

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

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

(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⁽³⁾ 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 seznamech v přílohách A a 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⁽⁴⁾ s příslušnými orgány a leteckými dopravci z Angoly, Běloruska, Dominikánské republiky, Gabonu, Indonésie, Moldavska, Nepálu, Ruska a Venezuely. Komise rovněž informovala Výbor pro leteckou bezpečnost o situaci v oblasti letecké bezpečnosti v Íránu, Kazachstánu, Libyi, Rovnickové Guinei, Thajsku, Turkmenistánu a v Zambii.

⁽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 Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005, Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽⁴⁾ Nařízení Komise (ES) č. 473/2006 ze dne 22. března 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedený v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 8).

- (6) 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⁾.
- (7) 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 standardy 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 letecké dopravy na celém světě je užitečné poskytovat – zejména prostřednictvím databáze Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „organizace ICAO“) „Safety Collaborative Assistance Network“ – mezinárodní letecké komunitě informace o technické pomoci poskytované Unii a členskými státy třetím zemím.
- (8) Organizace Eurocontrol poskytla Komisi a Výboru pro leteckou bezpečnost informace o aktuálním stavu varovné funkce programu SAFA a provozovatelů ze třetích zemí (*third country operators*, dále také jen „TCO“) a poskytla aktuální statistické údaje, pokud jde o výstražné zprávy týkající se leteckých dopravců, kteří podléhají zakazu provozování letecké dopravy.

Letečtí dopravci Unie

- (9) 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.
- (10) 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 Angoly

- (11) Letečtí dopravci, již získali osvědčení v Angole, kromě společnosti *TAAG Angola Airlines* (dále jen „TAAG“), a kteří jsou uvedeni v příloze B nařízení (ES) č. 474/2006 ve znění nařízení Komise (EU) č. 619/2009 ⁽⁶⁾, jsou v současnosti uvedeni v příloze A nařízení (ES) č. 474/2006 ve znění nařízení Komise (EU) č. 1131/2008 ⁽⁷⁾ a podléhají úplnému zakazu.
- (12) Ve dnech 10. až 14. prosince 2018 provedli odborníci z Komise, agentury EASA a členských států v Angole návštěvu Unie na místě za účelem posouzení situace v kancelářích příslušného orgánu Angoly Instituto Nacional da Aviação Civil (dále jen „úřad INAVIC“) a tří leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Angole, a to společností *TAAG*, *SonAir* a *Heli Malongo*.
- (13) Úřad INAVIC uplatňuje v oblasti bezpečnosti letectví přístup, který postrádá moderní techniky řízení bezpečnosti letecké dopravy. Od poslední návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v červnu 2009 však Angola dosáhla zřetelného pokroku. Zaktualizovala svůj legislativní rámec pro bezpečnost letectví a vypracovala nové technické předpisy nazvané „Normativas Técnicas Aeronáuticas“ (dále jen „předpisy NTA“). Předpisy NTA se vztahují téměř na všechny přílohy organizace ICAO s výjimkou přílohy 19. Úřad INAVIC pracuje na další revizi těchto předpisů. Vypracoval a interně schválil soubor postupů tak, aby byly zahrnuty povinnosti v oblasti dohledu nad leteckou dopravou. Stále však přetrvávají určité nedostatky týkající se interních postupů, kontroly dokumentů, konzistentního zaznamenávání spisů a výcviku inspektorů. Současné vedení úřadu INAVIC vyjádřilo s ohledem na tyto nedostatky jednoznačné odhodlání zlepšit kapacity a efektivitu tohoto orgánu v jeho každodenní práci. Úřad INAVIC by měl zavést funkci řízení kvality.

⁽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).

⁽⁶⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 619/2009 ze dne 13. července 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zakazu provozování letecké dopravy v Unii (Úř. věst. L 182, 15.7.2009, s. 4).

⁽⁷⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1131/2008 ze dne 14. listopadu 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006, pokud jde o seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zakazu provozování letecké dopravy v Unii (Úř. věst. L 306, 15.11.2008, s. 47).

- (14) Při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace bylo vzneseno 15 připomínek k dohledovým činnostem úřadu INAVIC. Unie rovněž učinila závěr, že úřad INAVIC sice vybudoval určité kapacity pro dohled nad činnostmi v oblasti letectví v Angole, ale aby byl schopen řešit vzniklé bezpečnostní nedostatky, musí ještě dosáhnout dalších zlepšení.
- (15) Vlakovým dopravcem Angoly je společnost TAAG. Má dobře fungující a spolehlivý systém řízení bezpečnosti poskytující údaje, které jsou pro leteckého dopravce užitečné. Vrcholné vedení společnosti těmto systémům dobře rozumí a používá je k odhalování rizik a přijímání vhodných opatření ke zmírnění nejvyšších rizik na přijatelnou úroveň. Systém řízení kvality je robustní a funkční.
- (16) Společnost TAAG vypracovala požadované příručky, jako je například příručka k řízení údržby, příručka pro postupy údržby, příručka týkající se norem provozní výkonnosti dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště a příručka ohledně snížených minim vertikálního rozstupu obsahující koncepce a podrobný popis souvisejících postupů, které schválil úřad INAVIC. Osvědčující personál je řádně vyškolen, pokud jde o typy provozovaných letadel. Obecně platí, že společnost TAAG má profesionální posádku a personál, které disponují funkčními systémy pro řízení jednotlivých operací. Vedení společnosti dostává informace a analýzy týkající se bezpečnosti a kvality a jedná podle nich, zveřejňuje tyto informace a přijímá opatření prostřednictvím interních publikací, a to v elektronické či jiné podobě. Podle posledních zveřejněných výsledků provozního bezpečnostního auditu IATA (IOSA) dosahuje míra plnění povinností 99,3 %.
- (17) Společnost *SonAir* má funkční systém řízení bezpečnosti a funkční systém řízení kvality, avšak při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace byly odhaleny závažné nedostatky, jež vyžadují neodkladná zlepšení. Společnost *SonAir* nevykonává všechny činnosti podle požadavků příručky o řízení bezpečnosti, není plně prováděno bezpečnostní výcvik, řízení změn je prováděno jen povrchně a v minulém roce nebyly provedeny žádné bezpečnostní audity. Pokud jde o systém řízení kvality, nebyl letecký dopravce schopen prokázat, že byly provedeny všechny audity ročního programu auditu. Kromě toho byl při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace učiněn závěr, že nebyl řádně provozován správní systém pro řízení zjištění. Pokud jde o oblast leteckého provozu, zohledňuje společnost *SonAir* při vypracovávání rozpisů služeb posádek všechny požadavky. Jelikož však byly nedostatky v některých namátkově kontrolovaných záznamech o výcviku, měla by společnost *SonAir* přijmout vhodná opatření k zajištění toho, aby byly postupy definovány a důsledně dodržovány.
- (18) Společnost *Heli Malongo* provozuje systém kontroly dodržování předpisů, systém řízení bezpečnosti a sledování letových údajů, které jsou plně založené na informačních technologiích a plně integrované. Vzájemná interakce mezi těmito systémy je funkční. Aktuálně schválená provozní příručka popisuje prováděné operace a je v souladu s platnými právními předpisy v Angole. Společnost *Heli Malongo* vyvinula a zavedla funkční a robustní systém zajišťování kvality údržby. Příručka k řízení údržby a příručka pro postupy údržby, které společnost *Heli Malongo* vypracovala, byly schváleny úřadem INAVIC a vycházejí z doporučení výrobce letadel. Objekty jsou vhodné a dobře uspořádané, jejich součástí jsou pro dané účely vyhrazené kontrolované prostory pro skladování a pro nástroje, včetně kalibrovaných nástrojů. Mechanici jsou řádně vyškoleni, pokud jde o typy provozovaných letadel, a mají přístup k požadovaným pokynům pro zachování letové způsobilosti.
- (19) Dne 3. dubna 2019 se uskutečnilo slyšení před Komisí a Výborem pro leteckou bezpečnost, jehož se zúčastnili úřad INAVIC a letečtí dopravci TAAG a *Heli Malongo*. Úřad INAVIC představil opatření přijatá v návaznosti na návštěvu Unie na místě za účelem posouzení situace, včetně změn v angolském legislativním rámci. V březnu 2019 byl schválen nový zákon o civilním letectví, podle něhož bude úřad INAVIC subjektem administrativně a finančně autonomním. Úřad INAVIC informoval Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost o svém závazku zlepšit účinné provádění mezinárodních bezpečnostních norem na úroveň přesahující 60 %, přičemž za tímto účelem obdrží externí technickou pomoc. Kromě toho hodlá úřad INAVIC do konce roku 2019 vypracovat a zavést funkci zajišťování kvality a integrovanou metodiku, která zajistí jednotnost a umožní jednotný elektronický přístup ke všem jeho technickým dokumentům.
- (20) Úřad INAVIC dosáhl pokroku, pokud jde o provádění mezinárodních bezpečnostních norem. Komise vítá vynaložené úsilí a vybízí angolské orgány a úřad INAVIC, aby v tomto úsilí pokračovali. Nicméně na základě důkazů, které jsou v současné době k dispozici, zejména z návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace, nelze dospět k závěru, že dosažený pokrok je dostatečný k tomu, aby bylo možné všechny letecké dopravce, kteří jsou registrováni v Angole a jsou pod dohledem úřadu INAVIC, odstranit z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006. Úřad INAVIC by totiž měl ještě dále zlepšit svůj systém dohledu nad bezpečností, jakož i systém výcviku a standardizaci pracovních metod svých inspektorů.
- (21) Během slyšení předložily společnosti TAAG a *Heli Malongo* své plány nápravných opatření týkající se připomínek a doporučení zveřejněných z návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace. Část opatření popsanych v plánech nápravných opatření již byla provedena. Během slyšení oba letečtí dopravci tvrdili, že mají zavedeny spolehlivé a funkční systémy, které jim umožňují řídit různé činnosti.

- (22) Komise dospěla k závěru, že společnosti TAAG i *Heli Malongo* jsou schopny zajistit bezpečné provádění svých činností. Komise se domnívá, že existují dostatečné důkazy o tom, že oba dopravci dodržují příslušné angolské předpisy a mezinárodní bezpečnostní normy. Pokud jde o společnost TAAG, agentura EASA potvrdila, že s ohledem na TCO a SAFA tento letecký dopravce v současné době nevyvolává zvláštní obavy týkající se bezpečnosti.
- (23) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 dospěla Komise k závěru, že společnost *Heli Malongo* by měla být odstraněna z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 a že společnost TAAG by měla být odstraněna z přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006. Seznam leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, stanovený v příloze A a v příloze B nařízení (ES) č. 474/2006 by proto měl být změněn.
- (24) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem v Angole upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Angole, podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (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) Dne 17. září 2018 zahájila Komise na základě bezpečnostních nedostatků zjištěných agenturou EASA v rámci řízení pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí (TCO) konzultace s běloruským úřadem pro civilní letectví (dále jen „úřad AD-BLR“) podle čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006.
- (27) Ve dnech 11. až 15. března 2019 provedli odborníci z Komise, agentury EASA a členských států návštěvu Unie na místě za účelem posouzení situace v Bělorusku v kancelářích úřadu AD-BLR a v kancelářích několika leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Bělorusku, konkrétně ve společnostech *Belavia Belarusian Airlines* (dále jen „*Belavia*“), *Rubystar Airways* a *Transaviaexport Airlines*.
- (28) Během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace poskytl úřad AD-BLR důkazy o významných změnách ve svém fungování, jako je např. přijetí nových pokynů, nových interních příruček a kontrolních seznamů, zřízení specializované inspekce v rámci ministerstva dopravy odpovědné za odvětví letectví a za přijímání nových inspektorů. Tato opatření byla zahájena v červnu 2018 novelou leteckého kodexu a toto úsilí se zintenzivnilo po zahájení konzultací mezi Komisí a úřadem AD-BLR dne 17. září 2018. Úřad AD-BLR v roce 2018 rovněž zahájil proces obnovení osvědčení pro všechny letecké dopravce, kteří získali osvědčení v Bělorusku. V době návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace již úřad AD-BLR dokončil obnovení osvědčení dvou leteckých dopravců. Jedná se o významný počín, jenž má zlepšit dodržování mezinárodních bezpečnostních požadavků.
- (29) Zatímco v roce 2018 byla výměna informací obtížná, v průběhu návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace se tok informací zlepšil. Z výsledků návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace však vyplývá, že aby byla zajištěna správná identifikace a zmírnění bezpečnostních rizik, je třeba vytvořit a provést komplexní plán, jenž bude zahrnovat kontrolu procesu a podrobné monitorování. Během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace poskytl úřad AD-BLR důkazy týkající se jeho ročního programu dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Bělorusku. V době návštěvy nebyl úřad AD-BLR dostatečně personálně vybaven, aby mohl vykonávat všechny požadované činnosti dohledu, přestože probíhal nábor potřebných kvalifikovaných pracovníků. Bylo rovněž zjištěno, že účinnost těchto činností dohledu by bylo možno ještě zvýšit, kdyby byly ve větší míře podpořeny výsledky důkladného posouzení rizik v oblasti bezpečnosti.
- (30) Cílem hodnocení tří výše uvedených leteckých dopravců bylo ověřit schopnost úřadu AD-BLR zajistit, aby provozní činnosti leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Bělorusku, byly prováděny v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace byl vyvozen závěr, že je zapotřebí určitých zlepšení, zejména pokud jde o činnosti dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Bělorusku. Nicméně nebylo zjištěno žádné bezprostřední bezpečnostní riziko, jež by vyžadovalo další opatření kromě těch, která již byla přijata agenturou EASA během řízení pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí (TCO).
- (31) Dne 3. dubna 2018 vyslechla Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost úřad AD-BLR. Úřad byl zastoupen jednou osobou a ta poskytla informace o řadě opatření přijatých za účelem dalšího zlepšení bezpečnosti letectví v Bělorusku, zejména o náboru a výcviku personálu, o přezkumu předpisů a postupů v oblasti letectví a o zavádění nových digitálních technologií na podporu činností dohledu. Část poskytnutých informací byla sice Výboru pro leteckou bezpečnost užitečná, avšak v některých případech nebyly jeho otázky zodpovězeny úřadem AD-BLR přesně.

- (32) Na základě dostupných informací, včetně výsledků návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace z března 2019 a plánu nápravných opatření předaného dne 29. března 2019, Komise usuzuje, že od června 2018 dosáhl úřad AD-BLR pokroku při provádění mezinárodních bezpečnostních norem. Stále však ještě zbývá, aby zajistil náležitě zdroje pro své činnosti v oblasti dohledu nad bezpečností. Komise se rovněž domnívá, že je třeba se vyvarovat vzájemných vazeb mezi politickými aspekty a bezpečnostními aspekty.
- (33) Ačkoli důkazy naznačují, že opatření přijatá úřadem AD-BLR již mají praktický dopad na posílení jeho schopností dohlížet na činnosti v oblasti letectví v Bělorusku, je třeba dále zlepšit jeho schopnost zajistit, aby letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Bělorusku, prováděli činnosti v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v této fázi neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Běloruska.
- (34) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem v Bělorusku upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Bělorusku, podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (35) Pokud z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplyne, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika, může být Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Dominikánské republiky

- (36) Letečtí dopravci z Dominikánské republiky nebyli nikdy zařazeni do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006. Dne 20. března 2019 informovala agentura EASA Komisi o bezpečnostních nedostatcích zjištěných v rámci řízení pro udělení oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí (TCO). O oprávnění TCO požádalo pět leteckých dopravců, kteří získali osvědčení od úřadu Instituto Dominicano de Aviación Civil (dále jen „úřad IDAC“), avšak jen dva toto oprávnění obdrželi – *Helidosa Aviation Group, S.A.* a *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* Dne 15. března 2019 agentura EASA z bezpečnostních důvodů pozastavila oprávnění pro společnost *Servicios Aéreos Profesionales, S.A.* Letečtí dopravci *Dominican Wings, S.A.* a *Sky High Aviation Services, S.R.L.* stáhli své žádosti během počátečního posouzení provedeného agenturou EASA. Letecký dopravce *Air Century, S.A.* stáhl svou první žádost v roce 2017 poté, co neprokázal dodržování platných bezpečnostních norem, a v roce 2018 podal novou žádost.
- (37) Z výsledků analýzy prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA vyplývá, že míra nedostatků zjištěných v rámci programu SAFA u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení od úřadu IDAC, je vyšší než světový průměr. Vzhledem k tomu, že určitá zjištění v rámci programu SAFA se vyskytují opakovaně, lze usuzovat na nedostatečnou kulturu bezpečnosti. Avšak celkový počet prohlídek v rámci programu SAFA je omezený. Komise se rozhodla zahájit konzultace s úřadem IDAC v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006.
- (38) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v této fázi neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Dominikánské republiky.
- (39) Členské státy budou nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Dominikánské republice, podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (40) 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 Gabonu

- (41) Konzultace mezi Komisí a příslušným gabonským orgánem – úřadem Agence Nationale de l'Aviation Civile (dále jen „úřad ANAC“) – pokračovaly s cílem sledovat, jakého pokroku úřad ANAC dosahuje ve své snaze zajistit, aby jeho systém dohledu nad provozní bezpečností splňoval mezinárodní bezpečnostní normy. V této souvislosti úřad ANAC informoval Komisi o opatřeních přijatých za účelem posílení provádění kritických prvků, jakož i o předběžných výsledcích validační mise koordinované organizací ICAO („ICVM“), která se uskutečnila od 29. ledna do 6. února 2019.

- (42) Poskytnuté informace Komisi nepostačují k tomu, aby plně posoudila schopnost úřadu ANAC zajistit, aby letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Gabonu, prováděli činnosti v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami. Budou proto vyžádány další informace a měla by být uspořádána technická schůzka, na níž by byl stav dohledu nad bezpečností v Gabonu projednán.
- (43) Dne 2. dubna 2019 poskytly příslušné orgány Gabonu Komisi důkazy o tom, že letečtí dopravci *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist*, *Sky Gabon* a *Nouvelle Air Affaires Gabon* již nejsou držiteli platného osvědčení leteckého provozovatele. Proto by tito letečtí dopravci měli být odstraněni ze seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (44) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 Komise usuzuje, že seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, by měl být změněn, přičemž letečtí dopravci *Afric Aviation*, *Allegiance Air Tourist* a *Sky Gabon* by měli být odstraněni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 a letecký dopravce *Nouvelle Air Affaires Gabon* by měl být odstraněn z přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci z Indonésie

- (45) V červnu 2018 byly z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 ve znění nařízení Komise (EU) 2018/871⁽⁸⁾ 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 Indonésie“) pokračovaly v konzultacích podle čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006. V této souvislosti předložil úřad DGCA Indonésie dopisem ze dne 28. února 2019 dodatečné informace a informace o aktuálním stavu činností v oblasti dohledu nad bezpečností za období od září 2018 do února 2019. Tyto informace zahrnovaly seznam leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Indonésii, registrovaných letadel, činností v oblasti dohledu nad bezpečností, donucovacích opatření přijatých úřadem DGCA Indonésie a jeho aktualizované plány nápravných opatření jakožto výsledek návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v březnu 2018. Úřad DGCA Indonésie poskytl rovněž aktualizované informace o provádění akčního plánu pro navigaci založené na výkonnosti (dále jen „PBN“) a o technické pomoci poskytované úřadu DGCA Indonésie.
- (46) E-mailem ze dne 16. ledna informoval úřad DGCA Indonésie o procesu reorganizace, který provádí s cílem sladit své postupy s normami a doporučenými postupy organizace ICAO. Úřad DGCA Indonésie rovněž Komisi informoval o závažných incidentech, do nichž jsou zapojeni indonéští letečtí dopravci.
- (47) Pokud jde o seznam leteckých dopravců, letadel a činností v oblasti dohledu, vydal úřad DGCA Indonésie jedno nové osvědčení leteckého provozovatele AOC část-121 a jedno nové osvědčení AOC část-135. Pokud jde o přijatá donucovací opatření, pozastavil úřad DGCA Indonésie platnost jednoho osvědčení AOC část-121, zrušil jedno osvědčení o validaci, pozastavil platnost jedné pilotní licence a uložil tři správní sankce držitelům osvědčení AOC část-135. Úřad DGCA Indonésie posílil dohled nad lékařskou částí udělování licencí v reakci na problémy zjištěné během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v březnu 2018 a pozastavil činnost sedmi akreditovaným držitelům licence leteckého lékaře.
- (48) V návaznosti na doporučení o zavádění PBN Indonésie předpokládá, že do konce roku 2019 zavede postupy PBN v 19 z 27 mezinárodních letišť. Zavádění PBN na vnitrostátních a vzdálených letištích pokračuje, byť ne stejným tempem.
- (49) Úřad DGCA Indonésie také útvary Komise informoval o stavu nápravných opatření přijatých v návaznosti na validační misi koordinovanou organizací ICAO, která se uskutečnila v roce 2017. Dne 25. července 2018 přezkoumala organizace ICAO plán nápravných opatření v oblasti letové způsobilosti. Všechna nápravná opatření zcela nebo částečně schválila.
- (50) Komise tyto informace přezkoumala a dopisem ze dne 6. března 2019 si vyžádala další informace, zejména ohledně počtu interních postupů úřadu DGCA Indonésie, které ještě nebyly dokončeny, o lhůtách jednoho z leteckých dopravců, které nebyly dodrženy, a o nedávné fúzi společností *Garuda Indonésie* a *Sriwijaya*. Požadované informace zaslal úřad DGCA Indonésie dne 20. března 2019. Po jejich přezkoumání Komise usuzuje, že většina vysvětlení týkajících se plánu nápravných opatření, závažných incidentů a donucovacích opatření je přiměřená. Proto byla většina zjištěná v rámci plánu nápravných opatření uzavřena a navrhovaná nová data uzavření byla přijata.

⁽⁸⁾ 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 provozování letecké dopravy v Unii (Úř. věst. L 152, 15.6.2018, s. 5).

- (51) Po tragické nehodě letu JT610 společnosti *Lion Air* dne 29. října 2018 úřad DGCA Indonesia nadále poskytuje informace o přijatých opatřeních. V důsledku nehody letu ET302 společnosti *Ethiopian Airlines* dne 10. března 2019 informoval úřad DGCA Indonesia Komisi o svém rozhodnutí preventivně zakázat lety letounu Boeing 737 MAX v rámci leteckého parku provozovaného společnostmi *Lion Air* a *Garuda Indonesia*.
- (52) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se proto Komise domnívá, že pokud jde o letecké dopravce z Indonésie, neexistují v této fázi důvody měnit seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (53) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem v Indonésii upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Indonésii, podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (54) 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

- (55) V září 2018 Komise informovala úřad pro civilní letectví Moldavska (dále jen „úřad CAAM“) o určitých bezpečnostních problémech týkajících se leteckých dopravců, kteří získali osvědčení od úřadu CAAM. Komise současně úřad CAAM informovala o zahájení konzultací podle čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006.
- (56) Ve dnech 11. až 15. února 2019 provedli odborníci z Komise, agentury EASA a členských států návštěvu Unie na místě za účelem posouzení situace v Moldavsku v kancelářích úřadu CAAM a v kancelářích několika leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Moldavsku, konkrétně ve společnostech *Air Moldova*, *Fly Pro* a *Terra Avia*.
- (57) Podle zprávy odborníků uplatňuje úřad CAAM v oblasti bezpečnosti letectví přístup, který postrádá moderní techniky řízení bezpečnosti letecké dopravy. Měl by být aktualizován legislativní rámec, neboť do moldavských předpisů nebyly začleněny všechny změny příloh organizace ICAO. Úřad CAAM v současné době pracuje na provádění nařízení Unie v souladu s dohodou o vytvoření společného evropského leteckého prostoru, která byla podepsána mezi Uníí a jejími členskými státy a Moldavskou republikou v roce 2012.
- (58) Úřad CAAM nemá zavedeny solidní vnitřní mechanismy a postupy pro převedení stávajícího právního a technického rámce do běžných činností organizace. Proto by měl zlepšit svou funkci řízení kvality. Jeho oddělení letového provozu má zavedeny interní procesy a postupy, ty však nejsou dodržovány. Při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace byly označeny oblasti vyžadující zlepšení, zejména nutnost přísně dodržovat proces udělování osvědčení, potřeba lepší sledovatelnosti přezkumu a schvalování příruček a potřeba rozšířit povinnosti v oblasti dohledu, jež má na starosti oddělení letového provozu. V oblasti udělování licencí úřad CAAM nezavedl žádný systém dohledu nad delegovanými teoretickými znalostmi a praktickými zkouškami. Kromě toho by mělo být zlepšeno vedení záznamů, zejména s cílem zajistit sledovatelnost činností v oblasti dohledu.
- (59) Programy výcviku, které vypracovalo oddělení úřadu CAAM pro letovou způsobilost, nejsou v souladu se zavedenými souvisejícími postupy a nejsou dostatečné pro zachování požadované úrovně znalostí, dovedností, způsobilosti a kvalifikace personálu, který provádí kontrolu letové způsobilosti. Audity či inspekce prováděné oddělením úřadu CAAM pro letovou způsobilost by měly být posíleny, neboť při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace byly u moldavských leteckých dopravců odhaleny problémy, které měly být zjištěny při auditech v rámci dohledové činnosti úřadu CAAM.
- (60) Společnost *Air Moldova*, která je největším leteckým dopravcem z Moldavska, má dobře fungující a spolehlivý systém řízení bezpečnosti poskytující údaje, které jsou pro leteckého dopravce užitečné. Systém řízení kvality je robustní a funkční a vyžaduje jen nepatrná zlepšení. Vrcholné vedení společnosti těmto systémům dobře rozumí a používá je k odhalování rizik a přijímání vhodných opatření ke zmírnění nejvyšších rizik. Provozní činnosti leteckého dopravce jsou podporovány kvalifikovanými technikami a stanicemi traťové údržby způsobilými pro provádění údržby. Organizace prokázala, že má spolehlivý a strukturovaný systém pro kontrolu různých aspektů zachování letové způsobilosti. Společnost *Air Moldova* vypracovala požadované příručky obsahující strategie a podrobný popis souvisejících postupů, které schválil úřad CAAM. Certifikovaný personál je řádně vyškolen, pokud jde o typy provozovaných letadel. Při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace nebyly zjištěny žádné závažné nedostatky.

- (61) Společnost *Fly Pro* je nákladním leteckým dopravcem a má zaveden systém řízení bezpečnosti a systém řízení kvality. Při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace byly zjištěny některé nedostatky, které vyžadují zlepšení. Příručka o řízení bezpečnosti společnosti *Fly Pro* by měla být aktualizována v souladu s moldavskými právními předpisy a s mezinárodními bezpečnostními normami. Pokud jde o systém řízení kvality, nebyl letecký dopravce schopen prokázat, že byly provedeny všechny audity ročního programu auditu. Kromě toho řádně nefungoval správní systém pro řízení zjištění. Společnost *Fly Pro* vypracovala provozní příručku, avšak současná verze této příručky nezohledňuje schválené operace a schválení. Program údržby není aktuální, protože všechny nové inspekce zavedené na základě poslední zprávy výboru pro přezkoumání systému údržby, kterou vydala organizace odpovědná za typový návrh, byly zavedeny se špatným intervalem. Při hodnocení společnosti *Fly Pro* vyšly najevo funkční problémy ve vztahu k provoznímu řízení, řízení výcviku a vedení záznamů, přičemž systém řízení kvality není schopen tyto nedostatky odhalit.
- (62) Společnost *Terra Avia* je soukromým leteckým dopravcem z Moldavska, jehož provozní základna je na mezinárodním letišti Šárdzá ve Spojených arabských emirátech. Příručka o řízení bezpečnosti společnosti *Terra Avia* by měla být aktualizována v souladu s moldavskými právními předpisy a s mezinárodními bezpečnostními normami. Kromě toho společnost *Terra Avia* nevykonává všechny činnosti v souladu s požadavky příručky o řízení bezpečnosti (řízení rizik je prováděno povrchně, podpora bezpečnosti není uskutečňována v plném rozsahu a nejsou prováděny žádné bezpečnostní audity). Nezavedla účinné provozní řízení pro zahájení, pokračování, odklonění nebo ukončení letu. Kromě toho není aktualizován program údržby, jež letecký dopravce předložil. Navíc ačkoli letadla provozovaná společností *Terra Avia* jednoznačně nedosahují úrovně využití stanovené pro platnost zprávy výboru pro přezkoumání systému údržby a údajů o plánování údržby, letecký dopravce neuvážil vývoj a provedení programu údržby pro nízkou úroveň využití. Společnost *Terra Avia* nebyla schopna prokázat, jak plní své povinnosti, pokud jde o zachování letové způsobilosti. Navíc nedokázala ani prokázat, do jaké míry je dodržován program údržby. Při návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace bylo zjištěno, že informace týkající se konstrukčních částí s omezenou provozní lhůtou byly neúplné. A konečně, pokud jde o program výcviku a přezkoušení pro její letovou posádku, nebyla společnost *Terra Avia* schopna prokázat, že v rámci přeškoleního výcviku a opakovacího výcviku byly pokryty všechny požadované prvky. Společnost *Terra Avia* vyvinula systém pro kontrolu doby letu, doby letové služby a doby odpočinku letové posádky a palubních průvodčích, avšak systém nezahrnoval žádný systém hlášení, který by poskytoval informace o jakémkoliv porušení předpisů.
- (63) Po návštěvě Unie na místě za účelem posouzení situace v roce 2019 provedl úřad CAAM bezpečnostní analýzu a vypracoval návrh plánu nápravných opatření týkající se připomínek vznesených během návštěvy. Komise usuzuje, že analýza je komplexní a stanoví konkrétní lhůty pro opatření. Mělo by však být vynaloženo značné úsilí, aby byly pokryty všechny úkoly obsažené v bezpečnostní analýze. Navíc dokud nebude tato bezpečnostní analýza účinně provedena, zůstávají bezpečnostní rizika zjištěná během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v roce 2019 v nezmírněné podobě.
- (64) Dne 2. dubna 2019 se uskutečnilo slyšení před Komisí a Výborem pro leteckou bezpečnost, jehož se zúčastnili úřad CAAM a letečtí dopravci *Air Moldova*, *Fly One* a *Aerotranscargo*. Úřad CAAM představil svou stávající organizační strukturu, včetně podrobných údajů ohledně pracovníků přidělených do oddělení letové způsobilosti a oddělení letového provozu. Uvedl podrobné informace o opatřeních přijatých od posledního zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost v listopadu 2018, včetně informací o výcviku operačních inspektorů, nábore nových inspektorů a o přijatých opatřeních týkajících se několika leteckých dopravců registrovaných v Moldavsku. Kromě toho úřad CAAM poskytl informace o stavu a plánování harmonizace moldavských právních předpisů s regulačním rámcem Unie a o přezkumu vnitřních postupů a příruček. Předložil souhrn nápravných opatření přijatých s ohledem na připomínky odborníků, které byly učiněny během návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace v roce 2019. Kromě toho informoval Komisi o tom, že společností *Fly Pro* a *Terra Avia* byla pozastavena osvědčení leteckého provozovatele.
- (65) Úřad CAAM rovněž oznámil, že od počátku roku 2019 probíhá jeho restrukturalizace na veřejnou instituci financovanou ze státního rozpočtu. Komise se domnívá, že je třeba se vyvarovat vzájemných vazeb mezi politickými aspekty a bezpečnostními aspekty. V tomto ohledu bude muset úřad CAAM prokázat, že i navzdory tomuto novému institucionálnímu rámci má v rozhodovacím procesu plnou nezávislost.
- (66) V souladu se všemi dostupnými informacemi, včetně výsledků návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace a informací poskytnutých během slyšení, se Komise a Výbor pro leteckou bezpečnost domnívají, že úřad CAAM má jen velmi omezené schopnosti dohlížet na činnosti v oblasti letectví v Moldavsku, a proto je k řešení bezpečnostních nedostatků zapotřebí dalších významných zlepšení.

- (67) Společnost *Air Moldova* předložila svůj plán nápravných opatření týkající se připomínek a doporučení vzešlých z návštěvy Unie na místě za účelem posouzení situace. Tento plán obsahuje nápravná a preventivní opatření založená na důkladné analýze hlavních příčin. V této souvislosti agentura EASA potvrdila, že z hlediska TCO a SAFA tento letecký dopravce v současné době nevyvolává zvláštní obavy týkající se bezpečnosti.
- (68) Společnost *Fly One* poskytla přehled o sobě, včetně svého současného leteckého parku a dostupných zdrojů a provozních prostorů. Svůj systém řízení bezpečnosti a systém řízení kvality popsala jako robustní a dobře vyvinuté systémy. Používá sadu softwarových nástrojů, které jí umožňují integraci údajů o bezpečnosti, kvalitě a řízení rizik a rovněž účinnou kontrolu nad jejími operacemi. V této souvislosti agentura EASA potvrdila, že z hlediska TCO a SAFA tento letecký dopravce v současné době nevyvolává zvláštní obavy týkající se bezpečnosti.
- (69) Společnost *Aerotranscargo* představila strukturu a fungování svého systému řízení kvality a svého systému řízení bezpečnosti. Informovala také o svém závazku zlepšit svou úroveň bezpečnosti a bezpečnostní kulturu. V této souvislosti agentura EASA potvrdila, že z hlediska TCO a SAFA tento letecký dopravce v současné době nevyvolává zvláštní obavy týkající se bezpečnosti.
- (70) Na základě momentálně dostupných informací a společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se proto Komise domnívá, že pokud jde o letecké dopravce z Moldavska, existují v této fázi důvody zařadit je všechny s výjimkou společností *Air Moldova*, *Fly One* a *Aerotranscargo* na seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (71) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem v Moldavsku upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Moldavsku, 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 Nepálu

- (73) Dopisem ze dne 29. října 2018 požádala Komise úřad pro civilní letectví Nepálu (dále jen „úřad CAAN“) o seznam dokumentů a opatření, jež mají být dokončeny.
- (74) Úřad CAAN poskytl veškerou požadovanou dokumentaci v dopise ze dne 9. prosince 2018. Komise dospěla k závěru, že tato dokumentace je dobře strukturovaná a její obsah je uspokojivý. Úřad CAAN vynaložil značné úsilí na zlepšení systému dohledu nad provozní bezpečností v Nepálu. Komise se však domnívá, že k řešení stávajících bezpečnostních nedostatků je zapotřebí dalších významných zlepšení. Kromě toho Komise konstatuje, že počet nehod a incidentů, které mají být oznamovány, je v Nepálu stále obzvláště vysoký. Poslední nehoda, při níž se v horské oblasti Taplejung ve východním Nepálu zřítíl vrtulník Eurocopter AS350 provozovaný společností *Air Dynasty*, se stala dne 27. února 2019. O zrušení stávajícího zákazu pro všechny dopravce registrované v Nepálu lze uvažovat až poté, co se nehodovost v Nepálu významně sníží.
- (75) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v této fázi neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Nepálu.

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 22. března 2019 se zástupci Komise, agentury EASA a členských států 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. zářím 2018 a 22. březnem 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) Během tohoto setkání Komise podrobněji přezkoumala výsledky prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu SAFA u jednoho leteckého dopravce, který získal osvědčení v Rusku, a vzala na vědomí rozhodnutí agentury FATA omezit jeho osvědčení leteckého provozovatele na vnitrostátní lety. Vzhledem k tomu, že u velkého počtu žádostí o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí (TCO) agentura EASA nevyhověla (v 19 případech z celkových 62), požádala Komise agenturu FATA, aby před příštím zasedáním Výboru pro leteckou bezpečnost přezkoumala úroveň bezpečnosti dotčených leteckých dopravců.
- (79) Na základě momentálně dostupných informací, včetně informací poskytnutých agenturou FATA během setkání dne 22. března 2019, 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 jakýmkoli leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Rusku, slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost.
- (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.

Letečtí dopravci z Venezuely

- (83) Dne 6. března 2017 požádal letecký dopravce *Avior Airlines*, který získal osvědčení ve Venezuele, agenturu EASA o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí (TCO). Agentura EASA posoudila uvedenou žádost dopravce v souladu s požadavky nařízení (EU) č. 452/2014. Dne 4. října 2017 agentura EASA žádost společnosti *Avior Airlines* o oprávnění provozovatele ze třetích zemí (TCO) z bezpečnostních důvodů zamítla.
- (84) Dne 14. listopadu 2017 se v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005 uskutečnilo slyšení před Komisí a Výborem pro leteckou bezpečnost, jehož se zúčastnili Instituto Nacional de Aeroráutica Civil (dále jen úřad „INAC“) a společnost *Avior Airlines*. Na základě tohoto slyšení změnila Komise v listopadu 2017 seznam uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, přičemž společnost *Avior Airlines* byla zařazena do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 (*).
- (85) Po technické schůzce, jež se uskutečnila 29. srpna 2018, se 14. listopadu 2018 úřad INAC zúčastnil slyšení před Výborem pro leteckou bezpečnost v souladu s článkem 7 nařízení (ES) č. 2111/2005. Přestože některé prvky systému dohledu byly zavedeny a zdají se adekvátní, co se týče struktury, počtu pracovníků dohledu, dokumentovaných postupů a plánování inspekcí, poukázala analýza dostupných informací na řadu nesrovnalostí. Tyto nesrovnalosti však nebyly takové povahy, aby odůvodňovaly zahrnutí všech leteckých dopravců z Venezuely do přílohy A nebo přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006.
- (86) Venezuela dlouhodobě poskytuje aktuální informace o stavu svých povinností v oblasti dohledu. Dne 17. ledna 2019 požádala Komise úřad INAC o informace o třech venezuelských leteckých dopravcích – společnostech *Avior Airlines*, *Estelar Latinoamericana* a *Conviasa*. Tato žádost zahrnovala všechny zprávy z inspekcí v oblasti provozu, letové způsobilosti, udělování průkazů způsobilosti personálu a leteckého lékařství, které úřad INAC u těchto leteckých dopravců provedl v letech 2017 a 2018, a všechny inspekční zprávy organizací provádějících údržbu, které pro některého z těchto tří venezuelských leteckých dopravců pracují. Podobná žádost byla podána, pokud jde o výcviková střediska. Kromě toho Komise požádala o všechny zprávy o prohlídkách na odbavovací ploše provedených u venezuelských leteckých dopravců, včetně nápravných opatření a následných opatření přijatých úřadem INAC. Úřad INAC předložil v požadované lhůtě všechny vyžádané informace a Komise bude pokračovat v jejich rozboru, přičemž si v případě potřeby vyžádá další informace.
- (87) Podle informací, které dne 1. dubna 2019 poskytl úřad INAC, získala společnost *Avior Airlines* osvědčení IOSA. Agentura EASA informovala o tom, že společnost *Avior Airlines* hodlá podat novou žádost o oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí (TCO).

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2215 ze dne 30. listopadu 2017, 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 318, 2.12.2017, s. 1).

- (88) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 se Komise domnívá, že v této fázi neexistují žádné důvody pro změnu seznamu uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Venezuely.
- (89) Členské státy by měly nadále ověřovat skutečné dodržování příslušných mezinárodních bezpečnostních norem ve Venezuele upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali osvědčení ve Venezuele, podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (90) Pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem existují bezprostřední bezpečnostní rizika, může Komise přijmout další opatření podle nařízení (ES) č. 2111/2005.
- (91) Podle čl. 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 2111/2005 je nutno přijímat rozhodnutí rychle a v případě potřeby, vzhledem k dopadům na bezpečnost, naléhavým postupem. Pro ochranu citlivých informací a minimalizaci obchodních dopadů je proto nezbytné, aby rozhodnutí přijatá v souvislosti s aktualizací seznamu leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu nebo omezení provozování letecké dopravy v rámci Unie, byla zveřejněna a vstoupila v platnost bezprostředně po jejich přijetí.
- (92) Nařízení (ES) č. 474/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (93) 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 15. dubna 2019.

Za Komisi,
jménem předsedy,
Violeta BULC
členka Komise

PŘÍLOHA I

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

„PŘÍLOHA A

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTERÍ 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 Helí 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	Třipísmenný 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	Neznámé	DAO	Džibutsko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Rovnickové 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	Třipísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Gabonské republiky odpovědných za regulační dohled, s výjimkou dopravce Afrijet Business Service uvedeného příloze B, včetně			Gabonská republika
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonská republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonská republika
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Neznámý	Gabonská republika
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

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
BURQA AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Moldavska odpovědných za regulační dohled, s výjimkou dopravců Air Moldova, Fly One a Aero-transcargo, včetně			Moldavská republika
CA Î.M „TANDEM AERO“ SRL	MD005	TDM	Moldavská republika
Î.M „VALAN ICC“ SRL	MD009	VLN	Moldavská republika
CA „AIM AIR“ SRL	MD015	AAM	Moldavská republika
CA „OSCAR JET“ SRL	MD017	OSJ	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

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	Třipísmenný kód ICAO	Stát provozovatele
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepálská federativní demokratická republika
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	Neznámé	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Neznámé	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Neznámé	Neznámý	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Neznámé	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Neznámé	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Neznámé	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Neznámé	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
ELDINDER AVIATION	8	DND	Súdánská republika
GREEN FLAG AVIATION	17	Neznámý	Súdánská republika
HELEJETIC AIR	57	HJT	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
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
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonská republika	Celý letadlový park s výjimkou: 2 letadel typu Falcon 50 a 2 letadel typu Falcon 900.	Celý letadlový park s výjimkou: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Gabonská republika
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 ⁴

⁽¹⁾ Dopravce Afrijet Business Service má povoleno používat pro svou současnou úroveň provozu v Unii pouze konkrétní uvedená letadla.

⁽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.