2025/1144

4.6.2025.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/1144

od 3. lipnja 2025.

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 u pogledu popisa zračnih prijevoznika kojima je letenje u Uniji zabranjeno ili ograničeno

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2005. o uspostavi liste Zajednice koja sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let i stavljanju izvan snage članka 9. Direktive 2004/36/EZ ([1]), a posebno njezin članak 4. stavak 2.,

budući da:

(1) Uredbom Komisije (EZ) br. 474/2006 ([2]) utvrđen je popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije.

(2) Određene države članice i Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) Komisiji su u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 dostavile informacije koje su relevantne za ažuriranje tog popisa. Relevantne informacije dostavile su i treće zemlje i međunarodne organizacije. Popis bi trebalo ažurirati na temelju tih informacija.

(3) Komisija je izravno ili putem tijela nadležnih za njihov regulatorni nadzor obavijestila sve predmetne zračne prijevoznike o bitnim činjenicama i razmatranjima koji čine osnovu za donošenje odluke da im se zabrani letenje u Uniji ili da se za njih, ako se već nalaze na popisu utvrđenom u Prilogu A ili Prilogu B Uredbi (EZ) br. 474/2006, izmijene uvjeti zabrane letenja.

(4) Komisija je predmetnim zračnim prijevoznicima dala uvid u sve relevantne dokumente te im omogućila da Komisiji i Odboru EU-a za sigurnost zračnog prometa podnesu pisane primjedbe i daju usmeno očitovanje.

(5) U okviru Uredbe (EZ) br. 2111/2005 i Delegirane uredbe Komisije (EU) 2023/660 ([3]) Komisija je obavijestila Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa o savjetovanjima s nadležnim tijelima i zračnim prijevoznicima iz Armenije, Iraka, Kirgistana, Libije, Surinama i Tanzanije koja su u tijeku. Komisija je Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa obavijestila i o stanju sigurnosti zračnog prometa u Angoli, Egiptu, Kazahstanu, Keniji, Nepalu, Pakistanu i Sijeri Leone.

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

([2]) Uredba Komisije (EZ) br. 474/2006 od 22. ožujka 2006. o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 84, 23.3.2006., str. 14., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/660 od 2. prosinca 2022. o utvrđivanju detaljnih pravila za popis zračnih prijevoznika kojima je zabranjeno letenje unutar Unije ili na koje se primjenjuju ograničenja letenja unutar Unije iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 473/2006 o utvrđivanju provedbenih pravila za popis Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 83, 22.3.2023., str. 47., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Agencija je Komisiju i Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa obavijestila o tehničkim procjenama provedenima radi početne ocjene i kontinuiranog praćenja odobrenja operatora iz treće zemlje („TCO”) koja su izdana u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 452/2014 ([4]).

(7) Agencija je Komisiju i Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa obavijestila i o rezultatima analize inspekcijskih pregleda na stajanci obavljenih na temelju programa ocjenjivanja sigurnosti stranih zrakoplova („program SAFA”) u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 ([5]).

(8) Agencija je Komisiju i Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa obavijestila i o projektima tehničke pomoći koji se provode u trećim zemljama čijim je zračnim prijevoznicima u skladu s Uredbom (EZ) br. 474/2006 zabranjeno letjeti u Uniji. Nadalje, Agencija je dostavila informacije o planovima i zahtjevima za dodatnu tehničku pomoć i suradnju radi poboljšanja administrativnih i tehničkih mogućnosti tijela nadležnih za civilno zrakoplovstvo u trećim zemljama u cilju osiguravanja usklađenosti s primjenjivim međunarodnim standardima sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu. Države članice pozvane su da u koordinaciji s Komisijom i Agencijom na bilateralnoj osnovi odgovore na te zahtjeve. Komisija je u tom pogledu ponovno naglasila korist od dostavljanja informacija međunarodnoj zrakoplovnoj zajednici, posebno putem alata partnerstva za pomoć u postizanju zrakoplovne sigurnosti Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva („ICAO”), o tehničkoj pomoći trećim zemljama koju radi povećanja sigurnosti zračnog prometa u cijelom svijetu pružaju Unija i države članice.

(9) Eurocontrol je Komisiji i Odboru EU-a za sigurnost zračnog prometa dostavio ažurirane informacije o statusu funkcija za uzbunjivanje programa SAFA i TCO-a, uključujući statističke podatke koji se odnose na poruke upozorenja o zračnim prijevoznicima kojima je zabranjeno letjeti u Uniji.

Zračni prijevoznici iz Unije

(10) Nakon što je Agencija analizirala informacije dobivene inspekcijskim pregledima zrakoplova zračnih prijevoznika iz Unije na stajanci, inspekcijskim pregledima obavljenima radi provjere usklađenosti sa standardima koje je sama provela, dopunjene informacijama prikupljenima tijekom posebnih inspekcijskih pregleda i nadzora koje su provela nacionalna tijela nadležna za zrakoplovstvo, države članice i Agencija, djelujući kao nadležna tijela, poduzele su određene korektivne i provedbene mjere te o njima obavijestile Komisiju i Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa.

(11) Države članice i Agencija, djelujući kao nadležna tijela, ponovno su potvrdile da su spremne poduzeti potrebne mjere u slučaju da relevantne informacije o sigurnosti budu upućivale na neposredne sigurnosne rizike nastale zbog toga što zračni prijevoznici iz Unije ne poštuju relevantne standarde sigurnosti.

Zračni prijevoznici iz Armenije

(12) U lipnju 2020. svi zračni prijevoznici certificirani u Armeniji uvršteni su Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2020/736 ([6]) u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

([4]) Uredba Komisije (EU) br. 452/2014 od 29. travnja 2014. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama operatora iz trećih zemalja u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 133, 6.5.2014., str. 12., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/736 od 2. lipnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 u pogledu popisa zračnih prijevoznika kojima je letenje u Uniji zabranjeno ili ograničeno (SL L 172, 3.6.2020., str. 7., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) U okviru Komisijinih aktivnosti stalnog praćenja opće sigurnosne situacije u Armeniji, uključujući kapacitet i sposobnost armenskog odbora za civilno zrakoplovstvo („CAC”) za nadzor sigurnosti, 9. travnja 2025. održan je tehnički sastanak na kojem su sudjelovali Komisija, Agencija, države članice i CAC. Komisija je na sastanku obavijestila CAC o rezultatima svoje ocjene plana korektivnih mjera podnesenog u prosincu 2024. CAC je izradio plan korektivnih mjera kao odgovor na opažanja iz Unijine ocjene stanja na terenu u Armeniji 2020.

(14) Plan korektivnih mjera koji je podnio CAC opsežan je i detaljan te jasno pokazuje da se radi na usklađivanju nacionalnog nadzora zračnog prometa s regulatornim očekivanjima EU-a kad je riječ o opažanjima iz Unijine ocjene stanja na terenu 2020. Pozitivni pomaci uključuju službeno donošenje nekoliko nacionalnih propisa u skladu sa zahtjevima EU-a, napredak prema provedbi načela nadzora koji se temelji na procjeni rizika i poboljšanje dokumentacije i evidencije o osposobljavanju za inspektore.

(15) Plan predstavlja sveobuhvatan pristup rješavanju utvrđenih problema, no nekoliko je pitanja koja su ostala neriješena ili nedovoljno potkrijepljena dokazima, npr. nepostojanje klasifikacije nalaza, nedovoljni dokazi o provedbi planova nadzora i nedostaci u kontroli i prijevodu dokumentacije. Osim toga, i dalje postoje nedosljednosti u kvaliteti i cjelovitosti dokumentacije o osposobljavanju, postupcima izdavanja dozvola i mehanizmima nadzora pa su potrebni dodatni terenski posjeti radi njihove procjene prije donošenja konačne odluke o primjerenosti plana korektivnih mjera.

(16) S obzirom na preostale nedostatke i potrebu za temeljitijom ocjenom provedbe na terenu, Komisija smatra da se sigurnosna situacija u Armeniji ne može preciznije procijeniti samo provedbom dodatne ocjene na daljinu. Stoga je u trećem tromjesečju 2025. predviđena provedba Unijine ocjene stanja na terenu. Cilj je tog posjeta provjeriti provodi li CAC prijavljene korektivne mjere, uključujući one o kojima se raspravljalo prilikom razmjene informacija 2024. i 2025.

(17) U skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije izmijeni kad je riječ o zračnim prijevoznicima certificiranima u Armeniji.

(18) Države članice trebale bi i dalje provjeravati poštuju li zračni prijevoznici certificirani u Armeniji relevantne međunarodne standarde sigurnosti određivanjem tih prijevoznika kao prioriteta za inspekcijske preglede na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Iraka

(19) Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2015/2322 ([7]) u prosincu 2015. u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006 uvršten je zračni prijevoznik *Iraqi Airways*, a Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2023/2691 ([8]) u studenom 2023. u taj prilog uvršten je zračni prijevoznik *Fly Baghdad*.

(20) U okviru Komisijinih aktivnosti stalnog praćenja opće sigurnosne situacije u Iraku, uključujući kapacitet i sposobnost iračkog tijela za civilno zrakoplovstvo („ICAA”) za nadzor sigurnosti, 23. travnja 2025. održan je tehnički sastanak na kojem su sudjelovali Komisija, Agencija, države članice i ICAA. Na tom je sastanku ICAA iznijela najnovije informacije o svojem radu na poboljšanju zakonodavnog i regulatornog okvira, kao i o uspješnosti nadzora.

(21) ICAA je detaljno predstavila svoj tekući rad na poboljšanju nadzora sigurnosti zračnog prometa, koji uključuje zakonodavne izmjene, regulatorni razvoj, inicijative za izgradnju kapaciteta i institucijske reforme. Iako su to bitni koraci, tek su u ranoj fazi provedbe. I dalje postoji velika zabrinutost u vezi s pravovremenom provedbom tih mjera, dosljednosti i kvalitetom regulatornog okvira te usklađivanjem mjera s međunarodnim sigurnosnim standardima.

([7]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/2322 od 10. prosinca 2015. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice (SL L 328, 12.12.2015., str. 67., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/2691 od 29. studenog 2023. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 u pogledu popisa zračnih prijevoznika kojima je letenje u Uniji zabranjeno ili ograničeno (SL L, 2023/2691, 30.11.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Ostvaren je određen napredak, posebno u područjima kao što su zapošljavanje osoblja, inicijative za osposobljavanje i izrada ažuriranih nacionalnih propisa o zrakoplovstvu. Ključne reforme, kao što su donošenje revidiranog temeljnog zakona o zrakoplovstvu i jačanje sustava nadzora sigurnosti, i dalje su nepotpune ili se njihovi rezultati ne mogu provjeriti.

(23) Stoga je zajednički donesen zaključak da bi provedba Unijine ocjene stanja na terenu u rujnu 2025., o čemu se prethodno raspravljalo, bila preuranjena i potencijalno kontraproduktivna s obzirom na potrebu za daljnjim konkretnim i dokazivim napretkom u ključnim područjima iračkog sustava nadzora sigurnosti zračnog prometa.

(24) U skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije izmijeni kad je riječ o zračnim prijevoznicima iz Iraka.

(25) Države članice trebale bi i dalje provjeravati poštuju li zračni prijevoznici certificirani u Iraku relevantne međunarodne standarde sigurnosti određivanjem tih prijevoznika kao prioriteta za inspekcijske preglede na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(26) Komisija bi prema potrebi trebala poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 ako se na temelju relevantnih sigurnosnih informacija otkriju neposredni sigurnosni rizici koji proizlaze iz neusklađenosti s relevantnim međunarodnim standardima sigurnosti.

Zračni prijevoznici iz Kirgistana

(27) U listopadu 2006. zračni prijevoznici certificirani u Kirgistanu uvršteni su Provedbenom uredbom Komisije (EZ) br. 1543/2006 ([9]) u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(28) U okviru aktualnih razmjena informacija koje su rezultat obnovljenog kontakta između Komisije i Državne agencije za civilno zrakoplovstvo u okviru kabineta ministara Kirgiske Republike („SCAA”) od 2023., Komisija je pokrenula inicijativu za tehničku pomoć, koju provodi Agencija, u okviru Uredbe (EZ) br. 2111/2005. Cilj joj je poduprijeti rad SCAA-e na poboljšanju kapaciteta za nadzor.

(29) U okviru inicijative već je provedena jedna aktivnost na daljinu i jedna misija na terenu. Tijekom misije na terenu dobivene su informacije iz prve ruke o tome kako SCAA primjenjuje međunarodne standarde sigurnosti. To je bila prilika i za provedbu simulacije Unijine ocjene stanja na terenu. Tijekom simulacije stečen je jasniji uvid u organizacijski i regulatorni okvir SCAA-e, pri čemu je utvrđeno da se opća struktura SCAA-e čini primjerenom s obzirom na njezinu veličinu i odgovornosti, iako bi njezinu operativnu učinkovitost trebalo poboljšati. Priručnik za upravljanje, iako odobren, treba se doraditi i biti dosljedniji, a odgovornost za istrage ozbiljnih nezgoda treba preciznije definirati.

(30) Tijekom simulacije utvrđeno je i da postoje nedostaci u prenošenju standarda i preporučenih praksi ICAO-a, posebno iz priloga 1., 6., 8., 18. i 19. ICAO-u, što onemogućuje potpunu usklađenost s međunarodnim standardima sigurnosti. SCAA je svjesna tih nedostataka i poduzela je mjere za izmjenu relevantnih propisa te je nekoliko nacrta izmjena u postupku međuministarskog savjetovanja. Uz to je poduzela mjere za unapređenje izvješćivanja o događajima relevantnima za sigurnost zračnog prometa, kao i obuku osoblja u okviru partnerstava s međunarodnim organizacijama za osposobljavanje. Potrebno je nastaviti raditi u tim područjima kako bi se dodatno poboljšao nadzor sigurnosti zračnog prometa u Kirgistanu.

([9]) Uredba Komisije (EZ) br. 1543/2006 od 12. listopada 2006. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice iz poglavlja II. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 910/2006 (SL L 283, 14.10.2006., str. 27., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) U okviru Komisijinih aktivnosti stalnog praćenja opće sigurnosne situacije u Kirgistanu, uključujući kapacitet i sposobnost SCAA-e za nadzor sigurnosti, 2. svibnja 2025. održan je tehnički sastanak na kojem su sudjelovali Komisija, Agencija, države članice i SCAA. SCAA je na tom sastanku detaljno predstavila aktualne inicijative za poboljšanje nadzora sigurnosti zračnog prometa, uključujući zakonodavne izmjene, regulatorni razvoj, mjere za izgradnju kapaciteta i institucijske reforme.

(32) SCAA je opisala i svoju organizacijsku strukturu i broj osoblja, uključujući razvoj sustava za izračun potrebnog osoblja koji je izravno povezan s pojedinačnim potrebama za osposobljavanjem.

(33) Opisala je i napredak postignut u usklađivanju propisa s međunarodnim sigurnosnim standardima i njihovoj primjeni u ključnim područjima nadzora. Nadalje, predstavila je tekući rad na poboljšanju postupaka certificiranja i mehanizama izvršenja.

(34) Predstavila je i opsežan akcijski plan za rješavanje utvrđenih regulatornih nedostataka i podupiranje razvoja sigurnog sustava civilnog zrakoplovstva koji je usklađen s međunarodnim standardima sigurnosti.

(35) Međutim, trenutačno nema dovoljno potkrijepljenih dokaza koji bi potvrdili da je SCAA učinkovito uklonila sve sigurnosne nedostatke koji su doveli do zabrane letenja uvedene Uredbom (EZ) br. 1543/2006.

(36) U skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije izmijeni kad je riječ o zračnim prijevoznicima certificiranima u Kirgistanu.

(37) Države članice trebale bi i dalje provjeravati poštuju li zračni prijevoznici certificirani u Kirgistanu relevantne međunarodne standarde sigurnosti određivanjem tih prijevoznika kao prioriteta za inspekcijske preglede na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Libije

(38) U prosincu 2014. zračni prijevoznici iz Libije uvršteni su Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 1318/2014 ([10]) u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(39) U okviru Komisijinih aktivnosti stalnog praćenja opće sigurnosne situacije u Libiji, uključujući kapacitet i sposobnost libijskog tijela za civilno zrakoplovstvo („LYCAA”) za nadzor sigurnosti, 25. ožujka 2025. održan je tehnički sastanak na kojem su sudjelovali Komisija, Agencija, države članice i LYCAA.

(40) Komisija je predstavila rezultate svoje ocjene informacija koje je LYCAA dostavila 2023. i 2024. U ocjeni su utvrđeni znatni nedostaci, posebno u pogledu broja osoblja, dosljednosti odgovarajućeg osposobljavanja i djelotvorne provedbe nadzornih aktivnosti. Istaknuto je i da nije dostavljena ključna dokumentacija koju je Komisija zatražila. U ocjeni je zaključeno da su potrebna znatna daljnja poboljšanja regulatornog okvira LYCAA-e i njezina nadzornog kapaciteta. Komisija je na sastanku ponovila svoja očekivanja kad je riječ o vrsti i kvaliteti dokumenata i podataka potrebnih za provedbu odgovarajuće procjene libijskog sustava nadzora sigurnosti.

([10]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 1318/2014 od 11. prosinca 2014. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice (SL L 355, 12.12.2014., str. 8., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA je iznijela najnovije informacije o administrativnim i tehničkim inicijativama za jačanje nadzora sigurnosti. Inicijative uključuju reviziju zakonodavstva i propisa u području zračnog prometa, češću provedbu inspekcija i uvođenje digitalnih sustava nadzora. Središnja mjera je uspostava integriranog nadzornog centra („IOC”), digitalne platforme za poboljšanje praćenja i evidentiranja podataka o sigurnosti zračnog prometa. Ta digitalna platforma doprinijet će usklađenosti s propisima i poboljšati pristup relevantnim informacijama i dokumentima o sigurnosti.

(42) LYCAA je predstavila IOC uz pomoć informacija i materijala, uključujući priručnike i kontrolne popise za postupke certificiranja i nadzora, koji se temelje na propisima Unije i prilagođeni su nacionalnom kontekstu. LYCAA je predstavila i odabrane rezultate revizije iz postupka ponovne certifikacije, a podaci iz IOC-a prikazani su u jasnom i strukturiranom formatu.

(43) Međutim, primijećeno je da ta dokumentacija nije dostavljena Komisiji prilikom prethodne razmjene informacija 2023. i 2024., unatoč brojnim službenim zahtjevima. Osim toga, istaknuto je da će dugoročna učinkovitost IOC-a ovisiti o njegovoj dosljednosti i kvaliteti.

(44) LYCAA je Komisiju obavijestila i o tekućem postupku ponovne certifikacije svih libijskih zračnih prijevoznika u razdoblju od studenog 2023. do studenog 2024. LYCAA je izvijestila da je u tom razdoblju provedeno više od 100 revizija. Međutim, nije dostavljeno dovoljno informacija o rezultatima tih revizija, primjerice konkretni nalazi i eventualne povezane korektivne mjere. Dogovoreno je da će LYCAA što prije dostaviti relevantne informacije i dokumentaciju.

(45) Međutim, trenutačno nema dovoljno potkrijepljenih dokaza koji bi potvrdili da je LYCAA učinkovito uklonila sve sigurnosne nedostatke koji su doveli do zabrane letenja uvedene Provedbenom uredbom (EU) br. 1318/2014.

(46) U skladu sa zajedničkim kriterijima utvrđenima u Prilogu Uredbi (EZ) br. 2111/2005 Komisija smatra da u ovoj fazi nema razloga da se popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije izmijeni kad je riječ o zračnim prijevoznicima certificiranima u Libiji.

(47) Države članice trebale bi i dalje provjeravati poštuju li zračni prijevoznici certificirani u Libiji relevantne međunarodne standarde sigurnosti određivanjem tih prijevoznika kao prioriteta za inspekcijske preglede na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Surinama

(48) U srpnju 2010. zračni prijevoznik *Blue Wing Airlines* uvršten je Uredbom Komisije (EU) br. 590/2010 ([11]) u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(49) Nakon rasprava Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa u studenom 2024. stručnjaci iz Komisije, Agencije i država članica proveli su u Surinamu od 24. do 28. veljače 2025. Unijinu ocjenu stanja na terenu u prostorijama surinamskog tijela za sigurnost civilnog zrakoplovstva („CASAS”). Ocjena je provedena na uzorku od tri zračna prijevoznika koje je certificirao CASAS: *Blue Wing Airlines, Fly All Ways* i *Gum Air.*

(50) Unijina ocjena stanja na terenu bila je usmjerena na CASAS s obzirom na njegovu ulogu i odgovornost za nadzor sigurnosti zračnih prijevoznika certificiranih u Surinamu. U ocjeni stanja na terenu utvrđeni su veliki nedostaci u regulatornom sustavu civilnog zrakoplovstva kad je riječ o usklađenosti s međunarodnim sigurnosnim standardima, koji onemogućuju djelotvoran nadzor sigurnosti.

([11]) Uredba Komisije (EU) br. 590/2010 od 5. srpnja 2010. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice (SL L 170, 6.7.2010., str. 9., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Temeljni akt Surinama o zrakoplovstvu nije izmijenjen od njegova donošenja 2002. Stoga su problemi koje je ICAO utvrdio već 2009. i dalje prisutni, a to su neovlašćivanje inspekcijskog osoblja CASAS-a za pristup objektima i dokumentaciji te neodvajanje sudskih i sigurnosnih istraga zrakoplovnih nesreća i ozbiljnih nezgoda povezano s neadekvatnom zaštitom osoba koje prijavljuju događaje relevantne za sigurnost zračnog prometa.

(52) Većina nacionalnih propisa o civilnom zrakoplovstvu ažurirana je 2023. kako bi ih se uskladilo s najnovijim izmjenama ICAO-a. Međutim, priručnici, smjernice, kontrolni popisi i svi drugi radni postupci CASAS-a za provedbu nadzora nisu na odgovarajući način ažurirani. To negativno utječe na usklađenost s nacionalnim zakonodavstvom, a time i s međunarodnim sigurnosnim standardima.

(53) U ocjeni stanja na terenu potvrđeno je da CASAS ima sustavne probleme u pogledu upravljanja resursima, konkretno nedostatak postupaka i metodologije za utvrđivanje kadrovskih potreba, neučinkovito inicijalno osposobljavanje za osoblje koje obavlja inspekcije i nepostojanje periodičnog osposobljavanja zbog nedostatka sredstava. Zaključeno je da posjećeni odjeli CASAS-a nemaju dovoljno osoblja, a osoblje koje obavlja inspekcije nije dovoljno kvalificirano.

(54) U Unijinoj ocjeni stanja na terenu utvrđeno je i da CASAS ima bitne nedostatke u provedbi nadzora sigurnosti, a to uključuje zatvaranje predmeta bez analize temeljnih uzroka ili predugo ostavljanje predmeta otvorenima bez poduzimanja provedbenih mjera. Zbog toga su stalno prisutne ozbiljne neusklađenosti.

(55) Osim toga, Unijina ocjena stanja na terenu pokazala je da CASAS nema funkciju upravljanja kvalitetom koja je potrebna za uklanjanje nedostataka uočenih, među ostalim, u sustavu kontrole dokumenata, vođenju evidencije, upravljanju nalazima i razini kontrole.

(56) CASAS nema ni funkciju upravljanja sigurnošću kako bi mogao proaktivno reagirati na postojeće ili nove sigurnosne rizike ni funkcionalan sustav obveznog izvješćivanja o događajima kako bi mogao utvrditi visokorizična područja u kojima treba povećati nadzor.

(57) Utvrđeni su ozbiljni problemi i u CASAS-ovim odjelima za letačke operacije i plovidbenost. Među ostalim, utvrđeno je da CASAS ne provodi svoje planove nadzora u utvrđenim rokovima, a revizije ne provodi u potpunosti. Postoji dokazi da se tehnička dokumentacija ne kontrolira dovoljno prije izdavanja certifikata i da se propušta utvrditi neusklađenost zračnih prijevoznika s relevantnim međunarodnim standardima sigurnosti.

(58) Nedostatak strukturnog financiranja i provedbenih mjera u CASAS-u dva su temeljna čimbenika koji znatno otežavaju CASAS-ovu sposobnost da provodi djelotvoran nadzor i sveobuhvatne revizije te da proaktivno reagira na postojeće i nove sigurnosne rizike, što je vidljivo iz nedostataka uočenih tijekom posjeta zračnim prijevoznicima.

(59) U Unijinoj ocjeni stanja na terenu kod zračnih prijevoznika *Blue Wing Airlines* (25. veljače 2025.), *Gum Air* (26. veljače 2025.) i *Fly All Ways* (27. veljače 2025.) kod sva tri prijevoznika utvrđeni su isti ili slični bitni nedostaci koji izravno utječu na sigurnost letova i usklađenost s propisima. To među ostalim uključuje nedostatak funkcionalnog sustava upravljanja sigurnošću i sustava upravljanja kvalitetom. Kad je riječ o evaluaciji letačkih operacija tih zračnih prijevoznika, kod svih su utvrđene iste ozbiljne neusklađenosti. Iako je CASAS već utvrdio nedostatke u tom području, letačke operacije nastavile su se provoditi, a pritom ni CASAS ni zračni prijevoznici nisu uveli nikakva ograničenja.

(60) Osim toga, tijekom posjeta odjelima za plovidbenost tih triju zračnih prijevoznika utvrđeni su brojni ozbiljni problemi, kao što je nedostatak osposobljavanja osoblja za obavljanje njihovih dužnosti, neispravni dijelovi koji nisu pravilno odvojeni i ne drže se u zasebnim prostorijama, kalibrirani alati s isteklim potvrdama o kalibraciji i neidentificirani alati. Sve te probleme CASAS je utvrdio više puta tijekom godina, ali nisu poduzete konkretne mjere.

(61) Tijekom posjeta zračnom prijevozniku *Fly All Ways* utvrđeno je da nije proveden program nadzora podataka o letu, kako je propisano međunarodnim sigurnosnim standardima za kategoriju zrakoplova koje koristi taj zračni prijevoznik.

(62) Broj i vrsta nedostataka utvrđenih u Unijinoj ocjeni stanja na terenu kod ta tri zračna prijevoznika upućuju na sustavne nedostatke u njihovim sustavima upravljanja i sposobnosti CASAS-a da osigura djelotvoran nadzor sigurnosti. Prikupljeni dokazi upućuju na to da ti zračni prijevoznici ne mogu postići sigurnost operacija na održiv način i da CASAS ne može osigurati usklađenost s propisima i ponovno uspostaviti osiguranje sigurnosti.

(63) Komisija je dopisom od 11. travnja 2025. obavijestila CASAS da je predmet Surinama uvršten na dnevni red sastanka Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa zakazanog od 13. do 15. svibnja 2025. te da će CASAS i zračni prijevoznici certificirani u Surinamu dobiti priliku da budu saslušani u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005. *Blue Wing Airlines* i *Surinam Airways* prihvatili su poziv da se pojave pred Odborom EU-a za sigurnost zračnog prometa.

(64) Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa saslušao je ta dva zračna prijevoznika i CASAS 14. svibnja 2025. CASAS je Odboru EU-a za sigurnost zračnog prometa predstavio svoju analizu uzroka nedostataka utvrđenih tijekom Unijina posjeta te korektivne mjere i rok za njihovu provedbu. Predstavljene korektivne mjere odnosile su se na izmjene nacionalnih propisa o zračnom prometu, provedbu funkcija upravljanja kvalitetom i sigurnošću, provedbu potrebnog osposobljavanja tehničkog osoblja, poboljšanje funkcija nadzora i planove zapošljavanja za popunjavanje glavnih rukovodećih položaja i dodatnog osoblja za provedbu inspekcija.

(65) Primjećujući da CASAS uviđa da je situacija ozbiljna, kako je utvrđeno u Unijinoj ocjeni stanja na terenu u Surinamu, Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa naglasio je da su neki od tih nedostataka već bili utvrđeni u sklopu ICAO-ova Univerzalnog programa nadzora sigurnosti iz 2009. i 2012., no u međuvremenu nije bilo napretka u njihovu rješavanju. Stoga i dalje postoji zabrinutost u vezi s tim jesu li mjere koje je predložio CASAS ostvarive u utvrđenim rokovima, unatoč tome što je CASAS izrazio spremnost i predanost poboljšanju, a potporu mu pruža i vlada Surinama koja mu je osigurala dodatne izvore financiranja.

(66) U nekoliko navrata tijekom saslušanja potvrđeno je da su razlozi za zabrinutost valjani jer CASAS nije mogao pružiti dokaze o konkretnim i vjerodostojnim mjerama za rješavanje problema istaknutih u opažanjima, na primjer to što CASAS ne izvršava mjere potrebne u slučajevima kad zračni prijevoznici opetovano ne uspijevaju riješiti utvrđene neusklađenosti u skladu s nacionalnim postupcima.

(67) Potrebno je znatno poboljšati sposobnosti CASAS-a kako bi se uklonili bitni sigurnosni nedostaci, posebno u području zapošljavanja, osposobljavanja i kvalifikacija osoblja, aktivnosti certifikacije upravljanja kvalitetom i sigurnošću te nadzora nad svim zračnim prijevoznicima certificiranima u Surinamu. Ti nedostaci dokazuju da nadzorni kapacitet CASAS-a nije dostatan da bi se osiguralo da se operacije svih zračnih prijevoznika koje je CASAS certificirao kontinuirano obavljaju u skladu s međunarodnim sigurnosnim standardima.

(68) *Blue Wing Airlines* zastupali su njegov trgovački zastupnik u Europi i pravni savjetnik. Oni su na saslušanju predstavili tog zračnog prijevoznika i njegovu operativnu mrežu, njegovo razumijevanje svrhe Unijine ocjene stanja na terenu i načina na koji se ona odnosila na *Blue Wing Airlines* te su iznijeli pregled procjene sigurnosti koju je proveo zračni prijevoznik i mjera poduzetih za rješavanje utvrđenih problema.

(69) Zastupnici *Blue Wing Airlinesa* ni u jednom trenutku nisu spomenuli ozbiljne nedostatke koje je utvrdio ocjenjivački tim EU-a, među ostalim u odjelima za letačke operacije i održavanje. Osim toga, zračni prijevoznik nije mogao odgovoriti na meritum pitanja koja je postavio Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa u vezi s konkretnim problemima o kojima su iznesena opažanja.

(70) Zračni prijevoznik *Surinam Airways* prihvatio je poziv da se pojavi pred Odborom EU-a za sigurnost zračnog prometa iako nije bio posjećen tijekom provedbe Unijine ocjene stanja na terenu. Na saslušanju je predstavio svoje poduzeće, povijest i operativnu mrežu. Glavna tema prezentacije bili su elementi povezani s njegovim aktivnostima usklađivanja sa sigurnosnim propisima, i u pogledu aktivnosti koje se provode u suradnji s CASAS-om i s trećim stranama, uključujući EASA-u, u kontekstu odobrenja operatora iz treće zemlje. Uz to je opisao planirane mjere za poboljšanje svojeg sustava upravljanja sigurnošću i sustava upravljanja kvalitetom.

(71) Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa uputio je prijevozniku pitanja o njegovim operativnim aranžmanima za letove prema područjima EU-a i iz njih. Prijevozniku su postavljena pitanja i o daljnjem postupanju u vezi s nalazom CASAS-a da se za njegovo osoblje za održavanje ne organizira potrebno osposobljavanje.

(72) EASA je dopunila informacije koje je iznio zračni prijevoznik u vezi s nalazima utvrđenima tijekom revizije TCO-a na licu mjesta koja je provedena usporedno s Unijinim ocjenom stanja na terenu. To je uključivalo probleme koje je CASAS trebao utvrditi u okviru svojih aktivnosti nadzora i koji su slični problemima drugih zračnih prijevoznika koje je posjetio tim EU-a, što upućuje na to da CASAS ima učestale probleme s nadzorom svojih zračnih prijevoznika.

(73) Na temelju dostupnih dokaza, među ostalim iz Unijine ocjene stanja na terenu i ocjene na uzorku od tri zračna prijevoznika, kao i informacija iznesenih tijekom saslušanja pred Odborom EU-a za sigurnost zračnog prometa, mora se zaključiti da kapacitet i sposobnost CASAS-a nisu dostatni za osiguravanje usklađenosti s međunarodnim standardima sigurnosti u smislu djelotvornog nadzora nad bilo kojim od zračnih prijevoznika za koje je odgovoran.

(74) Komisija i Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa, iako uviđaju opseg problema koje treba riješiti, uvažavaju trud CASAS-a i potiču ga da nastavi s radom. Vidljivo zalaganje surinamske vlade u tom pogledu vrlo je važno, kao i njezino obećanje da će poduprijeti CASAS u njegovu radu i surađivati s njim.

(75) Stoga je, u skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005, procijenjeno da bi popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti dodavanjem svih zračnih prijevoznika certificiranih u Surinamu u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(76) Države članice trebale bi i dalje provjeravati poštuju li zračni prijevoznici certificirani u Surinamu relevantne međunarodne standarde sigurnosti određivanjem tih prijevoznika kao prioriteta za inspekcijske preglede na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

Zračni prijevoznici iz Tanzanije

(77) U prosincu 2024. zračni prijevoznik *Air Tanzania Company Limited* uvršten je Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2024/3137 ([12]) u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(78) Nakon rasprava Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa u studenom 2024. stručnjaci iz Komisije, Agencije i država članica proveli su u Tanzaniji od 9. do 13. prosinca 2024. Unijinu ocjenu stanja na terenu u prostorijama tanzanijskog tijela za civilno zrakoplovstvo („TCAA"). Unijina ocjena stanja na terenu uključivala je ocjenu na uzorku od dva zračna prijevoznika certificirana u Tanzaniji: *Precision Air Services PLC* („*Precision Air*") i *Coastal Travels Limited* („*Coastal Air*").

(79) Unijina ocjena stanja na terenu bila je usmjerena na TCAA s obzirom na njezinu ulogu i odgovornost za aktivnosti nadzora sigurnosti zračnih prijevoznika certificiranih u Tanzaniji.

(80) Tijekom posjeta utvrđeno je da TCAA ima strukturne neučinkovitosti i znatna ograničenja kapaciteta, uključujući nedostatak strateškog pristupa planiranju ljudskih resursa, zbog čega nedostaje kvalificiranog i iskusnog tehničkog osoblja u ključnim područjima nadzora, posebno područjima izdavanja dozvola za osoblje, letačkih operacija i plovidbenosti.

(81) Utvrđeno je da je u području izdavanja dozvola za osoblje potrebno više osoblja, a posebno onog s relevantnim prethodnim iskustvom. Osim toga, trebalo bi uspostaviti i provesti strukturiran i periodični program osposobljavanja za inspektore, koji treba uključivati napredne module za upravljanje kvalitetom, reviziju usklađenosti i analizu temeljnih uzroka. Uz to je potrebno razviti i primjenjivati sveobuhvatne i standardizirane postupke, kontrolne popise i obrasce za izdavanje dozvola i ocjena.

([12]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2024/3137 od 13. prosinca 2024. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 u pogledu popisa zračnih prijevoznika kojima je letenje u Uniji zabranjeno ili ograničeno (SL L, 2024/3137, 16.12.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) U području letačkih operacija TCAA nije dokazala postojanje učinkovitog i pouzdanog sustava za izvršavanje regulatornih obveza u skladu s međunarodnim sigurnosnim standardima. To je potkrijepljeno činjenicom da je utvrđeno da postupci certifikacije zračnih prijevoznika nisu dovoljno strogi, a aktivnosti nadzora ne planiraju se i ne provode na odgovarajući način, što dovodi do znatnih propusta u nadzoru. Osim toga, TCAA nema dovoljno potpuno kvalificiranih inspektora, a kompetencije postojećeg osoblja treba unaprijediti.

(83) U području plovidbenosti postupci koje primjenjuje TCAA ne zadovoljavaju međunarodne standarde sigurnosti i zbog toga je provedba nadzora neodgovarajuća i upitno je primjenjuju li se dosljedno sigurnosni zahtjevi. Svjedodžbe o plovidbenosti izdaju se bez dostatnog jamstva da predmetni zrakoplov ispunjava sve primjenjive kriterije projektiranja i plovidbenosti.

(84) Unijin ocjenjivački tim obavio je 11. prosinca 2024. terenski posjet zračnom prijevozniku *Precision Air*.

(85) U ocjeni tog zračnog prijevoznika utvrđeno je nekoliko nedostataka u provedbi njegovih sustava upravljanja sigurnošću i kvalitetom. Konkretno, sigurnosni ciljevi nisu na odgovarajući način uključeni u priručnik za upravljanje sigurnošću, a praćenje pokazatelja performansi sigurnosti i ciljeva performansi sigurnosti je nedostatno. Osim toga, pokazalo se da se u provedbi nadzora podataka o letu opetovano odstupa od standardnih operativnih postupaka, što upućuje na sustavne probleme s usklađenošću.

(86) Iako je utvrđeno da su cjelokupna struktura i funkcioniranje organizacije održavanja i plovidbenosti zadovoljavajući, uočeni su znatni nedostaci u programu osposobljavanja letačke posade, uključujući nepostojanje cjelovitog teorijskog osposobljavanja i osnovnih modula kao što je osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega.

(87) Unijin ocjenjivački tim obavio je 12. prosinca 2024. terenski posjet zračnom prijevozniku *Coastal Air*.

(88) U ocjeni sustava upravljanja sigurnošću i kvalitetom zračnog prijevoznika *Coastal Air* utvrđena su brojna područja koja je potrebno poboljšati kako bi se zajamčila usklađenost s tanzanijskim nacionalnim zakonodavstvom i međunarodnim standardima sigurnosti.

(89) Tijekom posjeta zračni prijevoznik nije mogao dokazati usklađenost s vlastitim postupcima i priručnicima, a nedostaci u dokumentaciji, odobrenjima i unutarnjem praćenju usklađenosti zračnog prijevoznika uočeni su u više područja, kao što su organizacijska prava, zapisnici, priručnici, evidencija i standardi osposobljavanja.

(90) Procjenom sustava za održavanje i upravljanje kontinuiranom plovidbenošću zračnog prijevoznika *Coastal Air* otkriven je niz bitnih nedostataka koji izravno utječu na sigurnost letova i usklađenost s propisima. Nadalje, zbog pogrešaka u unosu podataka u sustav za praćenje plovidbenosti neispravno su određeni vremenski intervali održavanja, što je narušilo pouzdanost i integritet praćenja održavanja.

(91) Broj i vrsta nedostataka utvrđenih tijekom posjeta upućuju na sustavne nedostatke u unutarnjem praćenju usklađenosti zračnog prijevoznika *Coastal Air*, kao i u nadzornim aktivnostima TCAA-e. Konkretno, mnogi utvrđeni nedostaci trebali su biti otkriveni tijekom postupka certifikacije, provedbe redovitih aktivnosti nadzora ili uz pomoć vlastitih mehanizama zračnog prijevoznika za osiguranje sigurnosti.

(92) U Unijinoj ocjeni stanja na terenu utvrđeno je da, iako je Tanzanija uspostavila pravni okvir kojim se uređuje civilno zrakoplovstvo, u regulatornom sustavu postoje znatni problemi povezani s pravnom preciznošću, djelotvornom provedbom i pravodobnom prilagodbom promjenjivim međunarodnim standardima sigurnosti, što dovodi do pravnih i operativnih neusklađenosti koje Tanzaniji onemogućuju da u potpunosti ispuni svoje obveze na temelju Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija). Opažanja iz Unijine ocjene stanja na terenu uključena su u izvješće koje je podneseno TCAA-i i koje je ona odobrila.

(93) U okviru Komisijinih aktivnosti kontinuiranog praćenja opće sigurnosne situacije u Tanzaniji 30. travnja 2025. održan je tehnički sastanak na kojem su sudjelovali Komisija, Agencija, države članice i TCAA. Sastanak je imao dvostruku svrhu: preispitati plan korektivnih mjera izrađen kao odgovor na Unijinu ocjenu stanja na terenu i informirati TCAA-u o pripremama za saslušanje pred Odborom EU-a za sigurnost zračnog prometa zakazano za 13. svibnja 2025.

(94) Nekoliko verzija plana korektivnih mjera dostavljeno je prije i nakon tehničkog sastanka. Iz verzije predviđene za raspravu na sastanku bilo je vidljivo da TCAA poduzima mjere za uklanjanje nedostataka utvrđenih u Unijinoj ocjeni stanja na terenu. Međutim, u raspravama koje su uslijedile utvrđen je niz znatnih propusta u mjerama koje poduzima TCAA, posebno izostanak detaljnih analiza temeljnih uzroka kako bi se utvrdili i riješili temeljni sustavni problemi, nedostatak odgovarajuće dokumentacije kojom bi se potkrijepile prijavljene korektivne mjere i kontinuirana neusklađenost s primjenjivim zahtjevima za sigurnost zračnog prometa.

(95) Posebna pozornost posvećena je informacijama koje je dostavila TCAA o izračunu potreba za osobljem u području letačkih operacija, koji je ocijenjen nerealnim u smislu procijenjenih sati za ključne aktivnosti, kao što je priprema osnovnih inspekcijskih pregleda svjedodžbi zračnih prijevoznika ili daljnje postupanje u vezi s nalazima inspekcija. Revidirana verzija plana korektivnih mjera pokazala je vidljivo poboljšanje jer je realističnije utvrđen potreban broj inspektora, ali i dalje je nedostajala analiza povezanih potreba za osposobljavanjem i vremena potrebnog za završetak osposobljavanja prije početka rada.

(96) Na tehničkom sastanku potvrđeno je da, iako je TCAA ostvarila određen napredak u otklanjanju utvrđenih nedostataka, među ostalim provedbom hitnih mjera tehničke potpore neposredno nakon donošenja Unijine ocjene stanja na terenu, i dalje postoje veliki nedostaci. Utvrđeno je da su brojne mjere iz plana korektivnih mjera reaktivne i da nisu donesene konkretne preventivne mjere. Takve mjere koje su bile uključene u plan općenito su bile površne i nisu pružale vjerodostojno jamstvo održivosti.

(97) Komisija je dopisom od 14. travnja 2025. obavijestila TCAA-u da je predmet Tanzanije uvršten na dnevni red sastanka Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa zakazanog od 13. do 15. svibnja 2025. te da će TCAA i zračni prijevoznici certificirani u Tanzaniji dobiti priliku da budu saslušani pred Odborom EU-a za sigurnost zračnog prometa u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

(98) TCAA je prije saslušanja potvrdila da nijedan zračni prijevoznik certificiran u Tanzaniji neće sudjelovati. TCAA je saslušana pred Odborom EU-a za sigurnost zračnog prometa 13. svibnja 2025. TCAA je Odboru EU-a za sigurnost zračnog prometa predstavila opći pregled napretka u izradi i provedbi plana korektivnih mjera nakon Unijine ocjene stanja na terenu. Prezentacija je bila dobro strukturirana i obuhvaćala je glavne kategorije opažanja i preporuka te je TCAA navela koji su predmeti povezani s tim opažanjima i preporukama zatvoreni, u tijeku ili otvoreni.

(99) Prijavljena stopa riješenih problema, kako ju je predstavila TCAA, ocijenjena je kao vrlo nerealna, što dokazuje činjenica da za niz problema koji se smatraju riješenima nije na odgovarajući način provjereno jesu li riješeni u cijelosti. Jedan se primjer odnosio na nedostatak kvalificiranog osoblja. TCAA je taj problem predstavila kao riješen isključivo na temelju planova i rokova za zapošljavanje, ali pritom nije uzela u obzir vrijeme potrebno za osposobljavanje i stjecanje potrebnih kvalifikacija.

(100) Kad je riječ o nizu drugih opažanja, TCAA je navela da je otklonila povezane probleme. Međutim, nakon upita Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa u više je navrata dokazano da to nije slučaj. Na upit o postupku izdavanja svjedodžbe o plovidbenosti i kontrolnom popisu koji su revidirani kako bi bili u skladu s dokumentom ICAO-a 9760, TCAA je dala nejasan odgovor i nije mogla pružiti jasne dokaze da je taj zadatak dovršen. Isto tako, na upit o nedavno uvedenom postupku nadzora koji se temelji na procjeni rizika, posebno u pogledu sadržaja i primjene profila rizičnosti zračnih prijevoznika, TCAA nije dala dovoljno jasan odgovor i nije uspjela dokazati razumijevanje ni djelotvornu provedbu načela nadzora koji se temelje na procjeni rizika.

(101) Komisija i Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa svjesni su napora koje je TCAA uložila u mobilizaciju ljudskih i financijskih resursa i potiču je da nastavi raditi na tome. Ističu važnost potpore tanzanijske vlade u tom pogledu. Potvrđuju da će nastaviti podupirati TCAA-u i surađivati s njom na poboljšanju njezinih sposobnosti nadzora sigurnosti. U okviru aktivnosti kontinuiranog praćenja očekuju se redoviti kontakti i izvješća o napretku, kao i organizacija tehničkih sastanaka radi preispitivanja postignutog napretka.

(102) Na temelju svih dostupnih dokaza, uključujući Unijinu ocjenu stanja na terenu, zaključeno je da TCAA nema potreban kapacitet ni sposobnost za djelotvoran nadzor zrakoplovnih aktivnosti u Tanzaniji u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti. Nedostaci u upravljanju osobljem, osposobljavanju osoblja, upravljanju kvalitetom, postupcima certifikacije i nadzoru zračnih prijevoznika upućuju na to da TCAA ne može osigurati trajnu usklađenost s tim standardima.

(103) Stoga je, u skladu sa zajedničkim kriterijima iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2111/2005, procijenjeno da bi popis zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Unije trebalo izmijeniti dodavanjem svih zračnih prijevoznika certificiranih u Tanzaniji u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(104) Države članice trebale bi i dalje provjeravati poštuju li zračni prijevoznici certificirani u Tanzaniji relevantne međunarodne standarde sigurnosti određivanjem tih prijevoznika kao prioriteta za inspekcijske preglede na stajanci u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012.

(105) Uredbu (EZ) br. 474/2006 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

(106) U člancima 5. i 6. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 prepoznaje se potreba za brzim, a prema potrebi i hitnim donošenjem odluka, s obzirom na moguće posljedice za sigurnost. Kako bi se zaštitili osjetljivi podaci i građani na putovanju, nužno je da se svaka odluka povezana s ažuriranjem popisa zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana ili ograničenje letenja unutar Unije primjenjuje odmah nakon donošenja.

(107) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 474/2006 mijenja se kako slijedi:

(1) Prilog A zamjenjuje se tekstom iz Priloga I. ovoj Uredbi;

(2) Prilog B zamjenjuje se tekstom iz Priloga II. ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 3. lipnja 2025.

Za Komisiju,
u ime predsjednice,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Član Komisije

PRILOG I.

„PRILOG A

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDI ZABRANA LETENJA U UNIJI, S IZNIMKAMA [1]

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC") ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabve
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala afganistanska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala angolska tijela nadležna za regulatorni nadzor, osim prijevoznika *TAAG Angola Airlines* i *Heli Malongo*, među ostalim			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	nepoznata	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	nepoznata	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	nepoznata	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	nepoznata	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala armenska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Armenija**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenija
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenija

[1] Zračnim prijevoznicima navedenima u ovom prilogu može se dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, održavanjem i osiguranjem, uz uvjet da su zadovoljeni odgovarajući standardi sigurnosti.

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC") ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenija
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenija
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenija
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenija
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenija
SKYBALL	AM AOC 073	nije primjenjivo	Armenija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Konga (Brazzaville) nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	nepoznata	Kongo (Brazzaville)
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Demokratske Republike Konga (DRK) nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC") ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Džibutija nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Džibuti**
DAALLO AIRLINES	nepoznata	DAO	Džibuti
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Ekvatorske Gvineje nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Ekvatorska Gvineja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorska Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	nepoznata	Ekvatorska Gvineja
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala eritrejska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Eritreja**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreja
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala kirgistanska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Kirgistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgistan

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC") ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	nepoznata	Kirgistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgistan
SKY JET	60	SJL	Kirgistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgistan
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala liberijska tijela nadležna za regulatorni nadzor.			**Liberija**
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala libijska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Libija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
AL MAHA AVIATION	030/18	nepoznata	Libija
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libija
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala nepalska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	nepoznata	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	nepoznata	Nepal

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (‚AOC') ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	nepoznata	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	nepoznata	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	nepoznata	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	nepoznata	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	nepoznata	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	nepoznata	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	nepoznata	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	nepoznata	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	nepoznata	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	nepoznata	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	nepoznata	Nepal
TARA AIR	053/2009	nepoznata	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Sljedeći zračni prijevoznici koje su certificirala ruska tijela nadležna za regulatorni nadzor			**Rusija**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusija
AVIACOMPANY ‚AVIASTAR-TU' CO. LTD	458	TUP	Rusija
IZHAVIA	479	IZA	Rusija
JOINT STOCK COMPANY ‚AIR COMPANY YAKUTIA'	464	SYL	Rusija
JOINT STOCK COMPANY ‚RUSJET'	498	RSJ	Rusija
JOINT STOCK COMPANY ‚UVT AERO'	567	UVT	Rusija
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusija
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY ‚IRAERO' AIRLINES	480	IAE	Rusija

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (‚AOC') ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
JOINT-STOCK COMPANY ‚URAL AIRLINES'	18	SVR	Rusija
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusija
JS AVIATION COMPANY ‚RUSLINE'	225	RLU	Rusija
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusija
LLC ‚NORD WIND'	516	NWS	Rusija
LLC ‚AIRCOMPANY IKAR'	36	KAR	Rusija
LTD. I FLY	533	RSY	Rusija
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusija
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY ‚AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES'	1	AFL	Rusija
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusija
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusija
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Svetog Tome i Princa nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Sveti Toma i Princ**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sveti Toma i Princ
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Sijere Leonea nadležna za regulatorni nadzor			**Sijera Leone**
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala sudanska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC") ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudan
SUN AIR	51	SNR	Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Sudan
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala surinamska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Surinam**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Surinam
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Surinam
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Surinam
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	nepoznata	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	nepoznata	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	nepoznata	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	nepoznata	Surinam
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tanzanijska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Tanzanija**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	nepoznata	Tanzanija
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	nepoznata	Tanzanija
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzanija
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	nepoznata	Tanzanija
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	nepoznata	Tanzanija
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	nepoznata	Tanzanija
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzanija
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzanija
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	nepoznata	Tanzanija
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzanija

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC") ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzanija
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	nepoznata	Tanzanija
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	nepoznata	Tanzanija
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	nepoznata	Tanzanija
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	nepoznata	Tanzanija
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	nepoznata	Tanzanija
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	nepoznata	Tanzanija
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	nepoznata	Tanzanija
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	nepoznata	Tanzanija
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	nepoznata	Tanzanija
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	nepoznata	Tanzanija
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	nepoznata	Tanzanija
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzanija
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzanija
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	nepoznata	Tanzanija
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	nepoznata	Tanzanija
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	nepoznata	Tanzanija
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	nepoznata	Tanzanija
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	nepoznata	Tanzanija
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	nepoznata	Tanzanija
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	nepoznata	Tanzanija
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	nepoznata	Tanzanija
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	nepoznata	Tanzanija
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	nepoznata	Tanzanija"

PRILOG II.

„PRILOG B

POPIS ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA ZA KOJE VRIJEDE OGRANIČENJA LETENJA U UNIJI [1]

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC")	ICAO troslovna oznaka	Država operatora	Tip zrakoplova za koji vrijede ograničenja	Registarske oznake i, ako su poznati, tvornički serijski brojevi zrakoplova za koje vrijede ograničenja	Država registracije
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Svi zrakoplovi tipa Fokker F100 i tipa Boeing B747	Zrakoplovi tipa Fokker F100, kako je navedeno u AOC-u; zrakoplovi tipa Boeing B747, kako je navedeno u AOC-u	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratska Narodna Republika Koreja	Cjelokupna flota, osim: 2 zrakoplova tipa TU-204	Cjelokupna flota, osim: P-632, P-633.	Demokratska Narodna Republika Koreja"

[1] Zračnim prijevoznicima navedenima u ovom prilogu može se dopustiti ostvarenje prava prometovanja tako da od zračnog prijevoznika koji nema zabranu letenja zakupe zrakoplov s posadom, održavanjem i osiguranjem, uz uvjet da su zadovoljeni odgovarajući standardi sigurnosti.