PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/1992

ze dne 2. prosince 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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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

vzhledem k těmto důvodům:

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

(2) Podle čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 2111/2005 sdělily některé členské státy a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) Komisi informace, které jsou podstatné pro aktualizaci uvedeného seznamu. Podstatné informace poskytly i třetí země a mezinárodní organizace. Poskytnuté informace přispívají k závěru, že seznam by měl být 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 jednomu leteckému dopravci uvedenému na seznamu v příloze A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.

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

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

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

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

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

([3]) Nařízení Komise (ES) č. 473/2006 ze dne 22. března 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedený v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 8).

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

(7) Agentura Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala rovněž o výsledcích analýzy prohlídek na odbavovací ploše vyplývajících z programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (dále jen „program SAFA“), jež byly provedeny v rámci programu prohlídek na odbavovací ploše EU stanoveného v nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([5]).

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

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

Letečtí dopravci z Unie

(10) Na základě analýzy provedené agenturou v souvislosti s informacemi, které vyplynuly z prohlídek na odbavovací ploše provedených u letadel leteckých dopravců z Unie a ze standardizačních kontrol provedených agenturou, jež byly rovněž doplněny o informace vyplývající ze specifických kontrol a auditů provedených vnitrostátními leteckými úřady, přijalo několik členských států určitá donucovací opatření a informovalo o nich Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost.

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

Letečtí dopravci z Běloruska

(12) Letečtí dopravci z Běloruska nebyli nikdy zařazeni do přílohy A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.

(13) Komise nadále sledovala pokrok příslušného orgánu Běloruska, konkrétně běloruského úřadu pro civilní letectví (dále jen „úřad AD-BLR“), při posilování jeho schopností zajistit, aby letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Bělorusku, prováděli činnosti v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.

(14) Dne 8. října 2020 uspořádala Komise, agentura a zástupci úřadu AD-BLR technickou schůzku s cílem projednat opatření přijatá úřadem AD-BLR, včetně opatření řešících bezpečnostní problémy, které agentura zjistila během technických posouzení provedených pro účely počátečního hodnocení a průběžného sledování oprávnění provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Komise (EU) č. 452/2014.

(15) Během této schůzky úřad AD-BLR poskytl informace o své nové organizační struktuře, včetně náboru a výcviku zaměstnanců, fungování svého odboru kvality, stavu obnovování osvědčení pro letecké dopravce, kteří získali osvědčení od úřadu AD-BLR, a o dočasných omezeních, jež uložil některým leteckým dopravcům, jakož i o činnostech prováděných v rámci svého programu dohledu. Úřad AD-BLR rovněž uvedl, že dokončil provádění plánu nápravných opatření vypracovaného v reakci na nedostatky zjištěné během unijní posuzovací návštěvy na místě v březnu 2019.

([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).

(16) Dne 17. listopadu 2020 informovala Komise Výbor EU pro leteckou bezpečnost o vysvětleních poskytnutých úřadem AD-BLR. Na tomto základě, i když existují určité nedostatky, pokud jde o některé letecké dopravce, kteří získali osvědčení od úřadu AD-BLR, jež vyžadují nápravu, jako je nepřizpůsobení programu údržby typu provozu letadla nebo nedostatky zjištěné při správě letadlových celků s omezenou a neomezenou dobou životnosti, neopravňují k zařazení těchto leteckých dopravců do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

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

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

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

Letečtí dopravci z Dominikánské republiky

(20) Letečtí dopravci z Dominikánské republiky nebyli nikdy zařazeni do přílohy A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.

(21) Od 27. do 31. ledna 2020 uskutečnili zástupci Komise, agentury a členských států unijní posuzovací návštěvu na místě v Dominikánské republice v prostorech organizace Instituto Dominicano de Aviación Civil (dále jen „institut IDAC“). Ačkoli výsledky této návštěvy ukázaly, že institut IDAC má schopnost dohlížet na činnosti v oblasti letectví v Dominikánské republice, byla zjištěna řada nedostatků v systému dohledu nad bezpečností. Tyto nedostatky však nevyvolávají bezprostřední obavy týkající se bezpečnosti. Institut IDAC vypracoval plán nápravných opatření k řešení zjištěných nedostatků a dne 15. dubna 2020 jej zaslal Komisi.

(22) Dne 4. listopadu 2020 předložil institut IDAC zprávu o pokroku při provádění svého plánu nápravných opatření. Uvedená zpráva o pokroku obsahovala podrobné informace o každém zjištěném nedostatku, jako je analýza hlavních příčin, prováděná nápravná opatření a příslušný pokrok, různé úkoly každého opatření a příslušný pokrok, jakož i podrobná následná opatření. Institut IDAC odhaduje, že jeho plán nápravných opatření byl dokončen z 87,66 %.

(23) Na základě této zprávy se Komise domnívá, že institut IDAC vykazuje v této fázi potřebné schopnosti a ochotu řešit bezpečnostní nedostatky zjištěné během návštěvy a že účinně provádí svůj plán nápravných opatření. Na tomto základě nebylo nutné uspořádat s institutem IDAC slyšení před Výborem EU pro leteckou bezpečnost.

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

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

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

Letečtí dopravci z Kazachstánu

(27) Letečtí dopravci z Kazachstánu byli odstraněni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 v roce 2016 ([6]).

(28) Vzhledem k zjevnému poklesu dohledu nad provozní bezpečností ze strany příslušných orgánů v Kazachstánu zahájila Komise v únoru 2020 konzultace podle čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006. Výbor EU pro leteckou bezpečnost obdržel na svém zasedání v květnu 2020 přehled o situaci v oblasti dohledu nad bezpečností v Kazachstánu.

(29) V návaznosti na zasedání Výboru EU pro leteckou bezpečnost z května 2020 udržují Komise a agentura nepřetržitý kontakt s kazašským Výborem pro civilní letectví (dále jen „výbor CAC KZ“) a akciovou společností Letecká správa Kazachstánu (dále jen „společnost AAK“) za účelem shromažďování dalších údajů a informací. Komise se zejména dotázala na zrušení osvědčení leteckého provozovatele (AOC) dopravce *Sigma Airlines* společností AAK z bezpečnostních důvodů.

(30) Dne 16. října 2020 se uskutečnila schůzka mezi Komisí, agenturou, členskými státy a zástupci výboru CAC KZ a společnosti AAK. Společnost AAK předložila komplexní přehled o svých funkcích, o provádění dohledu nad provozní bezpečností, včetně aktualizace seznamu držitelů osvědčení leteckého provozovatele, registrovaných letadel, nehod, závažných incidentů a událostí v oblasti letectví a svých donucovacích opatření. Rovněž poskytla přehled o svých činnostech v oblasti dohledu, plánech, pokud jde o nábor a výcvik technického personálu, a svém strategickém přístupu k technickému rozvoji v souvislosti s budováním kapacity v oblasti bezpečnosti letectví. Kromě toho společnost AAK informovala o vypracování dalších postupů dohledu, posíleném provádění programu dohledu nad bezpečností a krocích podniknutých za účelem zavedení systému řízení kvality.

(31) Společnost AAK vysvětlila, že společně s výborem CAC KZ přijímá opatření ke zlepšení dohledu nad bezpečností v Kazachstánu, včetně nezbytné změny vnitrostátního právního rámce, což by mělo vést k lepšímu funkčnímu oddělení obou příslušných leteckých úřadů (AAK a CAC KZ).

(32) Na základě informací, které jsou v současné době k dispozici, včetně posouzení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí (TCO) provedeného agenturou a informací poskytnutých společností AAK před schůzkou dne 16. října 2020 i během ní se zdá, že je vyvíjeno značné úsilí k řešení situace letecké bezpečnosti v Kazachstánu, o čemž svědčí i následný vývoj. Komise bere na vědomí dosud přijatá opatření a bude pokračovat ve sledování a posuzování dalšího vývoje situace. V této souvislosti má Komise v úmyslu za pomoci agentury a členských států uskutečnit v Kazachstánu unijní posuzovací návštěvu na místě.

(33) S ohledem na výše uvedené důkazy o opatřeních přijatých společností AAK a výborem CAC KZ a na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se proto Komise domnívá, že pokud jde o letecké provozovatele z Kazachstánu, neexistují v této fázi důvody změnit seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

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

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

Letečtí dopravci z Moldavska

(36) Letečtí dopravci z Moldavska, s výjimkou tří leteckých dopravců *Air Moldova*, *Fly One* a *Aerotranscargo*, byli v roce 2019 zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 ([7]).

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

([7]) 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).

(37) Dne 23. července 2020 se na žádost Moldavska a v rámci průběžné monitorovací činnosti uskutečnila schůzka Komise a zástupců úřadu pro civilní letectví Moldavska (dále jen „úřad CAAM“), během níž úřad CAAM poskytl přehled o svých funkcích včetně základních zásad provádění dohledu nad provozní bezpečností. Další informace, které úřad CAAM poskytl, zahrnovaly přehled rozvoje a aktuální stav jejich plánu nápravných opatření v reakci na připomínky a doporučení vyplývající z unijní posuzovací návštěvy na místě v únoru 2019.

(38) Kromě toho úřad CAAM dne 31. července 2020 v návaznosti na technickou schůzku poskytl dodatečné informace o pokroku dosaženém v souvislosti s plánem nápravných opatření k řešení bezpečnostních nedostatků zjištěných během unijní posuzovací návštěvy na místě. Na základě poskytnutých informací se zdá, že úřad CAAM dosáhl určitého pokroku při provádění mezinárodních bezpečnostních norem. V současné době však neexistuje dostatek důkazů, které by odůvodňovaly zrušení provozních omezení uložených leteckým dopravcům z Moldavska. Poskytnuté informace o zlepšeních by měly být dále ověřeny, nejlépe během unijní posuzovací návštěvy na místě v Moldavsku.

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

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

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

Letečtí dopravci z Pákistánu

(42) Dopravce *Pakistan International Airlines* byl zařazen do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 v březnu 2007 ([8]) a v listopadu 2007 ([9]) byl odstraněn.

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

(44) Tato událost a rovněž přihlédnutí k nedostatečně účinnému provádění systému řízení bezpečnosti vedly agenturu k tomu, aby s účinkem od 1. července 2020 pozastavila oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí u společností *Pakistan International Airlines* a *Vision Air*. K tomuto rozhodnutí přispěl zjevně nedostatečně účinný dohled ze strany úřadu PCAA v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.

(45) Dne 1. července 2020 zahájila Komise konzultace s úřadem PCAA v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006. Komise úřad PCAA požádala, aby poskytl informace o své reakci na prohlášení federálního ministra. Komise zejména požádala o informace o dohledu nad leteckými dopravci registrovanými v Pákistánu, včetně jejich systémů řízení bezpečnosti, jakož i o důkazy, že k podobné situaci nedochází v jiných odvětvích, jako je certifikace palubních průvodčí nebo udělování licencí mechanikům.

(46) Ve dnech 9. července a 25. září 2020 se uskutečnily technické schůzky s úřadem PCAA za účelem projednání poskytnutých informací a přijatých opatření.

(47) Úřad PCAA je v jednání s Komisí kooperativní a transparentní. Komisi informoval, že jeho přezkum situace nakonec vedl ke zrušení nebo pozastavení podvodně získaných průkazů způsobilosti, jakož i k rozhodnutí o zastavení vydávání nových licencí od konce června 2020. Úřad PCAA rovněž uvedl, že byla zavedena nová pravidla v oblasti

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

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

letectví, která mají řešit vznesené otázky, a podle potřeby byla přijata donucovací opatření. Pokud jde o dohled nad systémem řízení bezpečnosti, úřad PCAA připustil, že jeho provádění se nachází v počáteční fázi. Zdá se, že úřad PCAA teprve musí účinně určit hlavní příčiny svých problémů a řešit je udržitelným způsobem.

(48) Na základě informací, které jsou v současné době k dispozici, včetně informací o posouzení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí (TCO) provedeném agenturou je zřejmé, že úřad PCAA vyvíjí značné úsilí o přijetí nápravných opatření potřebných k řešení zjištěné situace letecké bezpečnosti v Pákistánu. Komise bere na vědomí dosud přijatá opatření a bude pokračovat ve sledování a posuzování dalšího vývoje situace. V této souvislosti má Komise v úmyslu za pomoci agentury a členských států uskutečnit v Pákistánu unijní posuzovací návštěvu na místě.

(49) S ohledem na výše uvedené důkazy o opatřeních přijatých úřadem PCAA a na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se proto Komise domnívá, že pokud jde o letecké provozovatele z Pákistánu, neexistují v této fázi důvody změnit seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

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

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

Letečtí dopravci z Ruska

(52) Komise, agentura a příslušné orgány členských států nadále pozorně sledovaly úroveň bezpečnosti leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Rusku a kteří provozují leteckou dopravu v Unii, a to i stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u některých ruských leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

(53) Dne 22. října 2020 se zástupci Komise a agentury setkali se zástupci ruské federální agentury pro leteckou dopravu (dále jen „agentura FATA“), aby na základě zpráv o prohlídkách na odbavovací ploše provedených v období mezi 15. dubnem 2019 a 15. říjnem 2020 přezkoumali úroveň bezpečnosti leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Rusku, a aby zjistili, ve kterých případech by agentura FATA měla posílit své činnosti v oblasti dohledu.

(54) Při přezkumu prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Rusku, nebyly zjištěny žádné závažné ani opakovaně se vyskytující bezpečnostní nedostatky.

(55) Na základě momentálně dostupných informací, včetně informací poskytnutých agenturou FATA během schůzky, se Komise domnívá, že agentura FATA vykazuje v této fázi potřebné schopnosti a ochotu řešit bezpečnostní nedostatky. Na tomto základě nebylo nutné uspořádat s ruskými leteckými úřady nebo s jakýmikoli leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Rusku, slyšení před Výborem EU pro leteckou bezpečnost.

(56) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se proto Komise domnívá, že v této fázi neexistují důvody, aby seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, byl změněn tak, aby do něj byli zařazeni letečtí dopravci z Ruska.

(57) Členské státy by měly i nadále ověřovat účinné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ze strany určitých leteckých dopravců z Ruska stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012.

(58) Pokud by prohlídky odhalily bezprostřední bezpečnostní riziko v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem, může Komise uložit dotčeným leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Rusku, zákaz provozování letecké dopravy a zařadit je na seznam v příloze A nebo v příloze B nařízení (ES) č. 474/2006.

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

(60) 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 rozhodnutí přijatá v souvislosti s aktualizací seznamu leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy nebo omezení v rámci Unie, byla zveřejněna a vstoupila v platnost bezprostředně po jejich přijetí.

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

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

1) příloha A se nahrazuje zněním uvedeným v příloze I tohoto nařízení,

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

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 2. prosince 2020.

Za Komisi,
jménem předsedkyně,
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA I

„Příloha A

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

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Írán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irák
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigérie
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabwe
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Afghánistánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Afghánistán**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghánistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghánistán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Angoly odpovědných za regulační dohled (s výjimkou *TAAG Angola Airlines* a *Heli Malongo*), včetně			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Neznámý	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Neznámý	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Neznámý	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Neznámý	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Arménie odpovědných za regulační dohled, včetně			**Arménie**
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie

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

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
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Arménie
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Arménie
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 069	neuvedeno	Arménie
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Konga (Brazzaville) odpovědných za regulační dohled, včetně			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	Neznámý	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 odpovědných za regulační dohled, včetně			**Demokratická republika Kongo**
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Neznámý	Demokratická republika Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Neznámý	Demokratická republika Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Neznámý	Demokratická republika Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Neznámý	Demokratická republika Kongo
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Neznámý	Demokratická republika Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Neznámý	Demokratická republika Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Neznámý	Demokratická republika Kongo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Neznámý	Demokratická republika Kongo
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Neznámý	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	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Neznámý	Demokratická republika Kongo (DRK)
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Džibutska odpovědných za regulační dohled, včetně			**Džibutsko**
DAALLO AIRLINES	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 No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kyrgyzstánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Kyrgyzstán**
AIR COMPANY AIR KG	50	Neznámý	Kyrgyzstán
AIR MANAS	17	MBB	Kyrgyzstán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyzstán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	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

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
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	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 Moldavska odpovědných za regulační dohled (s výjimkou *Air Moldova*, *Fly One* a *Aerotranscargo*), včetně			**Moldavsko**
Î.M „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Moldavsko
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Moldavsko
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Moldavsko
Î M „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Moldavsko
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Moldavsko
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Moldavsko
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Moldavsko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Nepálu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Nepál**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Neznámý	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	Neznámý	Nepál
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepál
FISHTAIL AIR	017/2001	Neznámý	Nepál
SUMMIT AIR	064/2010	Neznámý	Nepál
HELI EVEREST	086/2016	Neznámý	Nepál
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepál
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Neznámý	Nepál
MAKALU AIR	057 A/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

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
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
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Svatého Tomáše a Princova ostrova odpovědných za regulační dohled, včetně			**Svatý Tomáš a Princův ostrov**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Svatý Tomáš a Princův ostrov
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svatý Tomáš a Princův ostrov
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Sierry Leone odpovědných za regulační dohled			**Sierra Leone**
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Súdánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Súdán**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Súdán
BADR AIRLINES	35	BDR	Súdán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Súdán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Súdán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Súdán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Súdán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Súdán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Súdán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Súdán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Súdán
SUN AIR	51	SNR	Súdán
TARCO AIR	56	TRQ	Súdán“

PŘÍLOHA II

„*PŘÍLOHA B*

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

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC)	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele	Typ letadla podléhající omezení	Poznávací značka/ značky a případně výrobní číslo/čísla letadla podléhajícího omezení	Stát zápisu letadla do rejstříku
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
IRAN AIR	FS100	IRA	Írán	Všechna letadla typu Fokker F100 a typu Boeing B747	Letadla typu Fokker F100, jak je uvedeno v AOC; letadla typu Boeing B747, jak je uvedeno v AOC	Írán
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Severní Korea	Celý letadlový park s výjimkou: 2 letadel typu TU-204	Celý letadlový park s výjimkou: P-632, P-633	Severní Korea“

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