

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2021/2070****ze dne 25. listopadu 2021,****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 <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 4 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 <sup>(2)</sup> 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. 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 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 článkem 15 nařízení (ES) č. 2111/2005 (dále jen „Výbor EU pro leteckou bezpečnost“).
- (5) Komise předala Výboru EU pro leteckou bezpečnost informace o probíhajících společných konzultacích podle nařízení (ES) č. 2111/2005 a nařízení Komise (ES) č. 473/2006 <sup>(3)</sup> s příslušnými orgány a leteckými dopravci z Arménie, Komor, Iráku, Kazachstánu, Libye, Mexika, Moldavska, Pákistánu, Ruska a Jižního Súdánu. Komise Výbor EU pro leteckou bezpečnost informovala také o situaci v oblasti letecké bezpečnosti v Kongu (Brazzaville), Rovníkove Guineji, Madagaskaru, Súdánu a Surinamu.
- (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 <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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 provedených v rámci programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (dále jen „program SAFA“) v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 <sup>(5)</sup>.
- (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 a Francie rovněž poskytly 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 Unii 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 zakazu 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 a agentura coby příslušný orgán určitá nápravná a donucovací opatření a informovalo o nich Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost.
- (11) Členské státy a agentura coby příslušný orgán 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 hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika.

#### **Letečtí dopravci z Arménie**

- (12) V červnu 2020 byli letečtí dopravci z Arménie zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/736 <sup>(6)</sup>.
- (13) Dne 3. listopadu 2021 se uskutečnila technická schůzka Komise, agentury, členských států a arménského Výboru pro civilní letectví (dále jen „výbor CAC“), během níž výbor CAC poskytl aktuální informace o opatřeních přijatých od technické schůzky, jež se konala dne 15. dubna 2021 k řešení zjištěných bezpečnostních nedostatků. Výbor CAC poskytl přehled o nejnovějším vývoji v souvislosti s právním rámcem civilního letectví v Arménii, informace o dalším rozvoji funkcí a povinností oddělení/sekcí výboru CAC a příručku lidských zdrojů.
- (14) Výbor CAC rovněž informoval Komisi o nově vypracované příručce pro řízení bezpečnosti a o školeních o systému řízení bezpečnosti, která absolvovali pracovníci výboru CAC.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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 zakazu provozování letecké dopravy nebo provozním omezením v Unii (Úř. věst. L 172, 3.6.2020, s. 7).

- (15) Výbor CAC dále informoval Komisi, že osvědčení leteckého provozovatele (AOC) leteckých dopravců *Atlantis Armenian Airlines* a *Fly Armenia Airways* byla zrušena a že nový letecký dopravce *Flyone Armenia* (AOC č. 074) získal osvědčení. Vzhledem k tomu, že výbor CAC neprokázal, že má dostatečnou schopnost provádět a prosazovat příslušné bezpečnostní normy, není vydání osvědčení leteckého provozovatele tomuto novému leteckému dopravci zárukou dostatečného dodržování mezinárodních bezpečnostních norem.
- (16) Komise bere na vědomí pokrok dosažený výborem CAC při řešení problémů v oblasti bezpečnosti letectví, jež vedly v červnu 2020 k zařazení leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Arménii, do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006. Z informací a dokumentace poskytnuté výborem CAC však nevyplývá dostatek důkazů o tom, že bezpečnostní nedostatky zjištěné během unijní posuzovací návštěvy na místě v roce 2020 byly účinně vyřešeny s cílem zajistit soulad s mezinárodními bezpečnostními normami. Komise bude i nadále spolupracovat s výborem CAC a sledovat další přijatá opatření a činnosti prováděné za účelem řešení těchto bezpečnostních nedostatků, včetně schopností výboru CAC v oblasti dohledu nad bezpečností. V této souvislosti bylo uvedeno, že agentura bude řídit projekt technické pomoci s cílem podporovat úsilí výboru CAC o posílení dohledu nad provozní bezpečností v Arménii.
- (17) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že pokud jde o letecké dopravce z Arménie, měl by být seznam leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, změněn tak, aby letecký dopravce *Flyone Armenia* byl zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 a aby byli z uvedené přílohy vyřazeni letečtí dopravci *Atlantis Armenian Airlines* a *Fly Armenia Airways*.
- (18) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné 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 Komor

- (19) Letecký dopravce *Air Service Comores* byl zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 dne 22. března 2006.
- (20) Dne 12. října 2006 byl letecký dopravce *Air Service Comores* přefazován z přílohy A do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 nařízením Komise (ES) č. 1543/2006 (<sup>7</sup>).
- (21) V rámci průběžné monitorovací činnosti požádala Komise agenturu Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie de l'Union des Comores (dále jen „agentura ANACM“), aby poskytla seznam všech držitelů osvědčení leteckého provozovatele, kteří získali osvědčení na Komorách.
- (22) Dne 15. července 2021 agentura ANACM písemně potvrdila ukončení činnosti leteckého dopravce *Air Service Comores*.
- (23) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 Komise učinila závěr, že seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, by měl být změněn a letecký dopravce *Air Service Comores* by měl být vyřazen z přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006.
- (24) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení na Komorách, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (25) Pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývá, 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.

<sup>7</sup>) 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).

**Letečtí dopravci z Iráku**

- (26) V prosinci 2015 byl letecký dopravce *Iraqi Airways* zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/2322 <sup>(8)</sup>.
- (27) Dne 17. června 2021 se na žádost Iráku a v rámci průběžné monitorovací činnosti Komise uskutečnila technická schůzka Komise, agentury, členských států a iráckého úřadu pro civilní letectví (dále jen „úřad ICAA“). Během této schůzky poskytl úřad ICAA aktuální informace o opatřeních přijatých od zařazení dopravce *Iraqi Airways* do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 a informace o stavu dokončení administrativního auditu přístupu soustavného sledování Všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu (dále jen „USOAP CMA“) organizace ICAO.
- (28) Kromě toho úřad ICAA Komisi oznámil, že všechna doporučení vyplývající z projektu technické pomoci pro úřad ICAA, který agentura poskytla v roce 2017, byla zohledněna a provedena. Jako doplněk k informacím poskytnutým před technickou schůzkou se úřad ICAA zavázal poskytnout další důkazy k prokázání uvedeného pokroku. Během druhé části této schůzky Komise a agentura na konkrétní žádost Iráku poskytly objasnění ohledně postupu pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí za účelem budoucí žádosti dopravce *Iraqi Airways* nebo jiných leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Iráku, o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí.
- (29) Komise na schůzce, která se konala dne 17. června 2021, upřesnila, že by mohla zvážit vyřazení dopravce *Iraqi Airways* z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006, jakmile informace, mimo jiné prostřednictvím unijní posuzovací návštěvy na místě, potvrdí, že Irák dodržuje normy ICAO v oblasti vydávání osvědčení a dohledu, a jakmile dopravce *Iraqi Airways* agentuře a Komisi prokáže, že důvody vedoucí k zápornému rozhodnutí o osvědčení provozovatele ze třetích zemí z roku 2015 byly odstraněny.
- (30) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Iráku.
- (31) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Iráku, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

**Letečtí dopravci z Kazachstánu**

- (32) V prosinci 2016 byli letečtí dopravci z Kazachstánu vyřazení z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 prováděcím nařízením Komise (EU) 2016/2214 <sup>(9)</sup>.
- (33) V únoru 2020 byly v rámci průběžného monitorování systému dohledu nad bezpečností v Kazachstánu zahájeny formální konzultace s příslušnými orgány Kazachstánu. V této souvislosti obdržel Výbor EU pro leteckou bezpečnost na svém zasedání v květnu 2021 přehled o situaci v oblasti dohledu nad bezpečností v Kazachstánu.
- (34) V návaznosti na jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost z května 2021 uskutečnili ve dnech 11. až 15. října 2021 odborníci z Komise, agentury a členských států unijní posuzovací návštěvu na místě v Kazachstánu v kazašském Výboru pro civilní letectví (dále jen „výbor CAC KZ“) a akciové společnosti Letecká správa Kazachstánu (dále jen „společnost AAK“) a u vzorku tří leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Kazachstánu, konkrétně *Air Astana*, *Jupiter Jet* a *Qazaq Air*.

<sup>(8)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2322 ze dne 10. prosince 2015, 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 328, 12.12.2015, s. 67).

<sup>(9)</sup> 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).

- (35) Činnosti v rámci posuzovací návštěvy se zaměřovaly na společnost AAK s ohledem na její převládající úlohu a odpovědnost za činnosti dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Kazachstánu. Zástupci výboru CAC KZ se však účastnili všech posuzovacích činností, neboť řada politických činností, jako je přijetí postupů společnosti AAK, spadá do jeho působnosti.
- (36) Z posuzovací návštěvy je zřejmé, že ačkoli společnost AAK vykazuje silné stránky, stále existují nedostatky, jako je nedodržení povinností společnosti AAK během postupů vydávání osvědčení leteckých dopravců. Kromě toho by měl být proces dohledu upraven a v případě potřeby posílen, aby se zajistilo, že všichni letečtí dopravci podléhají dohledu úměrnému jejich velikosti a komplexnosti, a aby bylo zajištěno nepřetržité dodržování platných mezinárodních bezpečnostních norem.
- (37) Kromě toho by výbor CAC KZ měl věnovat větší pozornost zajištění průběžné aktualizace právního rámce, pokud jde o začlenění změn příloh organizace ICAO do kazašských předpisů. Výbor CAC KZ a společnost AAK musí zajistit zavedení řádných vnitřních mechanismů a postupů, jimiž se stávající právní a technický rámec promítne do běžných činností a postupů organizace. V této souvislosti by výbor CAC KZ a společnost AAK měly zlepšit své celkové funkce řízení kvality, jakož i státní program bezpečnosti Kazachstánu, aby se zajistilo, že potenciální bezpečnostní rizika budou systematicky a včas identifikována a náležitě zmírněna.
- (38) Pokud jde o licenční činnosti prováděné společností AAK za účelem zajištění plnění povinností Kazachstánu v oblasti udělování licencí jakožto smluvního státu ICAO, posuzovací tým určil oblasti, které vyžadují zlepšení, zejména postupy inspektorů, systém teoretických zkoušek letové posádky a postupy umožňující standardizovaný přístup ke kvalifikaci letových examinátorů a dohledu nad nimi.
- (39) Personál, který provádí kontrolu letové způsobilosti, má dobrou znalost platných postupů v rámci společnosti AAK. Jsou však nutná další zlepšení, zejména v oblasti opakovacího a specializovaného výcviku, aby byla zaručena požadovaná kvalifikace inspektorů. Na vzorku činností vykonávaných personálem, který provádí kontrolu letové způsobilosti, byly prokázány odchylky od požadavků, zejména v oblasti vydávání osvědčení a dohledu u provozovatelů a organizací vykonávajících údržbu.
- (40) Společnost *Air Astana*, hlavního kazašského leteckého dopravce v oblasti přepravy cestujících i nákladní přepravy, navštívil dne 13. října 2021 posuzovací tým v rámci zvláštní návštěvy. Letecký dopravce má zavedený dobře fungující a spolehlivý systém řízení bezpečnosti, který mu poskytuje užitečné údaje. Celkově bylo na základě přezkumu vzorku možné potvrdit, že byl zaveden spolehlivý a funkční systém kontroly dodržování předpisů. Vrcholné vedení společnosti těmto systémům dobře rozumí a používá je k odhalování rizik a přijímání vhodných opatření ke zmírnění nejvyšších rizik na přijatelnou úroveň.
- (41) Provozní činnosti leteckého dopravce jsou podporovány kvalifikovanými technikami a stanicemi traťové údržby způsobilými pro provádění údržby. Během návštěvy nebyly zjištěny žádné problémy ani nedostatky v oblasti letové způsobilosti.
- (42) Letecký dopravce prokázal, že má spolehlivý a strukturovaný systém pro kontrolu různých aspektů výcviku letové posádky, palubních průvodců a referentů pro letový provoz/letových dispečerů, včetně instruktorů a letových examinátorů. Na vzorku souborů byla prokázána sledovatelnost osvědčení o výcviku a řádně vyplněné formuláře.
- (43) Společnost *Jupiter Jet* je kazašský nákladní letecký dopravce se sídlem v Almaty a dne 13. října 2021 ji navštívil posuzovací tým v rámci zvláštní návštěvy. Byla založena jako *Joint-Stock Company Air Company ATMA* v roce 1996 a poté byla v roce 2016 přejmenována. Provozuje charterové služby *ad hoc* s jedním letadlem Antonov AN-12.
- (44) Přestože letecký dopravce vyvinul a zavedl systém řízení bezpečnosti, k dosažení požadované úrovně vyspělosti systému jsou zapotřebí další zlepšení.
- (45) Letecký dopravce prokázal, že má spolehlivý a strukturovaný systém pro kontrolu různých aspektů zachování letové způsobilosti.

- (46) Během návštěvy bylo zjištěno, že postupy související s elektronickou letovou aktovkou (EFB) jako součást provozní příručky jsou velmi obecné. Kromě toho bylo v provozní příručce rovněž zjištěno, že některé z postupů nebyly aktuální nebo plně vypracované, např. kapitola týkající se provozního výstražného protisrážkového systému (TCAS) neobsahovala všechny standardní výzvy TCAS 7.1 a související postupy. Provozní příručka musí být přezkoumána a zkontrolována z hlediska souladu s platnými normami.
- (47) Společnost *Qazaq Air*, založená v roce 2015, je meziregionálním leteckým dopravcem v oblasti přepravy cestujících i nákladní přepravy se sídlem v Nur-Sultanu a provozuje letecký park zahrnující pět turbovtulových letadel De Havilland Dash-8-Q400NG. Posuzovací tým navštívil leteckého dopravce dne 14. října 2021 v rámci zvláštní návštěvy.
- (48) Letecký dopravce *Qazaq Air* má zavedený systém řízení bezpečnosti, který mu poskytuje užitečné údaje. Během posouzení však bylo zjištěno, že společnost *Qazaq Air* nevykonávala systematicky všechny činnosti v souladu s požadavky uvedenými v příručce pro řízení bezpečnosti, např. nebyly provedeny žádné audity bezpečnosti a dosud nebyl ukončen výcvik reakce na mimořádné události.
- (49) Letecký dopravce vyvinul a zavedl funkci kontroly dodržování předpisů, jsou však zapotřebí další zlepšení, aby byl zajištěn její plný potenciál, zejména pokud jde o uzavírání zjištění z interních auditů.
- (50) Během posouzení byly zjištěny určité nesrovnalosti v provozní příručce leteckého dopravce. Zvláště znepokojující je skutečnost, že letecký dopravce nestanovil kritéria způsobilosti letových posádek pro provoz za podmínek nízké dohlednosti, přestože byl tento letecký dopravce schválen pro provoz za podmínek nízké dohlednosti.
- (51) Společnost *Qazaq Air* používá pro svou letovou posádku počítačový systém plánování a sledování posádky. Při posuzování záznamů o výcviku letových dispečerů bylo zjištěno, že řada opakovacích výcviků se neuskutečnila včas.
- (52) Výbor EU pro leteckou bezpečnost dospěl na základě svých jednání k závěru, že je třeba věnovat zvláštní pozornost monitorování následných činností výboru CAC KZ a společnosti AAK, mimo jiné prostřednictvím slyšení výboru CAC KZ a společnosti AAK na příštím zasedání Výboru EU pro leteckou bezpečnost, s cílem reagovat na připomínky vznesené během posuzovací návštěvy, a zejména pokud jde o vypracování a účinné provádění vhodného plánu nápravných opatření.
- (53) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Kazachstánu.
- (54) 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 těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (55) 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 Libye**

- (56) V prosinci 2014 byli letečtí dopravci z Libye zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 prováděcím nařízením Komise (EU) č. 1318/2014 <sup>(10)</sup>.
- (57) Libyjský úřad pro civilní letectví (dále jen „úřad LYCAA“) dopisem ze dne 2. června 2021 poskytl informace o své struktuře, systému a činnostech v oblasti dohledu, včetně příruček interních postupů pro inspektory, pokynů pro organizace pro civilní letectví, formulářů pro odborníky a organizace v oblasti letectví, donucovacích opatření přijatých od roku 2019 a současného seznamu držitelů osvědčení leteckého provozovatele a registrovaných letadel.

<sup>(10)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1318/2014 ze dne 11. prosince 2014, 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 355, 12.12.2014, s. 8).

- (58) Z poskytnutých informací vyplývá, že úřad LYCAA udělil osvědčení dvěma novým leteckým dopravcům, konkrétně *Berniq Airways* (AOC 032/21) a *Hala Airlines* (AOC 033/21), a že letecký dopravce *Global Aviation and Services* změnil svůj název na *Global Air Transport*. Vzhledem k tomu, že úřad LYCAA neprokázal, že má dostatečnou schopnost provádět a prosazovat příslušné bezpečnostní normy, není vydání osvědčení leteckého provozovatele těmto novým leteckým dopravcům zárukou dostatečného dodržování mezinárodních bezpečnostních norem.
- (59) Dne 1. září 2021 se na žádost Libye a v rámci průběžné monitorovací činnosti uskutečnila technická schůzka Komise, agentury, členských států a zástupců úřadu LYCAA. Během této schůzky úřad LYCAA poskytl přehled o své organizaci a funkcích včetně základních zásad provádění dohledu nad provozní bezpečností. Další informace, které úřad LYCAA poskytl, zahrnovaly aktualizovaný přehled rozvoje a aktuální stav jeho opatření v reakci na doporučení jež vyplynula z projektu technické pomoci pro úřad LYCAA a jež v roce 2019 předložila agentura. Úřad LYCAA rovněž poskytl informace o výsledcích administrativního auditu USOAP CMA organizace ICAO, který byl proveden v roce 2020.
- (60) Zatímco úřad LYCAA dosáhl omezeného pokroku při provádění mezinárodních bezpečnostních norem, Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost na základě informací a dokumentace poskytnutých úřadem LYCAA, včetně informací poskytnutých úřadem LYCAA na technické schůzce dne 1. září 2021, dospěly k závěru, že úřad LYCAA nebyl schopen prokázat účinné dodržování a provádění příslušných mezinárodních bezpečnostních norem.
- (61) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že seznam uvádějící letecké dopravce z Libye, kteří podléhají zákazu provozovat leteckou dopravu v Unii, v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006 by měl být změněn tak, aby zahrnoval letecké dopravce *Berniq Airways* a *Hala Airlines*.
- (62) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Libyi, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

### **Letečtí dopravci z Mexika**

- (63) Letečtí dopravci z Mexika nebyli nikdy zařazeni do přílohy A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.
- (64) Po smrtelné nehodě mexického leteckého dopravce *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*) na Kubě dne 18. května 2018 se Komise obrátila na mexický úřad *Dirección General de Aeronáutica Civil* (dále jen „mexický úřad DGAC“) a požádala jej o podrobné informace. Dne 16. října 2018 Komise, agentura a mexický úřad DGAC zahájily formální konzultace, včetně technické schůzky.
- (65) Na základě uskutečněných konzultací, poskytnutých informací a údajů z unijního programu SAFA a programu týkajícího se provozovatelů ze třetích zemí, které v té době nevykazovaly závažné nebo systémové problémy, dospěla Komise k závěru, že situace v oblasti bezpečnosti letectví v Mexiku nevyvolává naléhavé obavy týkající se bezpečnosti.
- (66) Dne 25. května 2021 udělil Federální letecký úřad Spojených států (dále jen „FAA“) mexickému úřadu DGAC v rámci svého programu posouzení bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy (IASA) hodnocení kategorie 2, neboť měl za to, že mexický úřad DGAC nesplňuje mezinárodní bezpečnostní normy.
- (67) Dne 23. června 2021 zaslala Komise mexickému úřadu DGAC dopis, v němž vyjádřila obavy vzbuzené rozhodnutím FAA a požádala o veškeré relevantní informace, které by naznačovaly rozsah obav týkajících se bezpečnosti zjištěných FAA.
- (68) Dne 20. září 2021 poskytl mexický úřad DGAC Komisi informace o nedostacích zjištěných FAA v souvislosti s kritickými prvky ICAO a o programech technické pomoci a činnostech prováděných za účelem řádného řešení těchto otázek.

- (69) Na základě dostupných informací, včetně informací poskytnutých mexickým úřadem DGAC dopisem ze dne 20. září 2021, se Komise domnívá, že mexický úřad DGAC vykazuje v této fázi potřebné schopnosti a ochotu řešit bezpečnostní nedostatky, jsou-li zjištěny.
- (70) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Mexika.
- (71) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Mexiku, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (72) 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

- (73) V dubnu 2019 byli letečtí dopravci z Moldavska, s výjimkou leteckých dopravců *Air Moldova*, *Fly One* a *Aerotranscargo*, zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/618 <sup>(11)</sup>.
- (74) V návaznosti na jednání Výboru EU pro leteckou bezpečnost z května 2021 uskutečnili ve dnech 20. až 24. září 2021 odborníci z Komise, agentury a členských států unijní posuzovací návštěvu na místě v Moldavsku v úřadu pro civilní letectví Moldavska (dále jen „úřad CAAM“) a u vzorku tří leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Moldavsku, konkrétně *Terra Avia*, *Fly Pro* a *HiSky*.
- (75) Ze zprávy o posuzovací návštěvě vyplývá, že úřad CAAM dosáhl od unijní posuzovací návštěvy na místě v roce 2019 značného zlepšení v řadě oblastí. Obzvláště důležitá byla stabilita, jíž úřad CAAM dosáhl z hlediska tvorby vnitrostátních předpisů v oblasti letectví, a prokázaná vyspělost, pokud jde o provádění řádného a účinného dohledu. Bylo zjištěno, že úřad CAAM vynaložil značné úsilí o aktualizaci většiny vnitrostátních předpisů a o vypracování nových. Úřad CAAM pracuje na vytvoření vhodného poradenského materiálu na podporu svých zaměstnanců při vykonávání dohledu.
- (76) Úřad CAAM vyvinul silný systém řízení kvality. Byl dodržen plán auditu na rok 2021 a audity a inspekce byly provedeny podle harmonogramu. Zjištění, jež vyplynula v důsledku této činnosti, byla nebo jsou řešena odpovědnými pracovníky.
- (77) Licenční činnosti vykonává úřad CAAM v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Posuzovací tým však určil oblasti, v nichž jsou zapotřebí další zlepšení, zejména dokončení systému teoretických zkoušek pro soukromé piloty a pověření letecké lékařské a posílení dohledu inspektory úřadu CAAM nad letovými examinátory.
- (78) Program průběžného dohledu je komplexní, pokud jde o oblasti a počet auditů, a kvalifikace a zkušenosti inspektorů jsou náležitě zohledněny ve stávajících i budoucích plánovaných školeních. Provedené audity jsou řádně zdokumentovány a monitorovány, zejména pokud jde o opatření přijatá leteckými dopravci včetně nápravných opatření a analýzy hlavních příčin. Je však nutná další standardizace postupů inspekce, zejména pokud jde o zaznamenávání zjištění získaných během inspekčních činností.
- (79) Úřad CAAM je schopen zajistit dostatečný počet zaměstnanců odpovídající současné velikosti a rozsahu leteckého průmyslu, který je předmětem dohledu. Všichni dotazovaní zaměstnanci byli kvalifikovaní a disponovali potřebnými znalostmi. Programy a plány teoretické odborné přípravy byly vhodné.

<sup>(11)</sup> 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) Tým dospěl k závěru, že úřad CAAM je s to dohlížet na činnosti v oblasti letectví v Moldavsku, udržovat zdravý regulační systém a provádět a vynucovat stávající předpisy v oblasti letectví, a to v zájmu řešení vzniklých bezpečnostních nedostatků. Systém dohledu nad bezpečností provozu je v Moldavsku dobře zaveden, i když stále probíhají některé činnosti zaměřené na další zlepšení daného systému a jeho udržování v aktuálním stavu s ohledem na nedávné změny v mezinárodních bezpečnostních normách.
- (81) Společnost *Terra Avia* byla založena v roce 2005 jako soukromý letecký dopravce a provozuje Boeing 747 na pravidelné nákladní lety a Airbus A320 na charterové osobní lety. Letecký dopravce má funkční systém kontroly dodržování předpisů a systém řízení bezpečnosti. Tým během posuzování systému řízení bezpečnosti leteckého dopravce určil některé oblasti, které vyžadují další zlepšení. Letecký dopravce zaujal velmi pozitivní postoj k dalšímu zdokonalování bezpečnostních systémů.
- (82) Řízení zachování letové způsobilosti provádějí dvě různé struktury: jedna se nachází v Moldavsku a druhá v Šardžá (Spojené arabské emiráty). Posuzovací tým dospěl k závěru, že letecký dopravce musí zlepšit svůj systém vedení záznamů o různých činnostech údržby prováděných na různých místech týkajících se jeho letadel.
- (83) Provozní příručka společnosti *Terra Avia* odráží prováděné operace a je vypracována v souladu s platnými předpisy Moldavska, i když je opodstatněné aktualizovat ji tak, aby zahrnovala politiku v oblasti nebezpečného zboží.
- (84) Společnost *Fly Pro* provozuje dvě nákladní letadla Boeing 747. Systém kontroly dodržování předpisů a systém řízení bezpečnosti jsou plně vyvinuty a zavedeny, ačkoli příručka pro řízení bezpečnosti a příručka pro kontrolu dodržování předpisů by měly být změněny tak, aby byly sladěny povinnosti a odpovědnost pracovníka řízení bezpečnosti a pracovníka kontroly dodržování předpisů. V oblasti sledování letových údajů má společnost *Fly Pro* dobře zavedený program, který zahrnuje aktivní systém zpětné vazby.
- (85) Společnost *Fly Pro* má zavedený spolehlivý systém pro zachování letové způsobilosti a jedná s jistotou ve svých různých úlohách, ačkoli proces dokumentace prováděných činností by se mohl zlepšit.
- (86) Provozní příručka společnosti *Fly Pro* odráží prováděné operace a je vypracována v souladu s platnými předpisy Moldavska. Letecký dopravce by měl zlepšit administrativní metodiku, kterou zaznamenává všechny činnosti související s letem, jako jsou palubní deníky. Dále by měl být seznam minimálního vybavení leteckého dopravce lépe přizpůsoben pro letadla, na něž se vztahuje, a měl by podléhat pravidelné a náležité kontrole.
- (87) Společnost *HiSky* byla založena v září 2019 a samostatně provozuje jedno letadlo Airbus A319 a zároveň má k dispozici jedno letadlo na základě dohody o pronájmu s posádkou s leteckým dopravcem *HiSky Europe*, který získal osvědčení v Rumunsku.
- (88) Společnost *HiSky* vyvinula a zavedla spolehlivý systém řízení bezpečnosti, který jí jako dopravnímu dopravci poskytuje užitečné údaje. Systém kontroly dodržování předpisů je spolehlivý a funkční, jsou však žádoucí nepatrná zlepšení, pokud jde o navrhování povinností a odpovědnosti pracovníka řízení bezpečnosti a pracovníka kontroly dodržování předpisů. Vrcholné vedení společnosti těmto systémům dobře rozumí a používá je k odhalování rizik a přijímání vhodných opatření ke zmírnění nejvyšších rizik na přijatelnou úroveň.
- (89) Společnost *HiSky* vypracovala požadované příručky obsahující strategie a podrobný popis souvisejících postupů, které schválil úřad CAAM. Osvědčující personál je řádně vyškolen, pokud jde o typy provozovaných letadel. Aktuálně schválená provozní příručka odráží prováděné operace a je vypracována v souladu s platnými předpisy Moldavska.
- (90) Provozní činnosti společnosti *HiSky* jsou podporovány kvalifikovanými technikami a stanicemi traťové údržby způsobilými pro provádění údržby. Letecký dopravce zavedl systém pro sledování výcviku a ověřování platnosti a pro zajištění sledovatelnosti osvědčení o výcviku a vyplněných kontrolních formulářů.
- (91) Na základě výsledků unijní posuzovací návštěvy na místě pozvala Komise úřad CAAM a letecké dopravce *Terra Avia*, *Fly Pro* a *HiSky* k slyšení před Výborem EU pro leteckou bezpečnost dne 10. listopadu 2021.

- (92) V jeho průběhu úřad CAAM představil Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost systém zavedený za účelem zajištění dohledu nad bezpečností provozu leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Moldavsku. Vysvětlil, že pokrok v účinném provádění mezinárodních bezpečnostních norem byl výsledkem řady opatření přijatých od roku 2019. Úřad CAAM zdůraznil svůj závazek pokračovat ve zlepšování a poskytl Komisi a Výboru EU pro leteckou bezpečnost komplexní a podrobný přehled o provádění plánu nápravných opatření vypracovaného v reakci na výsledky unijní posuzovací návštěvy na místě v září 2021. Ten zahrnuje strategické cíle stanovené pro budoucnost, jako jsou změny moldavského právního rámce, příručky a postupy úřadu CAAM, pokračování ve zlepšování systému řízení kvality a další posílení účinného provádění mezinárodních bezpečnostních norem.
- (93) Úřad CAAM dále informoval Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost o plánech nápravných opatření vypracovaných leteckými dopravci *Terra Avia*, *Fly Pro* a *HiSky* v reakci na výsledky unijní posuzovací návštěvy na místě v září 2021. Tyto plány nápravných opatření byly koordinovány s úřadem CAAM, který je schválil, a byly začleněny do činností dohledu úřadu CAAM.
- (94) Během slyšení se úřad CAAM zavázal, že bude Komisi průběžně informovat o dalších opatřeních přijatých s ohledem na zbývající připomínky vznesené během unijní posuzovací návštěvy na místě v roce 2021. Dále se úřad CAAM zavázal k pokračování dialogu o bezpečnosti, včetně podávání příslušných bezpečnostních informací a dalších jednání, pokud a kdy to bude Komise považovat za nutné.
- (95) Komise zdůraznila a moldavské orgány uznaly, že je pro ně důležité zajistit stabilitu a trvalou nezávislost vedení úřadu CAAM, neboť bylo zřejmé, že se jedná o důležitý faktor zlepšení, k nimž došlo zejména v minulém roce.
- (96) Na základě veškerých v současné době dostupných informací, včetně výsledků unijní posuzovací návštěvy na místě v září 2021 a slyšení na zasedání Výboru EU pro leteckou bezpečnost, se má za to, že na straně úřadu CAAM a leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Moldavsku, existují dostatečné důkazy o dodržování platných mezinárodních bezpečnostních norem.
- (97) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že pokud jde o letecké dopravce z Moldavska, měl by být seznam leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, stanovený v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006 změněn tak, aby všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Moldavsku, byli vyřazeni.
- (98) 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 těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (99) 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

- (100) V březnu 2007 byl letecký dopravce *Pakistan International Airlines* zařazen do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006 nařízením Komise (ES) č. 235/2007<sup>(12)</sup> a následně byl v listopadu 2007 z uvedené přílohy vyřazen nařízením Komise (ES) č. 1400/2007<sup>(13)</sup>.

<sup>(12)</sup> 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).

<sup>(13)</sup> 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).

- (101) Z prohlášení pákistánského federálního ministra letectví ze dne 24. června 2020 po nehodě letadla leteckého dopravce *Pakistan International Airlines*, k níž došlo 22. května 2020, vyplynulo, že velký počet průkazů způsobilosti členů letové posádky vydaných pákistánským úřadem pro civilní letectví (dále jen „úřad PCAA“) byl získán podvodným způsobem.
- (102) Uvedená událost a zjevně nedostatečně účinný dohled nad provozní bezpečností ze strany úřadu PCAA 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*. Tato situace přetrvává, neboť agentura se v tomto okamžiku domnívá, že nejsou splněny všechny podmínky nezbytné pro zrušení pozastavení.
- (103) Na tuto situaci v Pákistánu reagovaly i další mezinárodní organizace pro bezpečnost letectví. Dne 15. července 2020 snížil FAA v rámci svého programu posouzení bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy (IASA) rating Pákistánu na kategorii 2. V únoru 2021 organizace ICAO uvedla, že eviduje významný bezpečnostní problém v oblasti vydávání průkazů způsobilosti a výcviku personálu v souvislosti s vydáváním průkazů způsobilosti členů letové posádky v Pákistánu.
- (104) Dne 1. července 2020 zahájila Komise konzultace s úřadem PCAA v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006. V této souvislosti uspořádala Komise ve spolupráci s agenturou a členskými státy řadu technických schůzek s úřadem PCAA ve dnech 9. července a 25. září 2020, 15. a 16. března 2021 a 15. října 2021.
- (105) Na uvedených schůzkách se projednávaly různé otázky, zejména dohled nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Pákistánu, včetně jejich systému řízení bezpečnosti. Komise požádala o informace a o důkazy k ověření, zda podobná situace není rozšířena v jiných oblastech, jež rovněž podléhají dohledu nad provozní bezpečností ze strany úřadu PCAA, jako je certifikace palubních průvodců, udělování licencí mechanikům nebo vydávání osvědčení leteckým dopravcům.
- (106) Úřad PCAA poskytl informace, jež byly posouzeny Komisí a odborníky agentury. Během schůzky, jež se konala dne 15. října 2021, úřad PCAA informoval o dalších opatřeních přijatých s cílem vyřešit obavy zjištěné Komisí. Tyto nedostatky zahrnují nedostatky v řízení kvality zdokumentovaných postupů, nedostatečné vedení inspektorů, nevyhovující postup udělování licencí pilotům letecké dopravy, nedostatečné nebo žádné sledování nápravných opatření v návaznosti na zjištění a neexistence řádných schopností analýzy hlavních příčin. V této souvislosti a s ohledem na audit USOAP ICAO, který byl naplánován na období od 29. listopadu do 10. prosince 2021, úřad PCAA informoval o rozsáhlém přezkumu svých příruček a postupů, zejména o změnách postupu úřadu PCAA pro vydávání průkazů způsobilosti, jakož i o vnitřních kontrolách za účelem ověření souladu s mezinárodními bezpečnostními normami a o vyřešení významného bezpečnostního problému ICAO.
- (107) Komise požádala úřad PCAA, aby zaslal další informace týkající se změn svého systému vydávání průkazů způsobilosti, nových a/nebo revidovaných příruček a postupů, výsledků nebo zpráv o vnitřních kontrolách a oznámení rozdílu týkajícího se zkoušky dovednosti pro účely získání průkazu ATPL organizaci ICAO.
- (108) Na základě dostupných informací a kontaktů s úřadem PCAA bere Komise na vědomí úsilí úřadu PCAA o přijetí nápravných opatření k řešení zjištěných bezpečnostních nedostatků. Komise však s pomocí agentury a členských států nebyla schopna dospět k jasnému závěru, pokud jde o účinnost a provádění těchto nápravných opatření s cílem udržitelným způsobem zmírnit zjištěné bezpečnostní nedostatky. Na tomto základě bude Komise za účelem určení, zda je třeba přijmout další opatření podle nařízení (ES) č. 2111/2005, nadále spolupracovat s úřadem PCAA a sledovat další přijatá opatření a opatření přijatá k řešení situace v Pákistánu, mimo jiné prostřednictvím výsledků plánovaného auditu USOAP ICAO, jakož i prostřednictvím unijní posuzovací návštěvy na místě v Pákistánu.
- (109) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Pákistánu.
- (110) 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 těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (111) 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**

- (112) 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.
- (113) Dne 31. srpna 2020 požádal letecký dopravce *SKOL Airline LLC*, který získal osvědčení v Rusku, agenturu o oprávnění provozovatelů ze třetích zemí. Agentura uvedenou žádost posoudila v souladu s požadavky stanovenými v nařízení (EU) č. 452/2014 a vyjádřila zásadní obavy týkající se bezpečnosti v souvislosti s neschopností leteckého dopravce *SKOL Airline LLC* prokázat soulad s požadavky stanovenými v článku 3 uvedeného nařízení, zejména s normami obsaženými v přílohách Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Po rozsáhlých výměnách informací s agenturou se letecký dopravce *SKOL Airline LLC* rozhodl dne 12. února 2021 svou žádost stáhnout.
- (114) Dne 25. března 2021 letecký dopravce *SKOL Airline LLC* znovu požádal agenturu o oprávnění provozovatelů ze třetích zemí. Agentura uvedenou žádost posoudila v souladu s požadavky stanovenými v nařízení (EU) č. 452/2014 a opět vyjádřila zásadní obavy týkající se bezpečnosti v souvislosti s neschopností leteckého dopravce *SKOL Airline LLC* prokázat soulad s příslušnými požadavky stanovenými v článku 3 uvedeného nařízení, zejména s normami obsaženými v přílohách Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Agentura dospěla k závěru, že letecký dopravce *SKOL Airline LLC* uvedené požadavky nesplňuje. Dne 19. července 2021 proto agentura žádost z bezpečnostních důvodů zamítla. Letecký dopravce *SKOL Airline LLC* nevyužil práva na odvolání proti tomuto rozhodnutí v souladu s články 108 až 114 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 <sup>(14)</sup>.
- (115) Dne 20. října 2021 se zástupci Komise, agentury a členských států setkali se zástupci ruské federální agentury pro leteckou dopravu (dále jen „agentura FATA“), aby na základě prohlídek na odbavovací ploše provedených v období od 24. března 2021 do 1. října 2021 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.
- (116) 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. Na schůzce byly rovněž předloženy výsledky programu sledování leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Rusku a kteří jsou držiteli oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí, prováděného agenturou v souladu s nařízením (EU) č. 452/2014. Komise poznamenala, že ani výsledky tohoto programu sledování neodhalily závažné ani opakovaně se vyskytující bezpečnostní nedostatky.
- (117) Poté, co agentura z bezpečnostních důvodů zamítla žádost leteckého dopravce *SKOL Airline LLC* o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí, byl letecký dopravce *SKOL Airline LLC* dne 22. října 2021 pozván ke slyšení před Komisí a Výborem pro leteckou bezpečnost dne 9. listopadu 2021. Letecký dopravce *SKOL Airline LLC* dne 28. října 2021 potvrdil svou účast na plánovaném slyšení.
- (118) Dne 28. října 2021 informovala agentura FATA Komisi o zákazu uloženém leteckému dopravci *SKOL Airline LLC*, jímž leteckému dopravci zakázala provozovat lety mimo státní hranice Ruska, a požádala Komisi, aby přehodnotila potřebu slyšení leteckého dopravce *SKOL Airline LLC*, jelikož na základě rozhodnutí agentury FATA nebude společnost *SKOL Airline LLC* moci provozovat lety do Unie.
- (119) Komise dne 3. listopadu 2021 informovala agenturu FATA, že letecký dopravce *SKOL Airline LLC* byl pozván ke slyšení, jelikož neprokázal soulad s normami obsaženými v přílohách Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví, a že na pozvání ke slyšení z tohoto důvodu trvá.

<sup>(14)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

- (120) Letecký dopravce *SKOL Airline LLC* byl vyslechnut dne 9. listopadu 2021. Na vlastní žádost se slyšení zúčastnila i agentura FATA. Během tohoto slyšení letecký dopravce *SKOL Airline LLC* zrekapituloval činnosti související s oběma žádostmi o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí. Zdůraznil obtíže, s nimiž se setkal během procesu prokazování souladu s požadavky nařízení (EU) č. 452/2014. Ačkoli uznal všechna zjištění, na něž agentura upozornila, neposkytl žádné informace o opatřeních přijatých k vyřešení těchto zjištění. Neposkytl ani žádné důkazy o současném stavu provádění nápravných opatření v souvislosti s těmito zjištěními. Na základě informací, které letecký dopravce *SKOL Airline LLC* poskytl před slyšením a během slyšení, není letecký dopravce schopen odhalit nesoulad ve svých procesech, postupech a provozních činnostech.
- (121) Agentura FATA uvedla, že nepodpořila opětovné podání žádosti leteckého dopravce *SKOL Airline LLC* o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí ze dne 25. března 2021. Agentura FATA rovněž informovala Komisi a Výbor EU pro leteckou bezpečnost, že provede další audit *ad hoc* leteckého dopravce *SKOL Airline LLC*, pokud by letecký dopravce následně znovu usiloval o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí od agentury.
- (122) Na základě všech informací, které jsou v současné době k dispozici, včetně zejména zamítnutí žádosti o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí agenturou z bezpečnostních důvodů dne 19. července 2021, a na základě informací poskytnutých během slyšení, dospěly Komise a Výbor EU pro leteckou bezpečnost k závěru, že letecký dopravce *SKOL Airline LLC* neprokázal soulad s mezinárodními bezpečnostními normami.
- (123) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozovat leteckou dopravu v Unii, v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006 by měl být změněn tak, aby zahrnoval leteckého dopravce *SKOL Airline LLC*.
- (124) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců z Ruska stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (125) 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 B nařízení (ES) č. 474/2006.

### **Letečtí dopravci z Jižního Súdánu**

- (126) Letečtí dopravci z Jižního Súdánu nebyli nikdy zařazeni do přílohy A nebo B nařízení (ES) č. 474/2006.
- (127) V posledních třech letech došlo v Jižním Súdánu k devíti nehodám a závažným incidentům včetně nehody letadla Let-410 s registrační značkou HK-4274 provozovaného společností *South Sudan Supreme Airlines* ze dne 2. března 2021, která vedla k deseti úmrtím, a k nedávné nehodě letadla Antonov AN-26 s registrační značkou TR-NGT, k níž došlo dne 2. listopadu 2021 a která vedla k pěti úmrtím. V obou případech byla zpochybněna pravost registračních značek, neboť se zdá, že již nejsou platné, a mohly být tudíž použity jako falešné registrační značky u příslušných letadel. Okolnosti související s těmito událostmi vyvolaly obavy, pokud jde o schopnosti jihosúdánského úřadu pro civilní letectví (dále jen „úřad SSCAA“) provádět řádný dohled nad provozní bezpečností u leteckých dopravců, kteří pod něj spadají.
- (128) Dne 26. března 2021 zaslala Komise úřadu SSCAA dopis, v němž vyjádřila své obavy ohledně situace v oblasti letecké bezpečnosti v Jižním Súdánu a požádala o dokumenty popisující strukturu a organizaci úřadu SSCAA, jeho systém vydávání osvědčení a dohledu a činnosti dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Jižním Súdánu. Byly rovněž vyžádány informace o statusu současných držitelů osvědčení leteckého provozovatele, letadel registrovaných v Jižním Súdánu, organizací vykonávajících údržbu a průkazů způsobilosti členů letové posádky.

- (129) Dne 23. července 2021 úřad SSCAA odpověděl na dotaz Komise a uvedl, že osvědčení leteckého provozovatele společnosti *South Sudan Supreme Airlines* bylo pozastaveno. Kromě toho Komisi sdělil, že vzhledem k podezřením týkajícím se registrace letadla, která byla účastníkem uvedené nehody, provádí úřad SSCAA přezkum všech provozovatelů letadel a osvědčení leteckého provozovatele v zemi. Úřad SSCAA rovněž oznámil, že probíhají opatření ke zlepšení v oblasti předpisů, příruček a výcviku. Úřad SSCAA však neposkytl požadovaný soubor dokumentů.
- (130) Dne 5. října 2021 zaslala Komise úřadu SSCAA další dopis, v němž zopakovala svou žádost o předložení výše uvedených dokumentů nejpozději do 18. října 2021. Komise v dopise rovněž objasnila, že neposkytnutí požadovaných informací včas by bylo považováno za nedostatečnou spolupráci ze strany úřadu SSCAA, když byly vyjádřeny obavy ohledně jihosudánského systému dohledu nad bezpečností provozu.
- (131) Dne 5. listopadu 2021 se delegace EU v jihosudánské Džubě setkala s vedoucím úřadu SSCAA, který potvrdil, že obdržel dopis ze dne 5. října 2021. Úřad SSCAA se zavázal zaslat odpovědi na dotazy do konce listopadu a poskytl dva dokumenty, které obsahují informace o programu inspekcí, dohledu a auditu úřadu SSCAA, jakož i zprávy o přezkumech některých leteckých dopravců a o letadlech registrovaných v zahraničí provozovaných v Jižním Súdánu. Komise pečlivě prostuduje dokumentaci, která jí bude předložena, aby mohla rozhodnout, zda bude úřad SSCAA pozván na příští zasedání Výboru EU pro leteckou bezpečnost.
- (132) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 a vzhledem k probíhajícím konzultacím s úřadem SSCAA iniciovaným podle článku 3 nařízení Komise (ES) č. 473/2006 se Komise domnívá, že v tuto chvíli neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Jižního Súdánu.
- (133) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Jižním Súdánu, stanovováním priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše u těchto leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (134) 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.
- (135) Nařízení (ES) č. 474/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (136) 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 jakákoli 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.
- (137) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru EU pro leteckou bezpečnost zřízeného článkem 15 nařízení (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 25. listopadu 2021.

*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 <sup>(1)</sup>

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
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusko
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Afghánistánu odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Afghánistán</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghánistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afghánistán
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Angoly odpovědných za regulační dohled (s výjimkou TAAG Angola Airlines a Heli Malongo), včetně</b>			<b>Angola</b>
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Není známo	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Není známo	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Není známo	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Není známo	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Arménie odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Arménie</b>

<sup>(1)</sup> 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.



AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Arménie
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Arménie
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Arménie
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074		Arménie
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Arménie
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Arménie
SKYBALL	AM AOC 073	Neuvedeno	Arménie
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Konga (Brazzaville) odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Kongo (Brazzaville)</b>
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	Není známo	Kongo (Brazzaville)
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Demokratické republiky Kongo (DRK) odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Demokratická republika Kongo (DRK)</b>
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)

MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Není známo	Demokratická republika Kongo (DRK)
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Džibutska odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Džibutsko</b>
DAALLO AIRLINES	Není známo	DAO	Džibutsko
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Rovnickové Guineje odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Rovníková Guinea</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Rovníková Guinea
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Není známo	Rovníková Guinea
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Eritreje odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Eritrea</b>
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kyrgyzstánu odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Kyrgyzstán</b>
AEROSTAN	08	BSC	Kyrgyzstán
AIR COMPANY AIR KG	50	Není známo	Kyrgyzstán
AIR MANAS	17	MBB	Kyrgyzstán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyzstán
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kyrgyzstán
HELI SKY	47	HAC	Kyrgyzstán
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kyrgyzstán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kyrgyzstán
TEZ JET	46	TEZ	Kyrgyzstán
VALOR AIR	07	VAC	Kyrgyzstán
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libérie odpovědných za regulační dohled.</b>			<b>Libérie</b>

<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libye odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Libye</b>
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
AL MAHA AVIATION	030/18	Není známo	Libye
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libye
BURQA 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
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Nepálu odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Nepál</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Není známo	Nepál
ALTITUDE AIR	085/2016	Není známo	Nepál
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepál
FISHTAIL AIR	017/2001	Není známo	Nepál
SUMMIT AIR	064/2010	Není známo	Nepál
HELI EVEREST	086/2016	Není známo	Nepál
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepál
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Není známo	Nepál
MAKALU AIR	057 A/2009	Není známo	Nepál
MANANG AIR PVT	082/2014	Není známo	Nepál
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Není známo	Nepál
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Není známo	Nepál
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepál
SAURYA AIRLINES	083/2014	Není známo	Nepál
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepál
SIMRIK AIR	034/2000	Není známo	Nepál
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepál
SITA AIR	033/2000	Není známo	Nepál
TARA AIR	053/2009	Není známo	Nepál

YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepál
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Svatého Tomáše a Princova ostrova odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Svatý Tomáš a Princův ostrov</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Svatý Tomáš a Princův ostrov
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svatý Tomáš a Princův ostrov
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Sierry Leone odpovědných za regulační dohled</b>			<b>Sierra Leone</b>
<b>Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Súdánu odpovědných za regulační dohled, včetně</b>			<b>Súdán</b>
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, KTERÍ PODLÉHAJÍ PROVOZNÍM OMEZENÍM V UNII <sup>(1)</sup>

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	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 a P-633	Severní Korea“

<sup>(1)</sup> 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.