PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/2105

ze dne 9. prosince 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

(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) V nařízení 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 jen „agentura EASA“) Komisi informace, které jsou podstatné pro aktualizaci uvedeného seznamu. Podstatné informace poskytly i třetí země a mezinárodní organizace. Na základě těchto 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 v příloze A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.

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

(5) Komise předala Výboru 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 Arménie, Běloruska, Dominikánské republiky, Rovníkové Guiney, Gabonu, Indonésie, Moldavska a Ruska. Komise rovněž informovala Výbor pro leteckou bezpečnost o situaci v oblasti letecké bezpečnosti v Angole, Iráku, Kongu (Brazzaville), Kyrgyzské republice, Malajsii, Nepálu, Turkmenistánu a Venezuele.

(6) Agentura EASA informovala Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost o technických posouzeních provedených pro účely počátečního hodnocení a o průběžném sledování oprávnění provozovatelů ze třetích zemí vydaných podle ustanovení 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 EASA rovněž Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost informovala o výsledcích analýzy prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel („program SAFA“) v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ([5]).

(8) Agentura EASA Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost dále informovala o projektech technické pomoci prováděných ve třetích zemích, jichž se týká zákaz provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 474/2006. Agentura EASA 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 nesoulad 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 EASA. Komise v této souvislosti zdůraznila, že ke zlepšování bezpečnosti letectví na celém světě je užitečné poskytovat – zejména prostřednictvím nástroje Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „organizace ICAO“) nazvaného „Partnerství pro pomoc při provádění bezpečnosti letectví“ – mezinárodní letecké komunitě informace o technické pomoci poskytované Unií a členskými státy třetím zemím.

(9) Organizace Eurocontrol poskytla Komisi a Výboru pro leteckou bezpečnost informace o aktuálním stavu varovné funkce programu SAFA a provozovatelů ze třetích zemí a poskytla aktuální statistické údaje, pokud jde o výstražné zprávy týkající se leteckých 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, z normalizačních kontrol provedených agenturou EASA a specifických kontrol a auditů provedených vnitrostátními leteckými úřady, přijalo několik členských států určitá donucovací opatření a informovalo o nich Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost. Bulharsko informovalo Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost o opatřeních přijatých v souvislosti s leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Bulharsku.

(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 Arménie

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

(13) Agentura EASA v rámci řízení pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí, jež vede, uskutečnila v červenci 2019 návštěvu na místě u arménského Výboru pro civilní letectví (dále jen „výbor CAC“) a dvou leteckých dopravců, konkrétně společnosti *Taron Avia LLC* a společnosti *Atlantis European Airways*.

(14) Po této návštěvě dospěla agentura EASA k závěru, že výbor CAC při aktualizaci provozních specifikací těchto leteckých dopravců nedodržuje systematicky zavedený proces udělování osvědčení. Výbor CAC navíc nebyl schopen zaručit, že u leteckých dopravců, kterým vydal osvědčení, systematicky posuzuje jejich systémy řízení bezpečnosti, systémy zachování letové způsobilosti a organizace oprávněné k údržbě. Kromě toho výbor CAC nemá dostatečnou kapacitu k tomu, aby u leteckých dopravců mohl odhalovat případy významného nesouladu s mezinárodními bezpečnostními normami.

(15) V návaznosti na zjištění, jež agentura EASA v průběhu řízení pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí učinila, Komise dopisem ze dne 11. října 2019 informovala výbor CAC o řadě bezpečnostních rizik v souvislosti s leteckými dopravci registrovanými v Arménii a vyzvala výbor CAC a leteckého dopravce *Taron Avia LLC*, aby se zúčastnili slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost v souladu s článkem 7 nařízení (ES) č. 2111/2005.

([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 7. listopadu 2019 uspořádala Komise, agentura EASA a výbor CAC technickou schůzku v Bruselu. Během této schůzky výbor CAC předložil informace o svých činnostech v oblasti dohledu, včetně plánů týkajících se jeho reorganizace, o náboru a výcviku technického personálu a o zlepšování své schopnosti v oblasti dohledu. Výbor CAC informoval Komisi, že v důsledku zjištění, jež agentura EASA v červenci 2019 učinila v souvislosti se společností *Taron Avia LLC*, se dne 7. listopadu 2019 rozhodl zrušit osvědčení leteckého provozovatele tohoto leteckého dopravce. Jelikož společnost *Taron Avia LLC* v důsledku toho ukončila svou činnost, nebylo již nutné přizvat tohoto leteckého dopravce ke slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost.

(17) Na základě momentálně dostupných informací, včetně výsledků posouzení provozovatele ze třetí země provedeného agenturou EASA, prohlídek na odbavovací ploše provedených členskými státy v rámci programu SAFA a informací poskytnutých výborem CAC, je Komise toho názoru, že výbor CAC by měl dále rozvíjet svoji kapacitu pro inspekce leteckých dopravců, za které zodpovídá v oblasti vydávání osvědčení a dohledu.

(18) Během slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost, které se konalo dne 20. listopadu 2019, předložil výbor CAC přehled o své organizaci a struktuře, včetně podrobných údajů ohledně pracovníků přidělených do oddělení letové způsobilosti a oddělení letového provozu. Výbor CAC poskytl podrobné informace o přijatých opatřeních týkajících se řady leteckých dopravců registrovaných v Arménii, o výcviku inspektorů a o svém budoucím vývoji, mimo jiné o plánech týkajících se náboru nových inspektorů. Komise zdůraznila, že podle jejího názoru by výbor CAC – jak je tomu u všech úřadů pro civilní letectví – měl vydávat osvědčení leteckého provozovatele a schvalovat zápis letadel ve svém rejstříku pouze tehdy, pokud má plnou schopnost provádět dohled nad nimi.

(19) Kromě toho výbor CAC upozornil na plánované sblížení s regulačním rámcem Unie, k němuž má dojít v důsledku uzavření a provádění dohody o společném leteckém prostoru mezi Evropskou unií a jejími členskými státy a Arménií.

(20) Během slyšení se výbor CAC zavázal, že bude Komisi průběžně informovat o svých činnostech v oblasti dohledu a opatřeních přijatých v zájmu dalšího zlepšení bezpečnosti civilního letectví v Arménii, zejména o dalším rozvoji a provádění státního programu bezpečnosti Arménie.

(21) Komise má v úmyslu za pomoci agentury EASA a s podporou členských států uskutečnit v Arménii návštěvu Unie na místě za účelem posouzení situace s cílem ověřit, zda vydávání osvědčení leteckým dopravcům ze strany výboru CAC a jeho dohled nad nimi probíhají v souladu s příslušnými mezinárodními bezpečnostními normami. Tato návštěva na místě za účelem posouzení situace se zaměří na výbor CAC a na vybrané arménské letecké dopravce.

(22) Ačkoli jednotlivé zjištěné nedostatky budou vyžadovat nápravu, nejsou takového druhu, který by opravňoval k zařazení všech leteckých dopravců z Arménie do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(23) Na základě informací, které jsou v tuto chvíli k dispozici, a společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se proto Komise domnívá, že pokud jde o letecké provozovatele z Arménie, neexistují v této fázi důvody měnit seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

(24) Členské státy by měly i nadále ověřovat účinné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Arménii, upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012, a to u všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Arménii.

(25) 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 Běloruska

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

(27) Dne 17. září 2018 zahájila Komise na základě bezpečnostních nedostatků zjištěných agenturou EASA v rámci řízení pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí konzultace s běloruským úřadem pro civilní letectví (dále jen „úřad AD-BLR“) podle čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006.

(28) Po slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost dne 3. dubna 2019 Výbor pro leteckou bezpečnost uznal pokrok úřadu AD-BLR při provádění mezinárodních bezpečnostních norem, avšak zároveň konstatoval, že by úřad AD-BLR měl dále zlepšit své schopnosti v oblasti dohledu nad bezpečností.

(29) Dne 5. listopadu 2019 uspořádala Komise, agentura EASA a zástupci úřadu AD-BLR technickou schůzku. Účelem této schůzky bylo přezkoumat plán nápravných opatření, který provedl úřad AD-BLR, jakož i související opatření, jež úřad AD-BLR uskutečnil s cílem zajistit účinný soulad svého systému dohledu nad bezpečností s mezinárodními bezpečnostními normami. Při schůzce se dospělo k závěru, že je třeba, aby úřad AD-BLR poskytl Komisi další vysvětlení ohledně některých přijatých opatření. Komise tyto dodatečné informace obdržela dne 14. listopadu 2019.

(30) Kromě toho Komise úřad AD-BLR požádala, aby přezkoumal plán nápravných opatření a dále rozpracoval analýzu hlavních příčin bezpečnostních nedostatků zjištěných během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v březnu 2019, s tím, že tato analýza má být projednána na nejbližší technické schůzce v Bruselu v prvním čtvrtletí roku 2020.

(31) Dne 20. listopadu 2019 Komise podala Výboru pro leteckou bezpečnost zprávu o informacích, které poskytl úřad AD-BLR, tzn. o pokroku dosaženém při zřizování specializované inspekce odpovědné za odvětví letectví, o zřízení odboru kvality, stavu programu obnovování osvědčení pro letecké dopravce, kteří získali osvědčení od úřadu AD-BLR, jakož i o opatřeních přijatých za účelem zlepšení programu dohledu. Komise informovala Výbor pro leteckou bezpečnost také o tom, že situace v oblasti civilního letectví v Bělorusku je nadále bedlivě sledována.

(32) 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.

(33) Členské státy by měly i nadále ověřovat účinné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Bělorusku, upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012, a to u všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Bělorusku.

(34) 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

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

(36) Dne 15. dubna 2019 zahájila Komise na základě bezpečnostních nedostatků zjištěných agenturou EASA v rámci řízení pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí a na základě analýzy prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA konzultace s úřadem Instituto Dominicano de Aviación Civil (dále jen „úřad IDAC“) podle čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006.

(37) Dne 10. října 2019 uspořádala Komise, agentura EASA, zástupce jednoho členského státu a zástupci úřadu IDAC technickou schůzku. Během této schůzky poskytl úřad IDAC Komisi obecné informace o odvětví letectví v Dominikánské republice, pracovnících, kteří jsou k dispozici pro činnosti v oblasti dohledu, a o tom, jak jsou tyto činnosti prováděny. Projednány byly i obtíže, s nimiž se zejména kvůli bezpečnostním nedostatkům setkávají někteří letečtí dopravci při absolvování řízení pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí, jakož i zjištění učiněná během prohlídek na odbavovací ploše v rámci programu SAFA. Úřad IDAC informoval Komisi o tom, že probíhají nápravná opatření k řešení základních příčin bezpečnostních nedostatků, které zjistila agentura EASA. Konkrétně úřad IDAC informoval o probíhajících opatřeních týkajících se školení zaměstnanců.

(38) Během schůzky úřad IDAC informoval i o úrovni provádění státního programu bezpečnosti v Dominikánské republice. Zástupci úřadu jsou přesvědčeni, že jejich činnosti jsou prováděny v plném souladu s mezinárodními bezpečnostními normami, a pozvali zástupce Unie na návštěvu na místě za účelem posouzení situace. Komise je toho názoru, že je skutečně nutné uskutečnit návštěvu Unie na místě za účelem posouzení situace, a to před nejbližším zasedáním Výboru pro leteckou bezpečnost.

(39) Komise a agentura EASA na základě analýzy informací uvedených v předložených dokumentech a získaných při technické schůzce sice zjistily určité nedostatky, ty však nejsou takového druhu, který by opravňoval k zařazení leteckých dopravců z Dominikánské republiky do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(40) Na základě informací, které jsou v tuto chvíli k dispozici, a 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.

(41) Členské státy by měly i nadále ověřovat účinné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Dominikánské republice, upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012, a to u všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Dominikánské republice.

(42) 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 Rovníkové Guineje

(43) V roce 2006 byli do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 zařazeni všichni letečtí dopravci z Rovníkové Guineje.

(44) V říjnu 2017 se v Rovníkové Guineji uskutečnila návštěva Unie na místě za účelem posouzení situace, během níž byla posouzena činnost leteckého úřadu Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (dále jen „úřad AAGE“). Návštěva proběhla i u dvou aktivních leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Rovníkové Guineji, a sice u společností *CEIBA Intercontinental* a *Cronos Airlines*. Při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace bylo zjištěno, že je zapotřebí dalšího zlepšení, aby byl systém dohledu nad bezpečností udržován v aktuálním stavu s ohledem na nedávné změny mezinárodních bezpečnostních norem. Za tímto účelem vypracoval úřad AAGE plán nápravných opatření.

(45) V prosinci 2018 úřad AAGE oznámil Komisi, že má zájem obnovit dialog o změně přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o všechny dopravce, kteří získali osvědčení v Rovníkové Guineji. Dne 12. února 2019 zaslala Komise úřadu AAGE dopis, v němž požádala o podrobnou zprávu o provádění plánu nápravných opatření a o veškeré další relevantní informace, které by naznačovaly pokrok úřadu AAGE při řešení jeho bezpečnostních nedostatků. Mezi 11. červencem a 20. srpnem 2019 poskytl úřad AAGE informace, které však byly neúplné, a proto Komise 10. září 2019 úřad AAGE informovala, že poskytnuté informace nejsou úplné. Dne 17. září 2019 zaslal úřad AAGE více informací týkajících se společnosti *CEIBA Intercontinental* a dne 28. října 2019 pak další informace ohledně společnosti *Cronos Airlines*, jakož i informace týkající se vlastní organizace, zaměstnanců a činností v oblasti dohledu.

(46) Dne 6. listopadu 2019 dospěla agentura EASA k závěru, že byla předložena veškerá požadovaná dokumentace a že tyto informace prokazují zlepšení činností v oblasti dohledu v rámci systému dohledu nad bezpečností úřadu AAGE, včetně posílení dohledu nad oběma komerčními leteckými dopravci *CEIBA Intercontinental* a *Cronos Airlines*. Agentura EASA však rovněž dospěla k závěru, že stále existují pochybnosti ohledně schopnosti úřadu AAGE napravit nedostatky udržitelným způsobem.

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

(48) Členské státy by měly i nadále ověřovat účinné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Rovníkové Guineji, upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012, a to u všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Rovníkové Guineji.

Letečtí dopravci z Gabonu

(49) V roce 2008 ([6]) byli do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 zařazeni všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Gabonu, s výjimkou společností *Gabon Airlines* a *Afrijet*, které byly zařazeny do přílohy B uvedeného nařízení.

(50) Konzultace mezi Komisí a příslušným gabonským orgánem – úřadem Agence Nationale de l'Aviation Civile (dále jen „úřad ANAC Gabon") – pokračovaly s cílem sledovat, jakého pokroku úřad ANAC Gabon dosahuje ve své snaze zajistit, aby jeho systém dohledu nad provozní bezpečností splňoval mezinárodní bezpečnostní normy.

(51) Audit organizace ICAO v lednu 2019 dospěl k závěru, že úřad ANAC Gabon účinně provedl 72,6 % mezinárodních bezpečnostních norem, což představuje nárůst oproti 26,1 %, jichž bylo dosaženo v roce 2016.

(52) Od 14. do 18. října 2019 se v Gabonu uskutečnila návštěva Unie na místě za účelem posouzení situace v prostorách úřadu ANAC Gabon a v prostorách obou leteckých dopravců, kteří v současnosti mají osvědčení – společnosti *Afrijet Business Service* a *Solenta Aviation Gabon*.

(53) Během návštěvy úřad ANAC Gabon prokázal, že v posledních letech dosáhl významného pokroku, konkrétně že je schopen udržovat a prosazovat řádný regulační systém. Zdá se, že gabonské vnitrostátní předpisy jsou pravidelně aktualizovány, jsou-li přijaty nové změny norem organizace ICAO a doporučených postupů. Úřad ANAC Gabon předložil důkazy, že zavedl kvalitně vypracovaný postup pro nábor a výcvik svých pracovníků. Pracovníci jsou dobře kvalifikovaní a motivovaní, ačkoli problémem i nadále zůstává získávání zkušeností. Úřad ANAC Gabon by měl zajistit, aby byl zaveden účinný systém řízení kompetencí, které jsou pro jeho činnost potřeba. Úřad ANAC Gabon poskytl důkazy o tom, že vydání osvědčení leteckých dopravců bylo provedeno v souladu s postupem organizace ICAO a že všechny činnosti byly dobře zdokumentovány. Z důkazů rovněž vyplynulo, že úřad ANAC Gabon má schopnosti dohlížet na činnosti v oblasti letectví v Gabonu a řešit zjištěné bezpečnostní nedostatky.

(54) Při návštěvách u obou leteckých dopravců, kteří v současnosti mají v Gabonu osvědčení, byl vyvozen závěr, že oba tito dopravci mají zachování letové způsobilosti pod svou kontrolou a provádějí operace v souladu s platnými mezinárodními bezpečnostními normami. Při namátkovém hodnocení jiných činností však byly odhaleny některé drobné nedostatky, přičemž žádný z nich nemá bezprostřední dopad na bezpečnost letectví.

(55) Dne 20. listopadu 2019 se uskutečnilo slyšení před Komisí a Výborem pro leteckou bezpečnost, jehož se zúčastnili úřad ANAC Gabon a letečtí dopravci *Afrijet Business Service* a *Solenta Aviation Gabon*.

(56) V jeho průběhu úřad ANAC Gabon představil Komisi a Výboru pro leteckou bezpečnost systém zavedený za účelem zajištění dohledu nad bezpečností provozu leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Gabonu. Vysvětlil, že pokroku v účinném provádění mezinárodních bezpečnostních norem, jejž doložil audit organizace ICAO v roce 2019, bylo dosaženo díky řadě opatření přijatých od roku 2012. Úřad ANAC potvrdil svůj závazek neustále zlepšovat svoji činnost a informoval Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost o provádění plánu nápravných opatření, který byl vypracován v reakci na výsledky návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v říjnu 2019. Jeho součástí jsou strategické cíle vymezené pro budoucnost, jako je zřízení státního programu bezpečnosti, certifikace systému řízení kvality a ještě účinnější provádění mezinárodních bezpečnostních norem. To vše je třeba hodnotit pozitivně. Ovšem vzhledem k předpokládanému nárůstu objemu civilní letecké dopravy v Gabonu bude nutné, aby úřad ANAC Gabon přijal zvláštní zmírňující opatření, zejména pokud jde o množství zaměstnanců organizace a úroveň jejich požadované odborné způsobilosti.

(57) Během slyšení předložila společnost *Afrijet Business Service* přehled své organizace a struktury, své aktuální plány týkající se letadlového parku a rozvoje letových tras a představila klíčové prvky svého systému řízení bezpečnosti, včetně procesu identifikace nebezpečí a zmírňování rizik.

(58) Společnost *Solenta Aviation Gabon* předložila přehled své organizace a struktury, své aktuální plány týkající se letadlového parku a rozvoje letových tras a představila klíčové prvky svého systému řízení bezpečnosti, včetně procesu identifikace nebezpečí a zmírňování rizik. Potvrdila svůj závazek neustále zlepšovat svou úroveň bezpečnosti, vysvětlila složitost svých operací a optimalizace činnosti posádky, včetně postupů řízení bezpečnosti používaných k zajištění bezpečnosti provozu. Dodala, že tyto operace jsou předmětem pečlivé kontroly ze strany úřadu ANAC Gabon.

([6]) 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).

(59) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 proto Komise učinila závěr, že by měl být změněn seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Gabonu, by měli být vyřazeni z příloh A a B nařízení (ES) č. 474/2006.

(60) Členské státy by měly i nadále ověřovat účinné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Gabonu, upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012, a to u všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Gabonu.

(61) 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 Indonésie

(62) V červnu 2018 byly z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 ve znění nařízení Komise (EU) 2018/871 ([7]) odstraněni všichni dopravci z Indonésie. Za účelem dalšího monitorování systému dohledu nad provozní bezpečností v Indonésii Komise a Generální ředitelství civilního letectví Indonésie (dále jen „úřad DGCA Indonesia“) pokračovaly v konzultacích podle čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006. V této souvislosti předložil úřad DGCA Indonesia dopisem ze dne 27. září 2019 informace a přehled o aktuálním stavu činností v oblasti dohledu nad bezpečností za období od března 2019 do září 2019. Kromě aktualizace plánu nápravných opatření v návaznosti na výsledky návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v březnu 2018 zahrnovaly informace, které úřad DGCA Indonesia předložil, i aktualizace seznamu držitelů osvědčení leteckého provozovatele, registrovaných letadel, nehod, závažných incidentů a událostí v oblasti letectví a donucovacích opatření přijatých úřadem DGCA Indonesia.

(63) Úřad DGCA Indonesia také Komisi informoval o tom, že díky nápravným opatřením přijatým v návaznosti na validační misi koordinovanou organizací ICAO, která se uskutečnila v roce 2017, dochází k soustavnému zlepšování, zvláště v oblasti letové způsobilosti.

(64) Poté, co Komise předložené informace a dokumentaci přezkoumala, dospěla k závěru, že většina vysvětlení týkajících se plánu nápravných opatření, závažných incidentů a donucovacích opatření je přiměřená. Proto byla některá zjištění v rámci plánu nápravných opatření uzavřena a navrhovaná nová data uzavření byla přijata.

(65) Dne 29. října 2019 byla vydána závěrečná zpráva o nehodě letu JT610 společnosti *Lion Air*. V rámci průběžného sledování Indonésie požádá Komise úřad DGCA Indonesia, aby i nadále poskytoval související informace, zejména pokud jde o opatření navazující na bezpečnostní doporučení obsažená ve zprávě.

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

(67) Členské státy by měly i nadále ověřovat účinné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Indonésii, upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012, a to u všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Indonésii.

(68) 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.

([7]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/871 ze dne 14. června 2018, 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 152, 15.6.2018, s. 5).

Letečtí dopravci z Moldavska

(69) V dubnu 2019 ([8]) podléhali všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Moldavsku (s výjimkou leteckých dopravců *Air Moldova*, *Fly One* a *Aerotranscargo*) úplnému zákazu provozování letecké dopravy, a to zejména kvůli neschopnosti úřadu pro civilní letectví Moldavska (dále jen „úřad CAAM“) zavést příslušné mezinárodní bezpečnostní normy a vynucovat jejich dodržování.

(70) Nízká úroveň provádění mezinárodních bezpečnostních norem byla zjištěna během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v únoru 2019, při níž byla vznesena řada připomínek, pokud jde o předpisy, postupy a praxi úřadu CAAM.

(71) Dne 24. října 2019 se uskutečnila technická schůzka mezi zástupci Komise, agentury EASA, jednoho členského státu a úřadu CAAM. Během této schůzky úřad CAAM předložil informace o opatřeních přijatých za účelem vytvoření vnitrostátního právního rámce, který by byl v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami a zaměřen na zlepšení systému dohledu nad bezpečností v Moldavsku, včetně kroků, jež byly učiněny pro posílení funkce řízení kvality v tomto úřadu.

(72) Úřad CAAM rovněž poskytl informace o své nové příručce pro řízení, kontrolním seznamu analýzy nedostatků státního programu bezpečnosti společně se státní politikou bezpečnosti a o stavu provádění systému řízení bezpečnosti pro moldavské letecké dopravce. Kromě toho úřad CAAM informoval Komisi, že v důsledku auditů a inspekcí provedených u leteckých dopravců, kteří byli registrováni v Moldavsku, byla pozastavena čtyři osvědčení leteckého provozovatele, z nichž dvě byla obnovena a dvě nakonec zrušena, a to osvědčení společností *CA Î.M „TANDEM AERO“ SRL* a *CA „OSCAR JET“ SRL*.

(73) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 Komise učinila závěr, že by měl být změněn seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letečtí dopravci *CA Î.M „TANDEM AERO“ SRL* a *CA „OSCAR JET“ SRL* by měli být vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

(74) Členské státy by měly i nadále ověřovat účinné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Moldavsku, upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012, a to u všech leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Moldavsku.

(75) 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

(76) Komise, agentura EASA 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 upřednostňováním prohlídek na odbavovací ploše u některých ruských leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

(77) Dne 25. října 2019 se zástupci Komise, agentury EASA a jednoho členského státu 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 19. březnem 2019 a 4. říjnem 2019 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.

(78) 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. Během schůzky informovala agentura FATA Komisi o opatřeních přijatých s cílem zajistit, aby letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Rusku, dodržovali požadavky týkající se znalostí anglického jazyka, jak je stanoví organizace ICAO.

(79) 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 dospěla Komise k závěru, že není nutné uspořádat s ruskými leteckými úřady nebo s jakýmikoli leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Rusku, slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost.

([8]) 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).

(80) 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.

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

(82) 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.

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

(84) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru 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 9. prosince 2019.

Za Komisi,
jménem předsedy,
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA I

Příloha A nařízení (ES) č. 474/2006 se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA A

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

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	Íránská islámská republika
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irák
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigérie
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
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
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Angoly odpovědných za regulační dohled (s výjimkou *TAAG Angola Airlines* a *Heli Malongo*), včetně			**Angolská republika**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angolská republika
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Neznámý	Angolská republika
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angolská republika
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Neznámý	Angolská republika
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Neznámý	Angolská republika
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Neznámý	Angolská republika
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angolská republika

[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
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	Neznámý	Konžská republika
EMERAUDE	RAC06-008	Neznámý	Konžská republika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Konžská republika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Konžská republika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S. A.	RAC 06-014	Neznámý	Konžská republika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Neznámý	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	Neznámý	Demokratická republika Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Neznámý	Demokratická republika Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Neznámý	Demokratická republika Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Neznámý	Demokratická republika Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratická republika Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Neznámý	Demokratická republika Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Neznámý	Demokratická republika Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Neznámý	Demokratická republika Kongo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Neznámý	Demokratická republika Kongo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Neznámý	Demokratická republika Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	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**
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Neznámý	Demokratická republika Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Neznámý	Demokratická republika Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratická republika Kongo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Neznámý	Demokratická republika Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Neznámý	Demokratická republika Kongo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Neznámý	Demokratická republika Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Neznámý	Demokratická republika Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Neznámý	Demokratická republika Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Neznámý	Demokratická republika Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Neznámý	Demokratická republika Kongo
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Džibutska odpovědných za regulační dohled, včetně			**Džibutsko**
DAALLO AIRLINES	Neznámý	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

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**
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
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

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**
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Moldavska odpovědných za regulační dohled, s výjimkou dopravců *Air Moldova*, *Fly One* a *Aerotranscargo*, včetně			**Moldavská republika**
Î.M „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Moldavská republika
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Moldavská republika
CA „AIR STORK“ SRL	MD018	MSB	Moldavská republika
Î M „MEGAVIATION“ SRL	MD019	ARM	Moldavská republika
CA „PECOTOX-AIR“ SRL	MD020	PXA	Moldavská republika
CA „TERRA AVIA“ SRL	MD022	TVR	Moldavská republika
CA „FLY PRO“ SRL	MD023	PVV	Moldavská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Nepálu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Nepálská federativní demokratická republika**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepálská federativní demokratická republika
FISHTAIL AIR	017/2001	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
GOMA AIR	064/2010	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepálská federativní demokratická republika
MAKALU AIR	057 A/2009	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepálská federativní demokratická 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	Třípísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
SAURYA AIRLINES	083/2014	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepálská federativní demokratická republika
SIMRIK AIR	034/2000	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepálská federativní demokratická republika
SITA AIR	033/2000	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
TARA AIR	053/2009	Neznámý	Nepálská federativní demokratická republika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepálská federativní demokratická 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	Neznámý	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Neznámý	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Neznámý	Neznámý	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Neznámý	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Neznámý	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Neznámý	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Neznámý	Neznámý	Sierra Leone
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Súdánu odpovědných za regulační dohled, včetně			**Súdánská republika**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Súdánská republika
BADR AIRLINES	35	BDR	Súdánská republika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	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**	**Třípísmenný kód ICAO**	**Stát provozovatele**
ELDINDER AVIATION	8	DND	Súdánská republika
GREEN FLAG AVIATION	17	Neznámý	Súdánská republika
HELEJETIC AIR	57	HJT	Súdánská republika
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Súdánská republika
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Súdánská republika
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Súdánská republika
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Súdánská republika
SUN AIR	51	SNR	Súdánská republika
TARCO AIR	56	TRQ	Súdánská republika“

PŘÍLOHA II

Příloha B nařízení (ES) č. 474/2006 se nahrazuje tímto:

„*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**
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	Íránská islámská republika	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.	Íránská islámská republika
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Korejská lidově demokratická republika	Celý letadlový park s výjimkou: 2 letadel typu TU-204.	Celý letadlový park s výjimkou: P-632, P-633.	Korejská lidově demokratická republika“

[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.