezinárodními bezpečnostními normami. Komise ocenila proaktivní a konstruktivní přístup generálního ředitele SCAA, jehož strategické vedení zásadně přispívá k uskutečňování těchto reforem a k udržení pokroku v náročném prostředí, a to s využitím efektivních externích odborných znalostí.

(55) Komise nicméně konstatovala, že proces implementace nového regulačního rámce je stále na počátku, protože primární a sekundární právní předpisy v době jednání ještě nevstoupily v platnost. O úplné recertifikaci leteckých dopravců podle nových pravidel tudíž zatím nelze hovořit. Agentuře SCAA bylo sděleno, že o posuzovací návštěvě Unie na místě v Kyrgyzstánu lze uvažovat až poté, co budou nové právní předpisy plně použitelné a bude dokončena recertifikace všech leteckých dopravců.

(56) Dne 7. listopadu 2025 zaslala agentura SCAA Komisi dopis, v němž poskytla aktuální informace o pokroku dosaženém od technického jednání konaného ve dnech 7.–8. října 2025 společně s podpůrnými dokumenty. Předložené informace se týkaly vývoje v oblasti práva, leteckého provozu, letové způsobilosti, vydávání průkazů způsobilosti personálu a řízení bezpečnosti. Několik z těchto dokumentů bylo předloženo v konečné podobě návrhu a procházelo závěrečnými kroky schvalování. Agentura SCAA dále informovala Komisi, že kabinet ministrů Kyrgyzské republiky dne 11. listopadu 2025 přijal vyhlášku č. 975-t, kterou se povoluje dřívější použitelnost novelizovaného leteckého kodexu a která agentuře SCAA umožňuje zahájit recertifikaci národních leteckých dopravců od 1. prosince 2025.

(57) Na základě diskusí během technického jednání a závazků potvrzených v dopise agentury SCAA ze dne 7. listopadu 2025 Komise konstatuje, že o posuzovací návštěvě Unie na místě v Kyrgyzstánu lze uvažovat v březnu 2026. Uspořádání takové návštěvy by bylo podmíněno splněním konkrétních podmínek v oblasti bezpečnosti, např. pokud jde o adekvátní počet zaměstnanců SCAA, počet leteckých dopravců, který je adekvátní a úměrný dohledové kapacitě agentury, a účinné provedení nových certifikačních požadavků podle pozměněného leteckého kodexu. Bylo dohodnuto, že připravenost Kyrgyzstánu na posuzovací návštěvu bude přezkoumána v únoru 2026.

(58) Komise bude vývoj i nadále pozorně sledovat a zvláštní pozornost bude věnovat postupu recertifikace leteckých dopravců. Komise oceňuje pokračující úsilí agentury SCAA o posílení jejího systému dohledu nad bezpečností, avšak informace, které jsou v současné době k dispozici, zatím neposkytují dostatečné ověřené důkazy, které by potvrdily, že agentura SCAA účinně vyřešila všechny bezpečnostní nedostatky, které vedly k zákazu provozování letecké dopravy uloženému nařízením (ES) č. 1543/2006.

(59) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody ke změně seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce, již získali osvědčení v Kyrgyzstánu.

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

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

(62) Články 5 a 6 nařízení (ES) č. 2111/2005 uznávají potřebu přijímat rozhodnutí rychle a vzhledem k dopadům na bezpečnost případně i naléhavým postupem. Pro ochranu citlivých informací a cestující veřejnosti je proto nezbytné, aby veškerá rozhodnutí přijatá v souvislosti s aktualizací seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy nebo omezení v Unii, byla použitelná bezprostředně po jejich přijetí.

(63) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru EU 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 I tohoto nařízení;

2) příloha B se nahrazuje zněním uvedeným v příloze II tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 8. prosince 2025.

Za Komisi,
jménem předsedkyně,
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA A

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

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Írán
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irák
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irák
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Afghánistánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Afghánistán**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghánistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghánistán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Angoly odpovědných za regulační dohled, s výjimkou *TAAG Angola Airlines* a *Heli Malongo*, včetně			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	neznámý	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	neznámý	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	neznámý	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	neznámý	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Arménie odpovědných za regulační dohled, včetně			**Arménie**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Arménie
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie

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

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Arménie
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Arménie
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 073	neuveden	Arménie
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Konga (Brazzaville) odpovědných za regulační dohled, včetně			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	neznámý	Kongo (Brazzaville)
Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Demokratické republiky Kongo (DRK) odpovědných za regulační dohled, včetně			**Demokratická republika Kongo (DRK)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratická republika Kongo (DRK)

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratická republika Kongo (DRK)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Džibutska odpovědných za regulační dohled, včetně			**Džibutsko**
DAALLO AIRLINES	neznámé	DAO	Džibutsko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Rovníkové Guineje odpovědných za regulační dohled, včetně			**Rovníková Guinea**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Rovníková Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	neznámý	Rovníková Guinea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Eritreje odpovědných za regulační dohled, včetně			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC č. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC č. 005	NAS	Eritrea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kyrgyzstánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Kyrgyzstán**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kyrgyzstán
AEROSTAN	08	BSC	Kyrgyzstán

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kyrgyzstán
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kyrgyzstán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyzstán
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kyrgyzstán
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kyrgyzstán
GLOBAL 8 AIRLINES	59	neznámý	Kyrgyzstán
HELI SKY	47	HAC	Kyrgyzstán
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KG	Kyrgyzstán
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kyrgyzstán
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kyrgyzstán
SKY JET	60	SJL	Kyrgyzstán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kyrgyzstán
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kyrgyzstán
TEZ JET	46	TEZ	Kyrgyzstán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libérie odpovědných za regulační dohled			**Libérie**
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libye odpovědných za regulační dohled, včetně			**Libye**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	neznámý	Libye
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libye
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Nepálu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Nepál**

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	neznámý	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	neznámý	Nepál
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepál
FISHTAIL AIR	017/2001	neznámý	Nepál
SUMMIT AIR	064/2010	neznámý	Nepál
HELI EVEREST	086/2016	neznámý	Nepál
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepál
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	neznámý	Nepál
MAKALU AIR	057A/2009	neznámý	Nepál
MANANG AIR PVT	082/2014	neznámý	Nepál
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	neznámý	Nepál
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	neznámý	Nepál
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepál
SAURYA AIRLINES	083/2014	neznámý	Nepál
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepál
SIMRIK AIR	034/2000	neznámý	Nepál
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepál
SITA AIR	033/2000	neznámý	Nepál
TARA AIR	053/2009	neznámý	Nepál
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepál
Následující letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Ruska odpovědných za regulační dohled			**Rusko**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusko
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU“ CO. LTD	458	TUP	Rusko
IZHAVIA	479	IZA	Rusko
JOINT STOCK COMPANY AIR COMPANY „YAKUTIA“	464	SYL	Rusko
JOINT STOCK COMPANY „RUSJET“	498	RSJ	Rusko
JOINT STOCK COMPANY „UVT AERO“	567	UVT	Rusko
JOINT STOCK COMPANY „SIBERIA AIRLINES“	31	SBI	Rusko
JOINT STOCK COMPANY „SMARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Rusko

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES"	18	SVR	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusko
JOINT-STOCK COMPANY „NORDSTAR AIRLINES"	452	TYA	Rusko
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE"	225	RLU	Rusko
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusko
LLC „NORD WIND"	516	NWS	Rusko
LLC „AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Rusko
LTD. I FLY	533	RSY	Rusko
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusko
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Rusko
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusko
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusko
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Svatého Tomáše a Princova ostrova odpovědných za regulační dohled, včetně			**Svatý Tomáš a Princův ostrov**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svatý Tomáš a Princův ostrov
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Sierry Leone odpovědných za regulační dohled			**Sierra Leone**
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Súdánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Súdán**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Súdán
BADR AIRLINES	35	BDR	Súdán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Súdán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Súdán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Súdán

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
HELEJETIC AIR	57	HJT	Súdán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Súdán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Súdán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Súdán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Súdán
SUN AIR	51	SNR	Súdán
TARCO AIR	56	TRQ	Súdán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Surinamu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Surinam**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Surinam
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Surinam
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Surinam
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	neznámý	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	neznámý	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	neznámý	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	neznámý	Surinam
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Tanzanie odpovědných za regulační dohled, včetně			**Tanzanie**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	neznámý	Tanzanie
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	neznámý	Tanzanie
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzanie
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	neznámý	Tanzanie
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	neznámý	Tanzanie
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	neznámý	Tanzanie
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzanie
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzanie
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	neznámý	Tanzanie

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzanie
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzanie
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	neznámý	Tanzanie
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	neznámý	Tanzanie
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	neznámý	Tanzanie
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	neznámý	Tanzanie
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	neznámý	Tanzanie
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	neznámý	Tanzanie
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	neznámý	Tanzanie
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	neznámý	Tanzanie
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	neznámý	Tanzanie
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	neznámý	Tanzanie
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	neznámý	Tanzanie
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzanie
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzanie
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	neznámý	Tanzanie
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	neznámý	Tanzanie
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	neznámý	Tanzanie
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	neznámý	Tanzanie
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	neznámý	Tanzanie
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	neznámý	Tanzanie
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	neznámý	Tanzanie
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	neznámý	Tanzanie
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	neznámý	Tanzanie
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	neznámý	Tanzanie“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA B

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ PODLÉHAJÍ PROVOZNÍM OMEZENÍM V UNII [1]

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC)	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele	Typ letadla podléhající omezení	Poznávací značka/ značky a případně výrobní číslo/ čísla letadla podléhajícího omezení	Stát zápisu do rejstříku
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Írán	Všechna letadla typu Fokker F100 a typu Boeing B747	Letadla typu Fokker F100, jak je uvedeno v AOC; letadla typu Boeing B747, jak je uvedeno v AOC	Írán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	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

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