Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/1144

4.6.2025

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/1144

z dne 3. junija 2025

o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 glede seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov ali omejitve opravljanja dejavnosti v Uniji

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 z dne 14. decembra 2005 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, in informiranju potnikov v zračnem prometu o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let, ter razveljavitvi člena 9 Direktive 2004/36/ES ([1]) in zlasti člena 4(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Z Uredbo Komisije (ES) št. 474/2006 ([2]) je bil vzpostavljen seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.

(2) Nekatere države članice in Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) so Komisiji v skladu s členom 4(3) Uredbe (ES) št. 2111/2005 sporočile informacije, ki so pomembne pri posodabljanju navedenega seznama. Ustrezne podatke so predložile tudi tretje države in mednarodne organizacije. Na podlagi sporočenih informacij bi bilo treba seznam posodobiti.

(3) Komisija je vse zadevne letalske prevoznike neposredno ali prek organov za regulativni nadzor nad njimi obvestila o bistvenih dejstvih in pomislekih, ki bi lahko bili podlaga za odločitev o uvedbi prepovedi opravljanja letov v Uniji zanje ali o spremembi pogojev za prepoved opravljanja letov za letalskega prevoznika, ki je vključen na seznam iz Priloge A ali Priloge B k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(4) Komisija je zadevnim letalskim prevoznikom dala možnost vpogleda v vso zadevno dokumentacijo ter jim omogočila, da predložijo pisne pripombe in pripravijo ustno predstavitev Komisiji in Odboru EU za varnost v zračnem prometu.

(5) Komisija je v okviru Uredbe (ES) št. 2111/2005 in Delegirane uredbe Komisije (EU) 2023/660 ([3]) Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestila o tekočih posvetovanjih s pristojnimi organi in letalskimi prevozniki Armenije, Iraka, Kirgizistana, Libije, Surinama in Tanzanije. Komisija je Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestila tudi o razmerah na področju varnosti v letalstvu v Angoli, Egiptu, Kazahstanu, Keniji, Nepalu, Pakistanu in Sierri Leone.

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

([2]) Uredba Komisije (ES) št. 474/2006 z dne 22. marca 2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti iz poglavja II Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 (UL L 84, 23.3.2006, str. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/660 z dne 2. decembra 2022 o določitvi podrobnih pravil za seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov ali omejitve opravljanja dejavnosti v Uniji, iz poglavja II Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 473/2006 o določitvi izvedbenih pravil za seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, iz poglavja II Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 (UL L 83, 22.3.2023, str. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Agencija je Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestila o tehničnih ocenah, izvedenih za začetno oceno in stalno spremljanje dovoljenj operatorjev iz tretjih držav (v nadaljnjem besedilu: TCO), izdanih v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 452/2014 ([4]).

(7) Agencija je Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestila tudi o rezultatih analize preverjanj na ploščadi, opravljenih na podlagi programa varnostnega ocenjevanja tujih zrakoplovov (v nadaljnjem besedilu: SAFA) v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 ([5]).

(8) Poleg tega je Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu seznanila s projekti tehnične pomoči, ki se izvajajo v tretjih državah, za katere velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (ES) št. 474/2006. Sporočila pa je tudi informacije o načrtih in prošnjah za nadaljnjo tehnično pomoč in sodelovanje za izboljšanje upravnih in tehničnih zmožnosti organov za civilno letalstvo v tretjih državah, da bi jim pomagali pri zagotavljanju skladnosti z veljavnimi mednarodnimi varnostnimi standardi v civilnem letalstvu. Države članice so bile pozvane, naj se na navedene prošnje odzovejo na dvostranski ravni ob usklajevanju s Komisijo in Agencijo. Komisija je v zvezi s tem poudarila, kako koristno je, da zlasti z orodjem partnerstva za pomoč pri zagotavljanju varnosti v letalstvu v okviru Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO) mednarodna letalska skupnost dobi informacije o tehnični pomoči, ki jo Unija in države članice zagotavljajo tretjim državam za izboljšanje varnosti v letalstvu po svetu.

(9) Eurocontrol je Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu seznanil z najnovejšim stanjem sistema obveščanja glede SAFA in TCO, vključno s statističnimi podatki o opozorilih, izdanih za letalske prevoznike, za katere velja prepoved opravljanja letov.

Letalski prevozniki Unije

(10) Na podlagi analize, ki jo je Agencija izvedla v zvezi z rezultati preverjanj na ploščadi, opravljenih na zrakoplovih letalskih prevoznikov Unije, in inšpekcijskih pregledov standardiziranja, ki jih je opravila Agencija, ter posebnih inšpekcijskih pregledov in presoj, ki so jih opravili nacionalni organi za letalstvo, so Agencija in države članice v vlogi pristojnih organov sprejele nekatere popravljalne in izvršilne ukrepe ter o njih obvestile Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu.

(11) Agencija in države članice v vlogi pristojnih organov so ponovno izrazile pripravljenost ustrezno ukrepati, kadar relevantne varnostne informacije kažejo na neposredna varnostna tveganja, do katerih pride, če letalski prevozniki Unije ne izpolnjujejo ustreznih varnostnih standardov.

Letalski prevozniki iz Armenije

(12) Letalski prevozniki, certificirani v Armeniji, so bili junija 2020 z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/736 ([6]) vključeni v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

([4]) Uredba Komisije (EU) št. 452/2014 z dne 29. aprila 2014 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije operatorjev iz tretjih držav v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 133, 6.5.2014, str. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/736 z dne 2. junija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 glede seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov ali omejitve opravljanja dejavnosti v Uniji (UL L 172, 3.6.2020, str. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) V okviru dejavnosti za stalno spremljanje splošnih varnostnih razmer v Armeniji, vključno z zmogljivostjo in zmožnostmi armenskega odbora za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAC) za nadzor varnosti, je 9. aprila 2025 potekal tehnični sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Komisije, Agencije, držav članic in CAC. Komisija je na sestanku CAC obvestila o rezultatih svoje ocene načrta popravljalnih ukrepov, ki je bil predložen decembra 2024. Načrt popravljalnih ukrepov je pripravil CAC v odziv na ugotovitve ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem v Armeniji leta 2020.

(14) Načrt popravljalnih ukrepov, ki ga je predložil CAC, je celovit in podroben, pri obravnavi ugotovitev ocenjevalnega obiska, ki ga je Unija opravila na kraju samem leta 2020, pa razkriva jasna prizadevanja, da bi se nacionalni nadzor nad letalstvom uskladil z regulativnimi pričakovanji EU. Pozitiven razvoj vključuje uradno sprejetje več nacionalnih predpisov, ki so v skladu z zahtevami EU, ukrepe za izvajanje načel nadzora, ki temelji na tveganju, ter izboljšanje gradiv za usposabljanje inšpektorjev in evidenc o njihovem usposabljanju.

(15) Čeprav načrt popravljalnih ukrepov vključuje celovit pristop za obravnavo opažanj, se zdi, da več vprašanj ostaja nerešenih ali nezadostno podprtih z dokazi, kot so neobstoječa razvrstitev ugotovitev, nezadostni dokazi o izvajanju načrtov nadzora ter pomanjkljivosti pri preverjanju dokumentacije in njenem prevajanju. Poleg tega še vedno obstajajo nedoslednosti glede kakovosti in popolnosti dokumentacije za usposabljanje, postopkov licenciranja in nadzornih mehanizmov, ki jih je treba dodatno oceniti na kraju samem, preden se lahko sprejme končna odločitev o ustreznosti načrta popravljalnih ukrepov.

(16) Glede na preostale pomanjkljivosti in potrebo po temeljitejši oceni izvajanja na terenu Komisija meni, da nadaljnja ocena varnostnih razmer v Armeniji, opravljena na daljavo, ne bi zagotovila zadostne dodatne razjasnitve. Zato je v tretjem četrtletju leta 2025 predviden ocenjevalni obisk Unije na kraju samem. Namen tega obiska bo preveriti učinkovito uporabo popravljalnih ukrepov, ki jih je predložil CAC, vključno s tistimi, o katerih se je razpravljalo med izmenjavami v letih 2024 in 2025.

(17) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da glede letalskih prevoznikov, certificiranih v Armeniji, za zdaj ni razlogov za spremembo seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.

(18) Države članice bi morale v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi letalskih prevoznikov, certificiranih v Armeniji, še naprej preverjati, ali navedeni prevozniki dejansko izpolnjujejo zadevne mednarodne varnostne standarde.

Letalski prevozniki iz Iraka

(19) Letalska prevoznika *Iraqi Airways* in *Fly Baghdad* sta bila decembra 2015 in novembra 2023 z izvedbenima uredbama (EU) 2015/2322 ([7]) oziroma (EU) 2023/2691 ([8]) vključena v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(20) V okviru dejavnosti Komisije za stalno spremljanje splošnih varnostnih razmer v Iraku, vključno z zmogljivostjo in zmožnostmi iraškega organa za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: ICAA) za nadzor varnosti, je 23. aprila 2025 potekal tehnični sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Komisije, Agencije, držav članic in ICAA. ICAA je na sestanku predstavil najnovejše informacije o svojih prizadevanjih za okrepitev svojega zakonodajnega in regulativnega okvira ter uspešnosti nadzora.

(21) ICAA je podrobno predstavil svoja trenutna prizadevanja za okrepitev nadzora nad varnostjo v letalstvu z zakonodajnimi spremembami, razvojem predpisov, pobudami za krepitev zmogljivosti in institucionalnimi reformami. Čeprav so ta prizadevanja prepoznana kot pomembni koraki, so še vedno v zgodnjih fazah izvajanja. Še vedno obstajajo resni pomisleki glede pravočasnosti teh ukrepov, doslednosti in kakovosti rezultatov regulativnih postopkov ter njihove usklajenosti z mednarodnimi varnostnimi standardi.

([7]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/2322 z dne 10. decembra 2015 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 328, 12.12.2015, str. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/2691 z dne 29. novembra 2023 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 glede seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov ali omejitve opravljanja dejavnosti v Uniji (UL L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Določen napredek je bil dosežen, in sicer na področjih, kot so zaposlovanje osebja, pobude za usposabljanje in priprava posodobljenih nacionalnih letalskih predpisov. Ključne reforme, kot sta sprejetje revidirane primarne zakonodaje o letalstvu in krepitev sistema za nadzor varnosti, so še vedno nepopolne ali pa njihovi rezultati niso preverljivi.

(23) Skupno je bilo zato priznano, da bi bila izvedba ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem septembra 2025, kot se je že razpravljalo, prezgodnja in bi lahko imela nasprotni učinek, saj je potreben nadaljnji oprijemljiv in dokazljiv napredek na ključnih področjih iraškega sistema za nadzor varnosti v letalstvu.

(24) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da glede letalskih prevoznikov iz Iraka za zdaj ni razlogov za spremembo seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.

(25) Države članice bi morale v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi letalskih prevoznikov, certificiranih v Iraku, še naprej preverjati, ali navedeni prevozniki dejansko izpolnjujejo ustrezne mednarodne varnostne standarde.

(26) Komisija bi morala v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005 po potrebi sprejeti nadaljnje ukrepe, če kakršne koli ustrezne varnostne informacije razkrivajo neposredna varnostna tveganja, ki so posledica neskladnosti z ustreznimi mednarodnimi varnostnimi standardi.

Letalski prevozniki iz Kirgizistana

(27) Oktobra 2006 so bili letalski prevozniki, certificirani v Kirgizistanu, z Uredbo Komisije (ES) št. 1543/2006 vključeni v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006 ([9]).

(28) V okviru tekočih izmenjav, ki so od leta 2023 rezultat obnovljenih stikov med Komisijo in državno agencijo za civilno letalstvo v okviru kabineta ministrov Kirgiške republike (v nadaljnjem besedilu: SCAA), je Komisija uvedla pobudo za tehnično pomoč, ki jo na podlagi Uredbe (ES) št. 2111/2005 izvaja Agencija. Namen te pobude je podpreti prizadevanja SCAA za okrepitev njenih nadzornih zmogljivosti.

(29) V okviru te pobude sta bili že izvedeni ena dejavnost na daljavo in ena misija na kraju samem. Misija na kraju samem je bila tudi priložnost za neposredno zbiranje informacij o tem, kako SCAA izvaja mednarodne varnostne standarde. Hkrati je bila to tudi priložnost za izvedbo simulacije ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem. Simulacija je omogočila dragocen vpogled v organizacijski in regulativni okvir SCAA, pri čemer je bilo ugotovljeno, da se splošna struktura SCAA zdi ustrezna glede na njeno velikost in pristojnosti, čeprav bi bilo treba izboljšati njeno operativno učinkovitost. Čeprav je priročnik za upravljanje odobren, ga je treba nadalje razviti in uskladiti, odgovornost za preiskovanje resnih incidentov pa je treba še ustrezno določiti.

(30) Simulacija je omogočila tudi, da so bile prepoznane vrzeli pri prenosu standardov in priporočenih praks ICAO, zlasti iz prilog 1, 6, 8, 18 in 19 ICAO, zaradi katerih je ovirana popolna uskladitev z mednarodnimi varnostnimi standardi. SCAA je te vrzeli priznala in začela uvajati ukrepe za spremembo ustrezne zakonodaje, pri čemer je bilo več osnutkov sprememb predmet medresorskega posvetovanja. Poleg tega je SCAA sprejela ukrepe, da bi okrepila poročanje o dogodkih v zvezi z varnostjo in tudi usposabljanje osebja v okviru partnerstev z mednarodnimi organizacijami za usposabljanje. Da bi dodatno izboljšali nadzor nad varnostjo v letalstvu v Kirgizistanu, so nadaljnja prizadevanja na teh področjih bistvenega pomena.

([9]) Uredba Komisije (ES) št. 1543/2006 z dne 12. oktobra 2006 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, iz poglavja II Uredbe (ES) št. 2111/2005 Evropskega parlamenta in Sveta, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 910/2006 (UL L 283, 14.10.2006, str. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) V okviru dejavnosti Komisije za stalno spremljanje splošnih varnostnih razmer v Kirgizistanu, vključno z zmogljivostjo in zmožnostmi SCAA za nadzor varnosti, je 2. maja 2025 potekal tehnični sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Komisije, Agencije, držav članic in SCAA. Na sestanku je SCAA podrobno predstavila svoje tekoče pobude za okrepitev nadzora nad varnostjo v letalstvu, med drugim zakonodajne spremembe, razvoj predpisov, ukrepe za krepitev zmogljivosti in institucionalne reforme.

(32) SCAA je opisala tudi svojo organizacijsko strukturo skupaj s številom zaposlenih, pri čemer je med drugim predstavila razvoj sistema za izračun delovne sile, ki je neposredno povezan z individualnimi potrebami po usposabljanju.

(33) SCAA je predstavila tudi napredek pri usklajevanju svojih predpisov z mednarodnimi varnostnimi standardi in pri izvajanju teh predpisov na ključnih področjih nadzora. Poleg tega je poudarila tekoče delo za izboljšanje postopkov certificiranja in mehanizmov izvrševanja.

(34) SCAA je podala celovit akcijski načrt za odpravo prepoznanih regulativnih vrzeli in podporo razvoju varnega sistema civilnega letalstva, ki je skladen z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(35) Ni pa dovolj utemeljenih dokazov, ki bi potrjevali, da je SCAA učinkovito odpravila vse varnostne pomanjkljivosti, ki so vodile do prepovedi opravljanja letov, uvedene z Uredbo (ES) št. 1543/2006.

(36) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da glede letalskih prevoznikov, certificiranih v Kirgizistanu, za zdaj ni razlogov za spremembo seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.

(37) Države članice bi morale v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi letalskih prevoznikov, certificiranih v Kirgizistanu, še naprej preverjati, ali navedeni prevozniki dejansko izpolnjujejo zadevne mednarodne varnostne standarde.

Letalski prevozniki iz Libije

(38) Decembra 2014 so bili letalski prevozniki iz Libije z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 1318/2014 vključeni v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006 ([10]).

(39) V okviru dejavnosti Komisije za stalno spremljanje splošnih varnostnih razmer v Libiji, vključno z zmogljivostjo in zmožnostmi libijskega organa za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: LYCAA) za nadzor varnosti, je 25. marca 2025 potekal tehnični sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Komisije, Agencije, držav članic in LYCAA.

(40) Komisija je predstavila rezultat svoje ocene informacij, ki jih je LYCAA predložil v letih 2023 in 2024. V oceni so bile ugotovljene znatne pomanjkljivosti, zlasti v zvezi s številom zaposlenih, doslednostjo ustreznega usposabljanja in učinkovitim izvajanjem nadzornih dejavnosti. Poudarjena je bila tudi nerazpoložljivost ključne dokumentacije, ki jo je zahtevala Komisija. V oceni je bilo ugotovljeno, da so potrebne znatne nadaljnje izboljšave regulativnega okvira LYCAA in njegovih nadzornih zmogljivosti. Na sestanku je Komisija ponovila svoja pričakovanja glede vrste in kakovosti dokumentov in podatkov, potrebnih za pripravo ustrezne ocene libijskega sistema za nadzor varnosti.

([10]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1318/2014 z dne 11. decembra 2014 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 355, 12.12.2014, str. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) LYCAA je predstavil najnovejše informacije o upravnih in tehničnih pobudah, namenjenih krepitvi varnostnega nadzora. Pobude so vključevale revizije letalske zakonodaje in predpisov, pogostejše inšpekcijske preglede in uvedbo digitalnih nadzornih sistemov. Osrednji element teh prizadevanj je bila predstavitev integriranega središča za nadzor, to je digitalne platforme, namenjene izboljšanju spremljanja in upravljanja podatkov o varnosti v letalstvu. Namen digitalne platforme je zagotavljanje podpore za skladnost s predpisi ter izboljšanje dostopa do ustreznih varnostnih informacij in dokumentacije.

(42) Informacije in z njimi povezano gradivo, ki jih je LYCAA podal za predstavitev integriranega središča za nadzor, med drugim priročniki in kontrolni seznami, ki se uporabljajo v postopkih certificiranja in nadzora, so temeljili na predpisih Unije in bili prilagojeni nacionalnemu okviru. LYCAA je predstavil tudi izbrane rezultate presoj iz postopka ponovnega certificiranja, pri čemer so bili podatki integriranega središča za nadzor prikazani v jasni in strukturirani obliki.

(43) Ugotovljeno je bilo, da Komisija v prejšnjih izmenjavah v letih 2023 in 2024 te dokumentacije ni prejela, čeprav jo je večkrat uradno zahtevala. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da je dolgoročna učinkovitost integriranega središča za nadzor odvisna od njegove dosledne in kakovostne uporabe.

(44) LYCAA je Komisijo obvestil tudi o tekočem postopku ponovnega certificiranja vseh libijskih letalskih prevoznikov, ki zajema obdobje od novembra 2023 do novembra 2024. Poročal je, da je bilo v tem obdobju izvedenih več kot 100 misij za izvedbo presoj. Ni pa bilo podanih dovolj podrobnosti o rezultatih teh presoj, med drugim o specifičnih ugotovitvah in morebitnih ustreznih popravljalnih ukrepih. Dogovorjeno je bilo, da bo LYCAA čim prej zagotovil ustrezne informacije in dokumentacijo.

(45) Zaenkrat pa ni pa dovolj utemeljenih dokazov, ki bi potrjevali, da je LYCAA učinkovito odpravil vse varnostne pomanjkljivosti, ki so vodile do prepovedi opravljanja letov, uvedene z Izvedbeno uredbo (EU) št. 1318/2014.

(46) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da glede letalskih prevoznikov, certificiranih v Libiji, za zdaj ni razlogov za spremembo seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.

(47) Države članice bi morale v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi letalskih prevoznikov, certificiranih v Libiji, še naprej preverjati, ali navedeni prevozniki dejansko izpolnjujejo ustrezne mednarodne varnostne standarde.

Letalski prevozniki iz Surinama

(48) Julija 2010 je bil letalski prevoznik *Blue Wing Airlines* z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 590/2010 vključen v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006 ([11]).

(49) Na podlagi posvetovanj v Odboru EU za varnost v zračnem prometu novembra 2024 so strokovnjaki Komisije, Agencije in držav članic med 24. in 28. februarjem 2025 v Surinamu opravili ocenjevalni obisk Unije na kraju samem pri surinamskem organu za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CASAS). Obisk na kraju samem je vključeval vzorčno oceno treh letalskih prevoznikov, ki jih je certificiral CASAS, in sicer *Blue Wing Airlines*, *Fly All Ways* in *Gum Air*.

(50) Dejavnosti ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem so bile osredotočene na CASAS zaradi njegove vloge in pristojnosti za izvajanje varnostnega nadzora nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Surinamu. Med ocenjevalnim obiskom so bile ugotovljene velike pomanjkljivosti v regulativnem sistemu civilnega letalstva, ki zadevajo skladnost z mednarodnimi varnostnimi standardi in ovirajo učinkovit varnostni nadzor.

([11]) Uredba Komisije (EU) št. 590/2010 z dne 5. julija 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 170, 6.7.2010, str. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Surinamski primarni zakon s področja letalstva od sprejetja leta 2002 ni bil spremenjen. Zato težave, ugotovljene že leta 2009, še vedno niso bile odpravljene, in sicer nezadostna pooblastila inšpekcijskega osebja CASAS za dostop do objektov in dokumentacije ter pomanjkljivo ločevanje med sodnimi preiskavami in preiskavami v zvezi z varnostjo v primeru letalskih nesreč in resnih incidentov, kar je posledica nezadostne zaščite poročevalcev o dogodkih v zvezi z varnostjo.

(52) Večina nacionalnih predpisov o civilnem letalstvu je bila leta 2023 posodobljena, da bi jih uskladili z najnovejšimi spremembami ICAO. Kljub temu priročniki, navodila, kontrolni seznami in vsi drugi delovni postopki CASAS za izvajanje nadzora niso bili ustrezno posodobljeni. To negativno vpliva na skladnost z nacionalno zakonodajo in posledično tudi z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(53) Med obiskom so bile potrjene sistemske pomanjkljivosti CASAS pri upravljanju virov, in sicer neustrezni postopki in metodologije za določanje kadrovskih potreb, neučinkovito začetno usposabljanje za inšpekcijsko osebje in neobstoj rednega usposabljanja zaradi pomanjkanja proračunskih sredstev. Na podlagi tega je bilo ugotovljeno, da imajo obiskani oddelki CASAS premalo osebja in da njihovo inšpekcijsko osebje ni popolnoma usposobljeno.

(54) Med ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem so se poleg tega pokazale kritične pomanjkljivosti CASAS glede načina izvajanja varnostnega nadzora, vključno z zaključevanjem obravnave ugotovitev brez analize temeljnih vzrokov in dejstvom, da primeri ugotovitev ostanejo predolgo odprti, ne da bi bili sprejeti izvršilni ukrepi. Resne neskladnosti se zato ponavljajo.

(55) Poleg tega je iz obiska na kraju samem jasno izhajalo, da CASAS nima vzpostavljene funkcije za upravljanje kakovosti, ki je potrebna za odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti, med drugim glede sistema preverjanja dokumentov, vodenja evidenc, upravljanja ugotovitev in ravni pregleda.

(56) CASAS tudi nima funkcije za upravljanje varnosti, s katero bi proaktivno obravnaval sedanja ali nastajajoča varnostna tveganja, niti delujočega sistema obveznega poročanja o dogodkih, ki bi mu omogočal, da opredeli področja z visokim tveganjem, na katerih mora okrepiti nadzor.

(57) Izraženi so bili kritični pomisleki v zvezi z oddelkoma CASAS za letalske operacije in plovnost. Ti pomisleki vključujejo nezmožnost CASAS, da bi v zahtevanem času izpolnil svoje načrte nadzora, in nezmožnost, da bi pri izvedenih presojah zajel njihov celoten obseg. Obstajajo dokazi, ki potrjujejo nezadostno raven pregleda tehnične dokumentacije pred izdajo certifikatov in opustitev ugotavljanja neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov s strani letalskih prevoznikov.

(58) Nezadostna strukturna sredstva in neobstoj izvršilnih ukrepov CASAS pomenijo temeljna dejavnika, ki znatno ovirata zmožnost CASAS, da opravlja učinkovit nadzor, izvaja celovite presoje ter se proaktivno odziva na sedanja in nastajajoča varnostna tveganja, kar je razvidno iz pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene med obiski pri letalskih prevoznikih.

(59) Ocenjevalni obisk Unije na kraju samem pri treh letalskih prevoznikih, to so *Blue Wing Airlines*, *Gum Air* in *Fly All Ways*, opravljen 25., 26. oziroma 27. februarja 2025, je pri vseh treh razkril enake ali podobne kritične pomanjkljivosti, ki neposredno vplivajo na varnost letenja in skladnost s predpisi. Te so med drugim vključevale neobstoj delujočega sistema upravljanja varnosti in sistema vodenja kakovosti. V zvezi z ocenjevanjem zadevnih letalskih operacij je bilo ugotovljeno, da se pri vseh treh pojavljajo enake resne neskladnosti in da so se operacije kljub dejstvu, da je CASAS v zvezi s tem ugotovil pomanjkljivosti, nadaljevale, ne da bi CASAS ali sami letalski prevozniki uvedli kakršne koli omejitve.

(60) Poleg tega je obisk treh zadevnih oddelkov za plovnost razkril številne resne težave, kot so pomanjkanje usposabljanja osebja za opravljanje njihovih nalog, neuporabni deli, ki niso ustrezno ločeni in hranjeni na območju karantene, umerjena orodja s poteklimi certifikati o umerjanju in neznana orodja. Vse te težave je CASAS v preteklih letih večkrat prepoznal, kljub temu pa niso bili doseženi opazni rezultati.

(61) Obisk pri *Fly All Ways* je razkril, da ta ne izvaja nobenega programa za spremljanje podatkov o letih, kot je za kategorijo zrakoplovov, ki jih uporablja ta letalski prevoznik, zahtevano z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(62) Število in narava pomanjkljivosti, ugotovljenih med ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem pri treh letalskih prevoznikih, kažeta na sistemske pomanjkljivosti v zvezi s sistemi upravljanja pri prevoznikih in tudi z zmožnostjo CASAS za zagotavljanje učinkovitega varnostnega nadzora. Zbrani dokazi kažejo na nezadostne zmogljivosti letalskih prevoznikov, da bi lahko trajno zagotavljali varnost operacij, ter na nezmožnost CASAS, da bi uveljavljal skladnost s predpisi in ponovno vzpostavil zagotavljanje varnosti.

(63) Komisija je z dopisom z dne 11. aprila 2025 CASAS obvestila, da je bil primer Surinama uvrščen na dnevni red sestanka Odbora EU za varnost v zračnem prometu, ki naj bi potekal od 13. do 15. maja 2025, ter da bodo CASAS in letalski prevozniki, certificirani v Surinamu, imeli možnost zaslišanja v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005. *Blue Wing Airlines* in *Surinam Airways* sta sprejela povabilo, da nastopita pred Odborom EU za varnost v zračnem prometu.

(64) Odbor EU za varnost v zračnem prometu je 14. maja 2025 zaslišal CASAS in oba letalska prevoznika. CASAS je v predstavitvi pred Odborom EU za varnost v zračnem prometu podal pregled opredeljenih virov pomanjkljivosti, ki so razlog za nekatere ugotovitve, ter popravljalne ukrepe in roke za odpravo teh pomanjkljivosti. Predstavljeni popravljalni ukrepi so bili osredotočeni zlasti na spremembe nacionalne letalske zakonodaje, izvajanje funkcij upravljanja kakovosti in varnosti, izvajanje zahtevanega usposabljanja tehničnega osebja, izboljšave nadzornih funkcij ter načrte zaposlovanja za zaposlitev osebja na ključnih vodstvenih položajih in dodatnega inšpekcijskega osebja.

(65) Odbor EU za varnost v zračnem prometu je poudaril, da je CASAS priznal, da je stanje, ki je bilo ugotovljeno med ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem v Surinamu, zelo zaskrbljujoče, in poudaril, da so bile nekatere od teh pomanjkljivosti ugotovljene že pri presojah, opravljenih v letih 2009 in 2012 v okviru programa univerzalne presoje nadzora varnosti ICAO, pri čemer v vmesnem obdobju ni bilo napredka glede obravnave teh pomanjkljivosti. Zato ostaja pomislek, ali so predlagani ukrepi in ciljni datumi, ki jih je predstavil CASAS, dosegljivi, čeprav je bila izražena pripravljenost in dana zaveza za izboljšanje stanja, kar je podprto s prizadevanji surinamske vlade, da bi zagotovila dodatne vire financiranja za CASAS.

(66) Ta pomislek se je večkrat potrdil na zaslišanju, ko CASAS ni mogel predložiti dokazov o konkretnih in verodostojnih ukrepih, s katerimi bi se obravnavale ugotovitve, kot je na primer nezadostno ukrepanje s strani CASAS, kadar letalski prevozniki večkrat ne odpravijo neskladnosti, ki so jim bile očitane v skladu z nacionalnimi postopki.

(67) Da bi se odpravile pomembne varnostne pomanjkljivosti, in sicer na področjih zaposlovanja osebja, njegovega usposabljanja in pridobivanja kvalifikacij, dejavnosti certificiranja v zvezi z upravljanjem kakovosti in varnosti ter nadzora nad vsemi letalskimi prevozniki, certificiranimi v Surinamu, je treba znatno izboljšati zmogljivosti sistema CASAS. Te pomanjkljivosti dokazujejo, da CASAS s svojo nadzorno zmogljivostjo ne more zagotoviti, da bi se operacije vseh letalskih prevoznikov, ki jih je certificiral, stalno izvajale v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(68) Letalskega prevoznika *Blue Wing Airlines* sta zastopala njegov poslovni zastopnik v Evropi in pravni svetovalec. Med zaslišanjem je bila podana predstavitev, ki je bila osredotočena na letalskega prevoznika in njegovo operativno mrežo ter na njegovo razumevanje namena ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem in načina, na katerega je namen obiska zadeval družbo *Blue Wing Airlines*, poleg tega pa je bil podan tudi pregled prevoznikove lastne ocene varnosti in ukrepov, sprejetih za obravnavo ugotovljenih težav.

(69) Predstavniki družbe *Blue Wing Airlines* v nobenem delu predstavitve niso obravnavali resnih pomanjkljivosti, ki jih je ugotovila ocenjevalna skupina EU, vključno s pomanjkljivostmi v oddelku za letalske operacije in oddelku vzdrževanja. Poleg tega letalski prevoznik ni mogel vsebinsko odgovoriti na vprašanja Odbora EU za varnost v zračnem prometu, ki jih je ta zastavil o specifičnih težavah, povezanih z ugotovljenimi opažanji.

(70) Letalski prevoznik *Surinam Airways*, ki sicer ni bil predmet obiska med ocenjevanjem Unije na kraju samem, je sprejel povabilo, da se predstavi pred Odborom EU za varnost v zračnem prometu. V svoji predstavitvi je opisal strukturo podjetja, njegovo zgodovino in operativno mrežo. Znaten del predstavitve je bil osredotočen na elemente, povezane z dejavnostmi letalskega prevoznika za zagotavljanje skladnosti z varnostnimi predpisi, med katerimi so dejavnosti, ki jih prevoznik izvaja skupaj s CASAS, in dejavnosti, ki jih izvaja skupaj s tretjimi osebami, vključno z agencijo EASA na podlagi dovoljenja TCO. V predstavitvi so bili poudarjeni tudi načrtovani ukrepi za izboljšanje prevoznikovega sistema upravljanja varnosti in sistema vodenja kakovosti.

(71) Odbor EU za varnost v zračnem prometu je na letalskega prevoznika naslovil vprašanja o njegovi operativni ureditvi, povezani z njegovimi leti na ozemlja EU in z njega. Prevoznik je bil zaslišan tudi glede nadaljnjega ukrepanja v zvezi z ugotovitvijo CASAS, da je zahtevano usposabljanje za vzdrževalno osebje pomanjkljivo.

(72) EASA je dopolnila informacije, ki jih je letalski prevoznik predložil v zvezi z ugotovitvami med presojo TCO na kraju samem, ki je bila opravljena vzporedno z ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem. To je vključevalo ugotovitve na področjih, ki bi jih moral CASAS opredeliti kot del svojih nadzornih dejavnosti in ki so podobne tistim pri drugih letalskih prevoznikih, ki jih je obiskala skupina EU, kar kaže na ponavljajoče se težave CASAS pri nadzoru njegovih letalskih prevoznikov.

(73) Na podlagi vseh razpoložljivih dokazov, vključno z ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem pri CASAS in treh letalskih prevoznikih, vključenih v vzorec, ter informacij, predloženih med zaslišanji Odbora EU za varnost v zračnem prometu, je treba skleniti, da zmogljivost in zmožnosti CASAS ne zadostujejo, da bi lahko zagotovil skladnost z mednarodnimi varnostnimi standardi v smislu učinkovitega nadzora nad katerim koli od letalskih prevoznikov, ki sodi pod njegovo pristojnost.

(74) Komisija in Odbor EU za varnost v zračnem prometu ob upoštevanju obsega težav, ki jih je treba obravnavati, priznavata dosedanja prizadevanja in spodbujata CASAS k nadaljevanju teh prizadevanj. Poudarjata tudi, kako pomembna je angažiranost surinamske vlade na tem področju, ter se prav tako zavezujeta, da bosta podprla CASAS pri njegovih prizadevanjih in z njim sodelovala.

(75) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti z vključitvijo vseh letalskih prevoznikov, certificiranih v Surinamu, v Prilogo A k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006.

(76) Države članice bi morale v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi letalskih prevoznikov, certificiranih v Surinamu, še naprej preverjati, ali navedeni prevozniki dejansko izpolnjujejo ustrezne mednarodne varnostne standarde.

Letalski prevozniki iz Tanzanije

(77) Decembra 2024 je bil letalski prevoznik *Air Tanzania Company Limited* z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2024/3137 ([12]) vključen v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(78) Na podlagi posvetovanj v Odboru EU za varnost v zračnem prometu novembra 2024 so strokovnjaki Komisije, Agencije in držav članic med 9. in 13. decembrom 2024 v Tanzaniji opravili ocenjevalni obisk Unije na kraju samem pri tanzanijskem organu za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: TCAA). Ocenjevalni obisk Unije na kraju samem je vključeval vzorčno oceno dveh letalskih prevoznikov, certificiranih v Tanzaniji, in sicer *Precision Air Services PLC* (v nadaljnjem besedilu: *Precision Air*) in *Coastal Travels Limited* (v nadaljnjem besedilu: *Coastal Air*).

(79) Dejavnosti ocenjevalnega obiska so bile osredotočene na TCAA zaradi njegove vloge in pristojnosti za dejavnosti varnostnega nadzora nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Tanzaniji.

(80) Med obiskom so bile pri TCAA ugotovljene strukturne neučinkovitosti in kritične omejitve zmogljivosti, vključno z neobstojem strateškega pristopa k načrtovanju človeških virov, kar je vodilo v pomanjkanje usposobljenega in izkušenega tehničnega osebja na ključnih področjih nadzora, zlasti licenciranja osebja, letalskih operacij in plovnosti.

(81) Na področju licenciranja osebja je bila prepoznana potreba po okrepitvi osebja, zlasti z zaposlovanjem osebja z ustreznimi predhodnimi izkušnjami. Poleg tega bi bilo treba vzpostaviti in izvajati strukturiran in reden program usposabljanja za inšpektorje, ki bi vključeval napredne module na področju upravljanja kakovosti, presoje skladnosti in analize temeljnih vzrokov. Bistveno je tudi, da se razvijejo in uporabljajo celoviti in standardizirani postopki, kontrolni seznami ter obrazci za izdajo licenc in ratingov.

([12]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/3137 z dne 13. decembra 2024 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 glede seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov ali omejitve opravljanja dejavnosti v Uniji (UL L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Na področju letalskih operacij TCAA ni dokazal obstoja učinkovitega in trdnega sistema, s katerim bi lahko izpolnjeval svoje regulativne odgovornosti v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. To je bilo podprto z ugotovitvijo, da postopki certificiranja letalskih prevoznikov niso dovolj strogi ter da nadzorne dejavnosti niso bile ustrezno načrtovane in izvedene, kar je povzročilo velike vrzeli v nadzoru. Poleg tega TCAA nima zadostnega števila popolnoma usposobljenih inšpektorjev, kompetence obstoječega osebja pa zahtevajo nadaljnji razvoj.

(83) Kar zadeva področje plovnosti, postopki, ki jih uporablja TCAA, ne dosegajo mednarodnih varnostnih standardov, kar je razlog za neustrezno izvajanje nadzora in pomisleke glede dosledne uporabe varnostnih zahtev. Spričevala o plovnosti so izdana brez zadostnega zagotovila, da zadevni zrakoplov izpolnjuje vsa veljavna konstrukcijska merila in merila plovnosti.

(84) Ocenjevalna skupina Unije je 11. decembra 2024 opravila obisk na kraju samem pri letalskem prevozniku *Precision Air*.

(85) Pri ocenjevanju letalskega prevoznika *Precision Air* je bilo ugotovljenih več pomanjkljivosti pri izvajanju sistema upravljanja varnosti in sistema vodenja kakovosti. Natančneje, varnostni cilji niso ustrezno vključeni v priročnik za upravljanje varnosti, spremljanje kazalnikov varnostne uspešnosti in ciljev varnostne uspešnosti pa je nezadostno. Spremljanje podatkov o letih je nadalje razkrilo ponavljajoča se odstopanja od standardnih operativnih postopkov, kar kaže na sistemske težave s skladnostjo.

(86) Ugotovljeno je bilo, da sta splošna struktura organizacije za vzdrževanje in plovnost ter njeno delovanje zadovoljiva, vendar so bile opažene znatne vrzeli v programu usposabljanja letalske posadke, vključno z neobstojem popolnega teoretičnega usposabljanja in bistvenih modulov, kot je usposabljanje za preprečevanje nepravilnega položaja in vrnitev v običajen let.

(87) Ocenjevalna skupina Unije je 12. decembra 2024 opravila obisk na kraju samem pri letalskem prevozniku *Coastal Air*.

(88) Z oceno sistema upravljanja varnosti in sistema vodenja kakovosti letalskega prevoznika *Coastal Air* so bila opredeljena pomembna področja, ki jih je treba izboljšati, da bi se zagotovila skladnost s tanzanijsko nacionalno zakonodajo in mednarodnimi varnostnimi standardi.

(89) *Coastal Air* med obiskom ni mogel dokazati skladnosti s svojimi postopki in priročniki, ugotovljene pa so bile tudi pomanjkljivosti pri dokumentiranju, odobritvi in prevoznikovem notranjem spremljanju skladnosti na več področjih, kot so privilegiji organizacije, dnevniki, priročniki, evidence in standardi usposabljanja.

(90) Ocenjevanje sistemov vzdrževanja in vodenja stalne plovnosti letalskega prevoznika *Coastal Air* je razkrilo več kritičnih pomanjkljivosti, ki imajo neposredne posledice za varnost letenja in skladnost z zakonodajo. Poleg tega so napake pri vnosu podatkov v sistem za spremljanje plovnosti razlog za nepravilne intervale pri načrtovanju vzdrževanja, kar ogroža zanesljivost sledenja vzdrževanju in njegovo celovitost.

(91) Število pomanjkljivosti, ugotovljenih med obiskom, in njihova narava sta opozorila na sistemske slabosti v zvezi s funkcijo notranjega spremljanja skladnosti pri letalskem prevozniku *Coastal Air* in nadzornimi dejavnostmi TCAA. Natančneje, številne ugotovljene pomanjkljivosti bi morale biti odkrite med postopkom certificiranja, in sicer z dejavnostmi rednega nadzora ali lastnimi mehanizmi letalskega prevoznika za zagotavljanje varnosti.

(92) Ocenjevalni obisk Unije na kraju samem je pokazal, da je Tanzanija sicer vzpostavila pravni okvir za civilno letalstvo, vendar se regulativni sistem sooča z velikimi izzivi, povezanimi s pravno natančnostjo, učinkovitim izvajanjem in pravočasnim prilagajanjem razvijajočim se mednarodnim varnostnim standardom, kar povzroča pravne in operativne neskladnosti, zaradi katerih je ogrožena zmožnost Tanzanije, da bi v celoti izpolnila svoje obveznosti iz Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija). Ugotovitve, ki izhajajo iz ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem, so bile vključene v poročilo, ki je bilo predloženo TCAA, s katerim se je ta strinjal.

(93) V okviru dejavnosti Komisije za stalno spremljanje splošnih varnostnih razmer v Tanzaniji, je 30. aprila 2025 potekal tehnični sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Komisije, Agencije, držav članic in TCAA. Sestanek je imel dvojni namen: pregledati načrt popravljalnih ukrepov, ki je bil pripravljen v odziv na ocenjevalni obisk Unije na kraju samem, in obvestiti TCAA o pripravah na prihodnje zaslišanje Odbora EU za varnost v zračnem prometu, ki je bilo predvideno za 13. maj 2025.

(94) Pred tehničnim sestankom in po njem je bilo predloženih več različic načrta popravljalnih ukrepov. Različica, predložena za razpravo na tehničnem sestanku, je pokazala prizadevanja TCAA za obravnavo ugotovitev, podanih med ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem. Vendar so bile v razpravah, ki so sledile, ugotovljene številne pomembne pomanjkljivosti pri ukrepih, ki jih je sprejel TCAA, zlasti neizvajanje temeljitih analiz temeljnih vzrokov za opredelitev in obravnavo osnovnih sistemskih težav, pomanjkanje ustrezne dokumentacije, s katero bi se dokazovali sporočeni korektivni ukrepi, ter stalno neizpolnjevanje veljavnih zahtev glede varnosti v letalstvu.

(95) Posebej je treba omeniti izračun potreb po delovni sili na področju letalskih operacij, ki ga je predložil TCAA in se je štel za nerealen z vidika ocenjenih ur, dodeljenih ključnim dejavnostim, kot so priprava inšpekcijskih pregledov pri operativni bazi za pridobitev in ohranjanje spričevala operatorja zrakoplova ali nadaljnje ukrepanje na podlagi ugotovitev inšpekcijskih pregledov. Revidirana različica načrta popravljalnih ukrepov, ki je bila predložena naknadno, je pomenila očitno izboljšanje v smislu realnejše določitve potrebnega števila inšpektorjev, vendar je bila še vedno pomanjkljiva z vidika analize povezanih potreb po usposabljanju in časa, ki je potreben za dokončanje usposabljanja, preden inšpektor lahko začne samostojno opravljati delo.

(96) Na tehničnem sestanku je bilo potrjeno, da je TCAA sicer dosegel določen napredek pri obravnavi opažanj, vključno s takojšnjimi dejavnostmi tehnične podpore, ki so se začele izvajati nemudoma po ocenjevalnem obisku Unije na kraju samem, vendar glavne pomanjkljivosti še vedno niso bile odpravljene. Ugotovljeno je bilo, da so bile številne dejavnosti, vključene v načrt popravljalnih ukrepov, ki ga je predložil TCAA, po naravi reaktivne in niso obsegale smiselnih preventivnih ukrepov. Kadar so bili ti ukrepi vključeni, pa so bili na splošno površni in brez verodostojnega zagotovila glede trajnosti.

(97) Komisija je z dopisom z dne 14. aprila 2025 TCAA obvestila, da je bil primer Tanzanije uvrščen na dnevni red sestanka Odbora EU za varnost v zračnem prometu, ki naj bi potekal od 13. do 15. maja 2025, ter da bodo TCAA in letalski prevozniki, certificirani v Tanzaniji, imeli možnost zaslišanja pred Odborom EU za varnost v zračnem prometu v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

(98) Pred zaslišanjem je TCAA potrdil, da se ga ne bo udeležil noben letalski prevoznik, certificiran v Tanzaniji. Odbor za varnost v zračnem prometu EU je 13. maja 2025 zaslišal TCAA. Predstavitev TCAA pred Odborom EU za varnost v zračnem prometu je ponudila splošen pregled napredka pri razvoju in izvajanju načrta korektivnih ukrepov, ki je bil dosežen po ocenjevalnem obisku Unije na kraju samem. Predstavitev, ki je bila dobro strukturirana, je zajemala glavne kategorije ugotovitev in priporočil, v njej pa je TCAA podal pregled nad tem, katere ugotovitve in priporočila so rešeni, v teku ali pa ostajajo odprti.

(99) Sporočena stopnja zaključevanja ugotovitev, ki jo je predstavil TCAA, je bila ocenjena kot zelo nerealna, kar potrjuje dejstvo, da se je obravnava ugotovitev v več primerih štela za zaključeno, čeprav ni bilo opravljeno ustrezno preverjanje, ali je bila posamezna ugotovitev obravnavana v celotnem obsegu. Eden od takih primerov se je nanašal na pomanjkanje usposobljenega osebja, ki ga je TCAA predstavil kot rešenega izključno na podlagi načrtov in časovnic za zaposlovanje, ne da bi upošteval čas, potreben za ustrezno usposabljanje in pridobitev kvalifikacije, da bi osebje lahko začelo samostojno opravljati delo.

(100) Pri več drugih ugotovitvah je TCAA navedel, da je njihovo obravnavo lahko zaključil. Vendar se med zaslišanjem pred Odborom EU za varnost v zračnem prometu večkrat izkazalo nasprotno. Na vprašanje o postopku za izdajo spričevala o plovnosti in kontrolnem seznamu, ki sta bila revidirana, da bi bila skladna z dokumentom ICAO 9760, je TCAA odgovoril nejasno in ni mogel predložiti jasnih dokazov, da je bilo to opravilo zaključeno. Poleg tega odgovor TCAA na vprašanje o nedavno sprejetem postopku nadzora na podlagi tveganja, zlasti v zvezi z vsebino in uporabo profilov tveganja letalskih prevoznikov, ni bil dovolj jasen in ni kazal na dobro razumevanje ali učinkovito izvajanje načel nadzora, ki temelji na tveganju.

(101) Komisija in Odbor EU za varnost v zračnem prometu priznavata prizadevanja v smislu mobilizacije človeških in finančnih virov ter spodbujata TCAA k nadaljevanju teh prizadevanj. V zvezi s tem poudarjata pomen zavezanosti tanzanijske vlade. Izražata jasno zavezo, da bosta še naprej podpirala TCAA in z njim sodelovala pri njegovih prizadevanjih za okrepitev zmogljivosti varnostnega nadzora. V okviru dejavnosti stalnega spremljanja so predvideni redni stiki in poročila o napredku ter organizacija prihodnjih tehničnih sestankov za pregled doseženega napredka.

(102) Na podlagi vseh razpoložljivih dokazov, vključno z oceno Unije na kraju samem, se sklene, da TCAA nima potrebnih zmogljivosti in zmožnosti, da bi izvajal učinkovit nadzor letalskih dejavnosti v Tanzaniji v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Pomanjkljivosti pri upravljanju osebja, usposabljanju osebja, upravljanju kakovosti, postopkih certificiranja in nadzoru letalskih prevoznikov kažejo, da TCAA ne more zagotoviti trajne skladnosti z navedenimi standardi.

(103) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti z vključitvijo vseh letalskih prevoznikov, certificiranih v Tanzaniji, v Prilogo A k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006.

(104) Države članice bi morale v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi letalskih prevoznikov, certificiranih v Tanzaniji, še naprej preverjati, ali navedeni prevozniki dejansko izpolnjujejo ustrezne mednarodne varnostne standarde.

(105) Uredbo (ES) št. 474/2006 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(106) V členih 5 in 6 Uredbe (ES) št. 2111/2005 je zaradi posledic za varnost priznana potreba po hitrem sprejemanju odločitev, in kadar je to potrebno, po nujnem postopku. Zato je za zaščito občutljivih informacij in potnikov bistveno, da kakršne koli odločitve, sprejete glede posodobitve seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov ali omejitve opravljanja dejavnosti v Uniji, začnejo veljati nemudoma po sprejetju.

(107) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora EU za varnost v zračnem prometu –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 474/2006 se spremeni:

(1) Priloga A se nadomesti z besedilom iz Priloge I k tej uredbi;

(2) Priloga B se nadomesti z besedilom iz Priloge II k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 3. junija 2025

Za Komisijo
v imenu predsednice
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA I

„PRILOGA A

SEZNAM LETALSKIH PREVOZNIKOV, ZA KATERE VELJA PREPOVED OPRAVLJANJA LETOV V UNIJI, Z IZJEMAMI [1]

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
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
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali afganistanski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjima			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali angolski organi za regulativni nadzor, razen prevoznikov *TAAG Angola Airlines* in *Heli Malongo*, vključno z naslednjimi			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	neznan	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	neznan	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	neznan	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	neznan	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali armenski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Armenija**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenija
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenija

[1] Letalskim prevoznikom iz te priloge se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic, če uporabljajo skupaj s posadko zakupljene zrakoplove letalskega prevoznika, za katerega ne velja prepoved opravljanja letov, pod pogojem, da so izpolnjeni ustrezni varnostni standardi.

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
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	n. r.	Armenija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi za regulativni nadzor Konga (Brazzaville), vključno z naslednjimi			**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	neznan	Kongo (Brazzaville)
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi za regulativni nadzor Demokratične republike Kongo, vključno z naslednjimi			**Demokratična republika Kongo**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	neznan	Demokratična republika Kongo
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	neznan	Demokratična republika Kongo
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	neznan	Demokratična republika Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	neznan	Demokratična republika Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	neznan	Demokratična republika Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratična republika Kongo

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratična republika Kongo
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	neznan	Demokratična republika Kongo
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	neznan	Demokratična republika Kongo
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	neznan	Demokratična republika Kongo
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	neznan	Demokratična republika Kongo
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	neznan	Demokratična republika Kongo
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	neznan	Demokratična republika Kongo
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali džibutijski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjim			**Džibuti**
DAALLO AIRLINES	neznan	DAO	Džibuti
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali ekvatorialnogvinejski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjima			**Ekvatorialna Gvineja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorialna Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	neznan	Ekvatorialna Gvineja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali eritrejski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjima			**Eritreja**
ERITREAN AIRLINES	AOC št. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC št. 005	NAS	Eritreja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali kirgiški organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Kirgizistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgizistan
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizistan

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	neznan	Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizistan
SKY JET	60	SJL	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali liberijski organi za regulativni nadzor			**Liberija**
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali libijski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Libija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
AL MAHA AVIATION	030/18	neznan	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
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali nepalski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	neznan	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	neznan	Nepal

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	neznan	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	neznan	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	neznan	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	neznan	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	neznan	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	neznan	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	neznan	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	neznan	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	neznan	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	neznan	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	neznan	Nepal
TARA AIR	053/2009	neznan	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Naslednji letalski prevozniki, ki so jih certificirali ruski organi za regulativni nadzor			**Rusija**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusija
LETALSKA DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO „AVIASTAR-TU“	458	TUP	Rusija
IZHAVIA	479	IZA	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA – LETALSKI PREVOZNIK „YAKUTIA“	464	SYL	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „RUSJET“	498	RSJ	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „UVT AERO“	567	UVT	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „SIBERIA AIRLINES“	31	SBI	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „SMARTAVIA AIRLINES“	466	AUL	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „IRAERO AIRLINES“	480	IAE	Rusija

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
DELNIŠKA DRUŽBA „URAL AIRLINES“	18	SVR	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „ALROSA AIR COMPANY“	230	DRU	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „NORDSTAR AIRLINES“	452	TYA	Rusija
LETALSKA DELNIŠKA DRUŽBA „RUSLINE“	225	RLU	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „YAMAL AIRLINES“	142	LLM	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO „NORD WIND“	516	NWS	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO „AIRCOMPANY IKAR“	36	KAR	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO „I FLY“	533	RSY	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO „POBEDA AIRLINES“	562	PBD	Rusija
JAVNA DELNIŠKA DRUŽBA „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES“	1	AFL	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „ROSSIYA AIRLINES“	2	SDM	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO „SKOL AIRLINE“	228	CDV	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA „UTAIR AVIATION“	6	UTA	Rusija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali svetotomaško-prinški organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjim			**Sveti Tomaž in Princ**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sveti Tomaž in Princ
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali sierraleonski organi za regulativni nadzor			**Sierra Leone**
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali sudanski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
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
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali surinamski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Surinam**
BLUE WING AIRLINES N.V.	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	neznan	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	neznan	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	neznan	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	neznan	Surinam
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali tanzanijski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Tanzanija**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	neznan	Tanzanija
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	neznan	Tanzanija
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzanija
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	neznan	Tanzanija
ARUSHA MEDIVAC LTD	TCAA/AOC/071	neznan	Tanzanija
AS SALAAM AIR LTD	TCAA/AOC/051	neznan	Tanzanija
AURIC AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzanija
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzanija
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	neznan	Tanzanija
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzanija

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzanija
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	neznan	Tanzanija
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	neznan	Tanzanija
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	neznan	Tanzanija
JAMBO AVIATION LTD	TCAA/AOC/070	neznan	Tanzanija
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	neznan	Tanzanija
LEVEL UP AVIATION LTD	TCAA/AOC/076	neznan	Tanzanija
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	neznan	Tanzanija
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	neznan	Tanzanija
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	neznan	Tanzanija
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	neznan	Tanzanija
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	neznan	Tanzanija
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzanija
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzanija
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	neznan	Tanzanija
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	neznan	Tanzanija
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	neznan	Tanzanija
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	neznan	Tanzanija
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	neznan	Tanzanija
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	neznan	Tanzanija
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	neznan	Tanzanija
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	neznan	Tanzanija
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	neznan	Tanzanija
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	neznan	Tanzanija“.

PRILOGA II

„PRILOGA B

SEZNAM LETALSKIH PREVOZNIKOV, ZA KATERE VELJAJO OMEJITVE OPRAVLJANJA DEJAVNOSTI V UNIJI [1]

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC)	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja	Tip zrakoplovov z omejeno dejavnostjo	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo, zrakoplovov, za katere veljajo omejitve	Država registracije
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	Vsi zrakoplovi tipa Fokker F100 in tipa Boeing B747	Zrakoplovi tipa Fokker F100, kot je navedeno na AOC; zrakoplovi tipa Boeing B747, kot je navedeno na AOC	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Demokratična ljudska republika Koreja	Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa TU-204	Vsa flota razen: P-632, P-633	Demokratična ljudska republika Koreja“.

[1] Letalskim prevoznikom iz te priloge se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic, če uporabljajo skupaj s posadko zakupljene zrakoplove letalskega prevoznika, za katerega ne velja prepoved opravljanja letov, pod pogojem, da so izpolnjeni ustrezni varnostni standardi.