# IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2021/2070

## z dne 25. novembra 2021

## 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 podatke, ki so pomembni pri posodabljanju navedenega seznama. Ustrezne podatke so predložile tudi tretje države in mednarodne organizacije. Na podlagi sporočenih podatkov 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 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, ustanovljenem s členom 15 Uredbe (ES) št. 2111/2005 (v nadaljnjem besedilu: Odbor EU za varnost v zračnem prometu).

(5) Komisija je v okviru Uredbe (ES) št. 2111/2005 in Uredbe Komisije (ES) št. 473/2006 ([3]) Odbor EU za varnost v zračnem prometu seznanila s skupnimi posvetovanji, ki trenutno potekajo s pristojnimi organi in letalskimi prevozniki Armenije, Komorov, Iraka, Kazahstana, Libije, Mehike, Moldavije, Pakistana, Rusije in Južnega Sudana. Komisija je Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestila tudi o razmerah na področju varnosti v letalstvu v Zahodnem Kongu, Ekvatorialni Gvineji, Sudanu, Surinamu in na Madagaskarju.

(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]).

([1]) UL L 344, 27.12.2005, str. 15.

([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).

([3]) Uredba Komisije (ES) št. 473/2006 z dne 22. marca 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 84, 23.3.2006, str. 8).

([4]) Uredba Komisije (EU) št. 452/2014 z dne 29. aprila 2014 o določitvi tehničnih zahtev in upravnih postopkov v zvezi z zračnimi operacijami operatorjev iz tretjih držav v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 133, 6.5.2014, str. 12).

(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. Agencija in Francija sta prav tako sporočili informacije o načrtih in prošnjah za nadaljnjo tehnično pomoč in sodelovanje za izboljšanje upravnih in tehničnih zmogljivosti organov za civilno letalstvo v tretjih državah, da bi jim pomagali pri odpravljanju neskladnosti 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 pri 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 pridobi 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 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 izvedla Agencija v zvezi z rezultati preverjanj na ploščadi, opravljenih na zrakoplovih letalskih prevoznikov Unije, in pregledov standardiziranja, ki jih je opravila Agencija, ter tudi posebnih inšpekcijskih pregledov in presoj, ki so jih opravili nacionalni organi za letalstvo, so Agencija v vlogi pristojnega organa in več držav članic sprejele nekatere popravne in izvršilne ukrepe ter o njih obvestile Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu.

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

**Letalski prevozniki iz Armenije**

(12) Junija 2020 so bili letalski prevozniki iz Armenije z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/736 ([6]) vključeni v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(13) Komisija, Agencija, države članice in armenijski odbor za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAC) so se 3. novembra 2021 sestali na tehničnem sestanku, na katerem je CAC predložil najnovejše informacije o ukrepih, ki jih je sprejel od zadnjega tehničnega sestanka z dne 15. aprila 2021, da bi odpravil ugotovljene varnostne pomanjkljivosti. CAC je predložil pregled novosti glede zakonodajnega okvira za civilno letalstvo v Armeniji ter informacije o nadaljnjem razvoju funkcij in pristojnosti oddelka oz. sekcije CAC ter priročnika za človeške vire.

(14) CAC je Komisijo obvestil tudi o novo oblikovanem priročniku za upravljanje varnosti in o usposabljanjih v okviru sistema za upravljanje varnosti, ki jih je opravilo osebje CAC.

([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).

([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).

(15) Poleg tega je Komisiji sporočil, da sta bili spričevali (v nadaljnjem besedilu: AOC) letalskih prevoznikov *Atlantis Armenian Airlines* in *Fly Armenia Airways* preklicani in da je bil certificiran nov letalski prevoznik *Flyone Armenia* (AOC 074). Ker CAC ni dokazal zadostne sposobnosti za izvajanje in izvrševanje ustreznih varnostnih standardov, izdaja AOC navedenemu novemu letalskemu prevozniku ne zagotavlja zadostne skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(16) Komisija je seznanjena z napredkom, ki ga je CAC dosegel pri odpravljanju pomislekov glede varnosti v letalstvu, zaradi katerih so bili junija 2020 letalski prevozniki, certificirani v Armeniji, vključeni v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006. Vendar informacije in dokumentacija, ki jih je predložil CAC, ne ponujajo dovolj dokazov, da so bile varnostne pomanjkljivosti, ugotovljene med ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem leta 2020, učinkovito odpravljene, da bi bila zagotovljena skladnost z mednarodnimi varnostnimi standardi. Komisija bo še naprej sodelovala s CAC ter spremljala nadaljnje ukrepe in dejavnosti, sprejete za odpravo navedenih varnostnih pomanjkljivosti, vključno z zmogljivostmi CAC za varnostni nadzor. Glede tega je bilo navedeno, da bo Agencija upravljala projekt tehnične pomoči za podporo CAC pri prizadevanjih za okrepitev nadzora nad varnostjo v letalstvu v Armeniji.

(17) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da bi bilo treba seznam letalskih prevoznikov iz Armenije, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti tako, da se v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006 vključi letalski prevoznik *Flyone Armenia*, letalska prevoznika *Atlantis Armenian Airlines* in *Fly Armenia Airways* pa se črtata iz nje.

(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 ustrezne mednarodne varnostne standarde.

**Letalski prevozniki iz Komorov**

(19) Letalski prevoznik *Air Service Comores* je bil 22. marca 2006 vključen v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(20) Letalski prevoznik *Air Service Comores* je bil 12. oktobra 2006 z Uredbo Komisije (ES) št. 1543/2006 ([7]) prestavljen iz Priloge A v Prilogo B k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(21) Komisija je v okviru dejavnosti stalnega spremljanja od Agencije za civilno letalstvo in meteorologijo Unije Komorov (v nadaljnjem besedilu: ANACM) zahtevala seznam vseh imetnikov AOC, certificiranih v Komorih.

(22) ANACM je 15. julija 2021 pisno potrdila prenehanje dejavnosti letalskega prevoznika *Air Service Comores*.

(23) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da bi bilo treba seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti tako, da se iz Priloge B k Uredbi (ES) št. 474/2006 črta letalski prevoznik *Air Service Comores*.

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

(25) Kadar bo iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja zaradi neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija morda morala sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

([7]) 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).

**Letalski prevozniki iz Iraka**

(26) Decembra 2015 je bil letalski prevoznik *Iraqi Airways* z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2015/2322 ([8]) vključen v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(27) Komisija, Agencija, države članice in iraška uprava za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: ICAA) so se 17. junija 2021 na zahtevo Iraka in v okviru dejavnosti stalnega spremljanja Komisije sestale na tehničnem sestanku. Na tem sestanku je ICAA predložila najnovejše informacije glede ukrepov, sprejetih od vključitve letalskega prevoznika *Iraqi Airways* v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006, ter informacije glede dokončanja revizije dokumentacije v okviru pristopa neprekinjenega spremljanja programa univerzalne presoje nadzora varnosti ICAO.

(28) Poleg tega je ICAA Komisiji sporočila, da je obravnavala in izvedla vsa priporočila v okviru projekta tehnične pomoči iraški upravi, ki ga je Agencija izvedla leta 2017. ICAA se je zavezala, da bo informacije, ki jih je predložila pred tehničnim sestankom, dopolnila z nadaljnjimi dokazi o navedenem napredku. V drugem delu navedenega sestanka sta Komisija in Agencija na posebno zahtevo Iraka predložili pojasnila v zvezi s postopkom pridobitve dovoljenja TCO z namenom prihodnje vloge *Iraqi Airways* ali drugih letalskih prevoznikov, certificiranih s strani Iraka, za pridobitev takšnega dovoljenja.

(29) Komisija je na sestanku 17. junija 2021 navedla, da bi lahko razmislila o črtanju letalskega prevoznika *Iraqi Airways* iz Priloge A k Uredbi (ES) št. 474/2006, ko bodo informacije, tudi tiste, zbrane pri ocenjevalnem obisku Unije na kraju samem, potrdile, da Irak izpolnjuje standarde ICAO za certificiranje in nadzor, ter ko bo prevoznik *Iraqi Airways* Agenciji in Komisiji dokazal, da so bili razlogi za negativno odločitev glede TCO v letu 2015 odpravljeni.

(30) 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.

(31) 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.

**Letalski prevozniki iz Kazahstana**

(32) Decembra 2016 so bili vsi letalski prevozniki iz Kazahstana z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2016/2214 ([9]) črtani iz Priloge A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(33) Februarja 2020 so se v okviru dejavnosti stalnega spremljanja sistema nadzora varnosti v Kazahstanu začela uradna posvetovanja s kazahstanskimi pristojnimi organi. Glede tega je bil Odboru EU za varnost v zračnem prometu na sestanku maja 2021 predložen pregled stanja na področju nadzora varnosti v Kazahstanu.

(34) Po posvetovanjih Odbora EU za varnost v zračnem prometu maja 2021 so strokovnjaki Komisije, Agencije in držav članic med 11. in 15. oktobrom 2021 opravili ocenjevalni obisk Unije na kraju samem v Kazahstanu, in sicer v prostorih kazahstanskega odbora za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAC KZ), Letalske uprave Kazahstana d. d (v nadaljnjem besedilu: AAK) ter treh vzorčnih letalskih prevoznikov *Air Astana, Jupiter Jet* in *Qazaq Air*.

([8]) 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).

([9]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/2214 z dne 8. decembra 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 glede seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji (UL L 334, 9.12.2016, str. 6).

(35) Dejavnosti ocenjevalnega obiska so bile osredotočene na AAK zaradi njene prevladujoče vloge in pristojnosti za dejavnosti nadzora nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Kazahstanu. Predstavniki CAC KZ so sodelovali pri vseh ocenjevalnih dejavnostih, saj so številne dejavnosti politike, kot je sprejetje postopkov AAK, v njihovi pristojnosti.

(36) Na podlagi ocenjevalnega obiska je postalo jasno, da ima AAK kljub pozitivnim vidikom še vedno pomanjkljivosti, kot je njeno neizpolnjevanje obveznosti med certifikacijskimi postopki letalskih prevoznikov. Poleg tega bi bilo treba postopek nadzora prilagoditi in po potrebi okrepiti, da se zagotovi nadzor nad vsemi letalskimi prevozniki, ki je sorazmeren z njihovo velikostjo in kompleksnostjo, ter da se zagotovi stalno izpolnjevanje veljavnih mednarodnih varnostnih standardov.

(37) Nadalje bi moral CAC KZ več pozornosti nameniti zagotavljanju, da se zakonodajni okvir posodablja in se spremembe prilog ICAO redno vključujejo v kazahstanske predpise. CAC KZ in AAK morata zagotoviti izvajanje dobrih notranjih mehanizmov in postopkov, ki bodo obstoječi pravni in tehnični okvir prenesli v rutinske dejavnosti in postopke organizacije. Glede tega bi morala oba izboljšati svoje funkcije splošnega upravljanja kakovosti kot tudi kazahstanski državni varnostni program, da bi zagotovila sistemsko in pravočasno prepoznavanje in ustrezno zmanjšanje morebitnih varnostnih tveganj.

(38) V zvezi z dejavnostmi licenciranja, ki jih izvaja AAK, je ocenjevalna skupina za zagotovitev izvajanja pristojnosti licenciranja Kazahstana kot države pogodbenice ICAO opredelila področja, ki jih je treba izboljšati, in sicer zlasti postopke inšpektorjev, sistem teoretičnih preverjanj letalskih posadk ter postopke za omogočanje standardiziranega pristopa h kvalifikacijam izpraševalcev za usposabljanje za letenje in nadzoru nad njimi.

(39) Osebje za plovnost dobro pozna veljavne postopke v AAK. Vendar so potrebne nadaljnje izboljšave, zlasti na področju rednega in specializiranega usposabljanja, da se zagotovi zahtevana usposobljenost inšpektorjev. Pri vzorčenju dejavnosti, ki jih izvaja osebje za plovnost, so bila odkrita odstopanja od zahtev, zlasti na področjih certificiranja in nadzora operatorjev in vzdrževalnih organizacij.

(40) Ocenjevalna skupina je 13. oktobra 2021 namensko obiskala prevoznik *Air Astana*, ki je potniški in tovorni letalski prevoznik s prevladujočim tržnim deležem v Kazahstanu. Prevoznik ima dobro delujoč in zanesljiv sistem za upravljanje varnosti, ki mu zagotavlja uporabne podatke. Na podlagi pregleda vzorca je bilo na splošno mogoče potrditi, da je vzpostavljen zanesljiv in funkcionalen sistem za spremljanje skladnosti. Višje vodstvo prevoznika dobro razume navedena sistema in ju uporablja za opredeljevanje tveganj in sprejemanje ustreznih ukrepov za zmanjšanje največjih tveganj na sprejemljivo raven.

(41) Dejavnosti letalskega prevoznika podpirajo usposobljeni tehniki in lokacije za linijsko vzdrževanje. Med obiskom niso bile ugotovljene nobene težave ali pomanjkljivosti na področju plovnosti.

(42) Letalski prevoznik je pokazal, da ima zanesljiv in strukturiran sistem za nadzor različnih vidikov usposabljanja letalskih posadk, kabinskega osebja in letalskih dispečerjev, vključno z inštruktorji in izpraševalci za usposabljanje za letenje. Iz vzorčenih datotek so razvidni sledljivost potrdil o usposabljanju in ustrezno izpolnjeni obrazci.

(43) 13. oktobra 2021 je ocenjevalna skupina obiskala tudi *Jupiter Jet*, kazahstanski tovorni letalski prevoznik s sedežem v Almatyju. Leta 1996 je bil ustanovljen kot delniška družba ATMA, nato pa leta 2016 preimenovan. Opravlja *ad hoc* čarterske storitve z enim zrakoplovom Antonov AN-12.

(44) Medtem ko je letalski prevoznik razvil in uvedel sistem za upravljanje varnosti, so potrebne nadaljnje izboljšave, da bi dosegli zahtevano raven zrelosti sistema.

(45) Letalski prevoznik je pokazal, da ima trden in strukturiran sistem za nadzor različnih vidikov stalne plovnosti.

(46) Med obiskom pa je bilo ugotovljeno, da so postopki v zvezi z elektronsko letalsko torbo v okviru operativnega priročnika zelo splošni. Poleg tega je bilo v operativnem priročniku navedeno tudi, da nekateri postopki niso posodobljeni ali v celoti razviti, npr. poglavje, ki se nanaša na sistem za preprečevanje trkov (v nadaljnjem besedilu: TCAS), ne vključuje vseh klicev v okviru standarda TCAS 7.1 in povezanih postopkov. Operativni priročnik je treba pregledati in preveriti glede skladnosti z veljavnimi standardi.

(47) *Qazaq Air*, ustanovljen leta 2015, je medregionalni potniški in tovorni letalski prevoznik s sedežem v Nur-Sultanu, ki upravlja floto petih turbopropelerskih zrakoplovov De Havilland Dash-8-Q400NG. Ocenjevalna skupina ga je obiskala 14. oktobra 2021.

(48) Prevoznik ima vzpostavljen sistem za upravljanje varnosti, ki mu zagotavlja uporabne podatke. Vendar je bilo med ocenjevanjem ugotovljeno, da ni sistematično izvajal vseh dejavnosti v skladu z zahtevami iz priročnika za varno upravljanje, npr. opravljene niso bile nobene presoje varnosti in še vedno ni bila izvedena vaja za odziv na izredne razmere.

(49) *Qazaq Air* je razvil in izvaja funkcijo spremljanja skladnosti, vendar so potrebne nadaljnje izboljšave, da se zagotovi njen celotni potencial, zlasti glede zaključevanja ugotovitev iz notranjih presoj.

(50) Med ocenjevanjem so bile ugotovljene nekatere neskladnosti glede operativnega priročnika letalskega prevoznika. Posebej zaskrbljujoče je dejstvo, da prevoznik ni določil meril za usposobljenost za operacije pri zmanjšani vidljivosti za letalske posadke, čeprav je bil odobren za izvajanje operacij pri zmanjšani vidljivosti.

(51) *Qazaq Air* za svojo letalsko posadko uporablja računalniško podprt sistem za razporejanje in spremljanje posadk. Med ocenjevanjem evidence o usposabljanju letalskih dispečerjev je bilo ugotovljeno, da je bilo zamujenih več rednih usposabljanj.

(52) Odbor EU za varnost v zračnem prometu je na podlagi svojih posvetovanj sklenil, da bi bilo treba posebno pozornost nameniti spremljanju nadaljnjih dejavnosti, tudi prek zaslišanja CAC KZ in AAK na naslednjem sestanku Odbora EU za varnost v zračnem prometu, da bi se upoštevale pripombe, izražene med ocenjevalnim obiskom, zlasti glede priprave in učinkovitega izvajanja ustreznega načrta popravnih ukrepov.

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

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

(55) Kadar je iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja zaradi neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija morda morala sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

**Letalski prevozniki iz Libije**

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

(57) Libijski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: LYCAA) je z dopisom z dne 2. junija 2021 predložil informacije o svoji strukturi, sistemu nadzora in dejavnostih, vključno s priročniki za notranje postopke inšpektorjev, navodili za organizacije civilnega letalstva, obrazci za letalske strokovnjake in organizacije, izvršilnimi ukrepi, sprejetimi od leta 2019, ter aktualnim seznamom imetnikov AOC in registriranih zrakoplovov.

([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).

(58) Glede na predložene informacije je LYCAA certificiral dva nova letalska prevoznika, in sicer *Berniq Airways* (AOC 032/21) in *Hala Airlines* (AOC 033/21), družba *Global Aviation and Services* pa se je preimenovala v *Global Air Transport*. Ker LYCAA ni dokazal zadostne sposobnosti za izvajanje in izvrševanje ustreznih varnostnih standardov, izdaja AOC navedenima novima letalskima prevoznikoma ne zagotavlja zadostne skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(59) Komisija, Agencija, države članice in predstavniki LYCAA so se 1. septembra 2021 na zahtevo Libije in v okviru dejavnosti stalnega spremljanja sestali na tehničnem sestanku. Na tem sestanku je LYCAA predložil pregled svoje organizacije in funkcij, vključno s temeljnimi načeli izvajanja nadzora varnosti. Predložil je tudi posodobljen pregled novosti in najnovejše stanje njegovih ukrepov glede priporočil v okviru projekta tehnične pomoči libijskemu organu, ki ga je Agencija izvedla leta 2019. Nadalje je predložil informacije glede rezultatov revizije dokumentacije v okviru pristopa neprekinjenega spremljanja programa univerzalne presoje nadzora varnosti ICAO, ki je bila izvedena leta 2020.

(60) Medtem ko je LYCAA izkazal omejen napredek pri izvajanju mednarodnih varnostnih standardov, sta Komisija in Odbor EU za varnost v zračnem prometu na podlagi informacij in dokumentacije, ki jih je predložil LYCAA, vključno z informacijami, ki jih je predložil na tehničnem sestanku 1. septembra 2021, ugotovila, da LYCAA ni mogel dokazati učinkovite skladnosti z ustreznimi mednarodnimi varnostnimi standardi in njihovega izvajanja.

(61) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da bi bilo treba seznam letalskih prevoznikov iz Libije, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti tako, da se v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006 vključita prevoznika *Berniq Airways* in *Hala Airlines*.

(62) 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 Mehike**

(63) Letalski prevozniki iz Mehike niso bili še nikoli vključeni v Prilogo A ali B k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(64) Po nesreči s smrtnim izidom mehiškega letalskega prevoznika *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.*), do katere je prišlo 18. maja 2018 na Kubi, je Komisija generalno direkcijo Mehike za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: mehiška DGAC) zaprosila za podrobnejše informacije.Komisija, Agencija in mehiška DGAC so 16. oktobra 2018 začele uradna posvetovanja, ki so vključevala tehnični sestanek.

(65) Na podlagi opravljenih posvetovanj, predloženih informacij in podatkov iz programov EU SAFA in TCO, iz katerih takrat ni bilo razvidnih resnih ali sistemskih težav, je Komisija menila, da razmere na področju varnosti v letalstvu v Mehiki ne vzbujajo nujnih pomislekov glede varnosti.

(66) Zvezna uprava Združenih držav za letalstvo (v nadaljnjem besedilu: FAA) je 25. maja 2021 mehiški DGAC v okviru svojega programa za oceno varnosti v mednarodnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: IASA) podelila rating 2. kategorije, saj je menila, da mehiška DGAC ne izpolnjuje mednarodnih varnostnih standardov.

(67) Komisija je 23. junija 2021 mehiški DGAC poslala dopis, v katerem je izrazila pomisleke zaradi odločitve FAA in zahtevala vse ustrezne informacije, ki kažejo na obseg pomislekov glede varnosti, ki jih je opredelila FAA.

(68) Mehiška DGAC je 20. septembra 2021 Komisiji predložila informacije o pomanjkljivostih, ki jih je FAA ugotovila v zvezi s kritičnimi elementi ICAO, ter o programih in dejavnostih tehnične pomoči, sprejetih za ustrezno obravnavo teh pomanjkljivosti.

(69) Na podlagi razpoložljivih informacij, tudi informacij, ki jih je mehiška DGAC predložila v dopisu z dne 20. septembra 2021, Komisija meni, da je mehiška DGAC na tej stopnji ustrezno usposobljena in pripravljena odpraviti varnostne pomanjkljivosti, kadar se ugotovijo.

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

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

(72) Kadar bo iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja zaradi neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija morda morala sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

**Letalski prevozniki iz Moldavije**

(73) Vsi letalski prevozniki iz Moldavije, razen *Air Moldova*, *Fly One* in *Aerotranscargo*, so bili aprila 2019 z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/618 ([11]) vključeni v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(74) Po posvetovanjih Odbora EU za varnost v zračnem prometu maja 2021 so strokovnjaki Komisije, Agencije in držav članic med 20. in 24. septembrom 2021 opravili ocenjevalni obisk Unije na kraju samem v Moldaviji, in sicer v prostorih moldavskega organa za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAAM) in treh vzorčnih letalskih prevoznikov, certificiranih v Moldaviji, *Terra Avia, Fly Pro* in *HiSky*.

(75) V poročilu o ocenjevalnem obisku je navedeno, da je CAAM od ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem leta 2019 na številnih področjih dosegel znatne izboljšave. Zlasti pomembni sta bili stabilnost, ki jo je CAAM dosegel pri pripravi nacionalnih letalskih predpisov, in izkazana zrelost za opravljanje ustreznega in učinkovitega nadzora. Ugotovljeno je bilo, da si je CAAM močno prizadeval za posodobitev večine nacionalnih predpisov in pripravo novih. CAAM pripravlja ustrezne smernice za podporo svojemu osebju pri nalogah nadzora.

(76) Razvil je zanesljiv sistem za upravljanje kakovosti. Načrt presoj za leto 2021 je bil upoštevan, presoje in inšpekcijski pregledi pa so bili pravočasno izvedeni. Ugotovitve na podlagi navedenega načrta je obravnavalo ali jih obravnava odgovorno osebje.

(77) CAAM izvaja dejavnosti licenciranja v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Vendar je ocenjevalna skupina opredelila področja, na katerih so potrebne nadaljnje izboljšave, to sta zlasti dokončanje sistema teoretičnih preverjanj za zasebne pilote in zdravnike letalske medicine ter poostren nadzor nad izpraševalci za usposabljanje za letenje, ki ga izvaja inšpektor CAAM.

(78) Program stalnega nadzora je celovit v smislu področij in števila presoj, poleg tega so kvalifikacije in izkušnje inšpektorjev ustrezno upoštevane pri obstoječih in načrtovanih usposabljanjih. Opravljene presoje se ustrezno dokumentirajo in spremljajo, zlasti v smislu ukrepov, ki jih sprejmejo letalski prevozniki, kar vključuje popravne ukrepe in analizo temeljnih vzrokov. Vendar je potrebna nadaljnja standardizacija inšpekcijskih postopkov, zlasti glede evidentiranja ugotovitev, dobljenih med inšpekcijskimi dejavnostmi.

(79) CAAM lahko pritegne dovolj osebja glede na trenutno velikost in obseg letalske industrije, nad katero izvaja nadzor. Vsi zaposleni, s katerimi so bili opravljeni pogovori, so imeli ustrezne kvalifikacije in znanje. Teoretična usposabljanja in načrti zanje so bili primerni.

([11]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/618 z dne 15. aprila 2019 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 106, 17.4.2019, str. 1).

(80) Skupina je ugotovila, da ima CAAM zmogljivosti za nadzor letalskih dejavnosti v Moldaviji, vzdrževanje zanesljivega regulativnega sistema ter izvajanje in izvrševanje veljavnih letalskih predpisov, zato lahko obravnava varnostne pomanjkljivosti, kadar se pojavijo. Sistem za nadzor varnosti v Moldaviji je uveljavljen, čeprav še vedno potekajo dejavnosti za njegovo nadaljnjo izboljšanje in uskladitev z zadnjimi spremembami mednarodnih varnostnih standardov.

(81) Družba *Terra Avia* je bila ustanovljena leta 2005 kot zasebni letalski prevoznik ter upravlja zrakoplov Boeing 747 za redne tovorne lete in zrakoplov Airbus A320 za potniške čarterske lete. Ima delujoč sistem za spremljanje skladnosti in sistem za upravljanje varnosti. Med ocenjevanjem njegovega sistema za upravljanje varnosti je skupina opredelila področja, ki jih je treba dodatno izboljšati. Letalski prevoznik je pokazal zelo pozitiven odnos do nadaljnjega izboljšanja varnostnih sistemov.

(82) Upravljanje stalne plovnosti izvajata dve različni enoti: ena v Moldaviji, druga pa v Sharjahu (v Združenih arabskih emiratih). Ocenjevalna skupina je ugotovila, da mora letalski prevoznik izboljšati svoj sistem vodenja evidenc o različnih vzdrževalnih dejavnostih, ki se na njegovih zrakoplovih izvajajo na dveh različnih lokacijah.

(83) Operativni priročnik prevoznika odraža izvajane operacije in je pripravljen v skladu z veljavnimi predpisi v Moldaviji, treba pa ga je posodobiti, da bi vključeval politiko za prevoz nevarnega blaga.

(84) Družba *Fly Pro* upravlja dva tovorna zrakoplova Boeing 747. Sistem za spremljanje skladnosti in sistem za upravljanje varnosti sta dodelana in se izvajata, čeprav bi bilo treba priročnik za upravljanje varnosti in priročnik za spremljanje skladnosti spremeniti, da se uskladijo pristojnosti upravljavca varnosti in upravljavca za spremljanje skladnosti. Na področju spremljanja podatkov o letih ima družba *Fly Pro* dobro uveljavljen program, ki vključuje aktivni sistem povratnih informacij.

(85) Letalski prevoznik *Fly Pro* ima zanesljiv sistem za stalno plovnost in suvereno opravlja različne vloge, vendar bi bilo postopek dokumentiranja izvedenih dejavnosti mogoče izboljšati.

(86) Operativni priročnik prevoznika odraža izvajane operacije in je pripravljen v skladu z veljavnimi predpisi v Moldaviji. Letalski prevoznik bi moral izboljšati upravno metodologijo, v skladu s katero evidentira vse z leti povezane dejavnosti (npr. dnevniki potovanj). Poleg tega bi moral seznam minimalne opreme bolje prilagoditi zrakoplovu, za katerega se uporablja, ter ga redno in ustrezno nadzorovati.

(87) Letalski prevoznik *HiSky* je bil ustanovljen septembra 2019 in upravlja lasten zrakoplov Airbus A319, na voljo pa ima še en zrakoplov na podlagi pogodbe o zakupu zrakoplova s posadko, sklenjene z letalskim prevoznikom *HiSky Europe*, certificiranim v Romuniji.

(88) Družba *HiSky* je razvila in izvaja zanesljiv sistem za upravljanje varnosti, ki ji zagotavlja uporabne podatke. Sistem za spremljanje skladnosti je zanesljiv in funkcionalen, vendar so zaželene manjše izboljšave v smislu določitve pristojnosti upravljavca varnosti in upravljavca za spremljanje skladnosti. Višje vodstvo prevoznika dobro razume navedena sistema in ju uporablja za opredeljevanje tveganj in sprejemanje ustreznih ukrepov za zmanjšanje največjih tveganj na sprejemljivo raven.

(89) Prevoznik je pripravil potrebne priročnike, ki vsebujejo politike in podrobno opisujejo z njimi povezane postopke, ki jih odobri CAAM. Osebje za certificiranje se ustrezno usposablja na tipih zrakoplovov, ki se upravljajo. Odobreni operativni priročnik odraža izvajane operacije in je pripravljen v skladu z veljavnimi predpisi v Moldaviji.

(90) Dejavnosti prevoznika podpirajo usposobljeni tehniki in lokacije za linijsko vzdrževanje. Prevoznik je vzpostavil sistem za spremljanje usposabljanj in preverjanje veljavnosti ter zagotavljanje sledljivosti potrdil o usposabljanju in izpolnjenih obrazcev za preverjanje.

(91) Komisija je na podlagi ugotovitev ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem CAAM ter letalske prevoznike *Terra Avia*, *Fly Pro* in *HiSky* povabila na zaslišanje pred Odborom EU za varnost v zračnem prometu, ki je potekalo 10. novembra 2021.

(92) Na tem zaslišanju je CAAM Komisiji in Odboru EU za varnost v zračnem prometu predstavil sistem, ki ga je vzpostavil za zagotavljanje varnostnega nadzora nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Moldaviji. Pojasnil je, da je napredek pri učinkovitem izvajanju mednarodnih varnostnih standardov rezultat vrste ukrepov, sprejetih od leta 2019. Poudaril je svojo zavezanost nadaljnjim izboljšavam ter Komisiji in Odboru EU za varnost v zračnem prometu predložil celovit in podroben pregled izvajanja načrta popravnih ukrepov, pripravljenega v odziv na ugotovitve ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem septembra 2021. Ta je vključeval strateške cilje, opredeljene za prihodnost, npr. spremembe moldavskega pravnega okvira, priročnike in postopke CAAM, nadaljnje izboljšave sistema za upravljanje kakovosti in učinkovitejše izvajanje mednarodnih varnostnih standardov.

(93) Poleg tega je CAAM Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestil o načrtih popravnih ukrepov, ki so jih pripravili letalski prevozniki *Terra Avia*, *Fly Pro* in *HiSky* v odziv na ugotovitve ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem septembra 2021. Pripravo navedenih načrtov je usklajeval CAAM, ki jih je tudi odobril in nato vključil v svoje nadzorne dejavnosti.

(94) CAAM se je med zaslišanjem zavezal, da bo Komisijo obveščal o nadaljnjih ukrepih, sprejetih glede preostalih ugotovitev ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem leta 2021. Zavezal se je tudi nadaljnjemu dialogu o varnosti, med drugim z zagotavljanjem pomembnih varnostnih informacij in dodatnimi sestanki, če in kadar bo Komisija menila, da so potrebni.

(95) Komisija je poudarila, da morajo moldavski organi zagotavljati stabilnost in nadaljnjo neodvisnost vodstva CAAM, kar so moldavski organi potrdili, saj je jasno, da sta ti lastnosti vodstva pomembno vplivali na napredek, dosežen zlasti v preteklem letu.

(96) Na podlagi vseh trenutno razpoložljivih informacij, vključno z rezultati ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem septembra 2021 in zaslišanjem v Odboru EU za varnost v zračnem prometu, se ocenjuje, da za CAAM in letalske prevoznike, certificirane v Moldaviji, obstaja dovolj dokazov o skladnosti z veljavnimi mednarodnimi varnostnimi standardi.

(97) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da bi bilo treba glede letalskih prevoznikov iz Moldavije seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, iz Priloge A k Uredbi (ES) št. 474/2006 spremeniti tako, da se črtajo vsi letalski prevozniki, certificirani v Moldaviji.

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

(99) Kadar bo iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja zaradi neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija morda morala sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

**Letalski prevozniki iz Pakistana**

(100) Prevoznik *Pakistan International Airlines* je bil marca 2007 vključen v Prilogo B k Uredbi (ES) št. 474/2006 z Uredbo Komisije (ES) št. 235/2007 ([12]), nato pa iz navedene priloge črtan novembra 2007 z Uredbo Komisije (ES) št. 1400/2007 ([13]).

([12]) Uredba Komisije (ES) št. 235/2007 z dne 5. marca 2007 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 66, 6.3.2007, str. 3).

([13]) Uredba Komisije (ES) št. 1400/2007 z dne 28. novembra 2007 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 311, 29.11.2007, str. 12).

(101) Pakistanski zvezni minister za letalstvo je po nesreči zrakoplova prevoznika *Pakistan International Airlines* 22. maja 2020 v izjavi z dne 24. junija 2020 razkril, da je bilo veliko število licenc, ki jih je letalskim posadkam izdal pakistanski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: PCAA), pridobljenih z goljufijo.

(102) Zaradi nesreče in očitno neučinkovitega nadzora varnosti s strani PCAA je Agencija z učinkom od 1. julija 2020 začasno odvzela dovoljenji TCO letalskima prevoznikoma *Pakistan International Airlines* in *Vision Air*. Takšno je tudi trenutno stanje, saj Agencija meni, da niso izpolnjeni vsi pogoji, potrebni za odpravo začasnega odvzema.

(103) Na dogodke v Pakistanu so se odzvale tudi druge mednarodne organizacije za varnost v letalstvu. FAA je 15. julija 2020 Pakistanu na podlagi svojega programa IASA znižala oceno na rating 2. kategorije. ICAO je februarja 2021 izrazila resni varnostni pomislek na področju licenciranja in usposabljanja osebja glede postopka licenciranja letalskih posadk v Pakistanu.

(104) Komisija je 1. julija 2020 začela posvetovanja s PCAA v skladu s členom 3(2) Uredbe (ES) št. 473/2006. V okviru posvetovanj je v sodelovanju z Agencijo in državami članicami 9. julija in 25. septembra 2020, 15. in 16. marca 2021 ter 15. oktobra 2021 organizirala več tehničnih sestankov s PCAA.

(105) Na sestankih se je razpravljalo o različnih vprašanjih, zlasti o nadzoru nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Pakistanu, in o njihovih sistemih za upravljanje varnosti. Komisija je zahtevala informacije in dokazila, na podlagi katerih bi lahko preverila, da podobne razmere ne prevladujejo tudi na drugih področjih, nad katerimi PCAA izvaja nadzor, kot so certificiranje kabinskega osebja, licenciranje inženirjev za vzdrževanje in certificiranje letalskih prevoznikov.

(106) PCAA je zagotovil ustrezne informacije, ki so jih ocenili strokovnjaki Komisije in Agencije. Na sestanku 15. oktobra 2021 je poročal o nadaljnjih ukrepih, sprejetih za odpravo pomislekov, ki jih je ugotovila Komisija. Ti vključujejo pomanjkljivosti v zvezi z upravljanjem kakovosti dokumentiranih postopkov, pomanjkanje navodil za inšpektorje, neskladen postopek ugotavljanja izpolnjevanja pogojev za pridobitev licence prometnega pilota letala (v nadaljnjem besedilu: ATPL), pomanjkljivo ali neobstoječe spremljanje popravnih ukrepov, ki so posledica ugotovitev, in pomanjkanje ustreznih zmogljivosti za analizo temeljnih vzrokov. Glede tega in ob upoštevanju presoje USOAP ICAO, načrtovane med 29. novembrom in 10. decembrom 2021, je PCAA Komisijo obvestil o obsežni reviziji svojih priročnikov in postopkov, zlasti o spremembah svojega postopka licenciranja, pa tudi o notranjih pregledih za preverjanje skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi in o odpravljanju resnega varnostnega pomisleka ICAO.

(107) Komisija je od PCAA zahtevala, naj predloži dodatne informacije glede sprememb svojega sistema licenciranja, nove in/ali revidirane priročnike in postopke, rezultate notranjih pregledov ali poročila, pripravljena na njihovi podlagi, in obvestilo ICAO o razlikah v zvezi s preizkusom praktične usposobljenosti za pridobitev licence ATPL.

(108) Komisija na podlagi razpoložljivih informacij in izmenjav s PCAA priznava njegova prizadevanja za sprejetje popravnih ukrepov za odpravo ugotovljenih varnostnih pomanjkljivosti. Vendar ob pomoči Agencije in držav članic ni mogla sprejeti jasne odločitve glede učinkovitosti in izvajanja takih popravnih ukrepov, s čimer bi PCAA lahko trajno reševal ugotovljene varnostne pomanjkljivosti. Na podlagi tega bo Komisija pri ugotavljanju, ali so potrebni nadaljnji ukrepi v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005, še naprej sodelovala s PCAA in spremljala nadaljnje ukrepe, sprejete za obravnavo razmer v Pakistanu, tudi na podlagi rezultatov načrtovane presoje USOAP ICAO in ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem v Pakistanu.

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

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

(111) Kadar bo iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja zaradi neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija morda morala sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

**Letalski prevozniki iz Rusije**

(112) Komisija, Agencija in pristojni organi držav članic še naprej pozorno spremljajo varnostno uspešnost letalskih prevoznikov, ki so certificirani v Rusiji in delujejo v Uniji, tudi s prednostno razvrstitvijo preverjanj na ploščadi, ki jih je treba opraviti pri nekaterih ruskih letalskih prevoznikih v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012.

(113) Letalski prevoznik *SKOL Airline LLC*, certificiran v Rusiji, je 31. avgusta 2020 pri Agenciji vložil vlogo za pridobitev dovoljenja TCO. Agencija je vlogo ocenila v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) št. 452/2014 in izrazila temeljne pomisleke glede varnosti, ker prevoznik ni dokazal izpolnjevanja zahtev iz člena 3 navedene uredbe, zlasti standardov iz prilog k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu. Prevoznik se je po obsežnih izmenjavah z Agencijo 12. februarja 2021 odločil, da vlogo umakne.

(114) 25. marca 2021 pa je pri Agenciji ponovno vložil vlogo za pridobitev TCO. Agencija je vlogo ocenila v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) št. 452/2014 in ponovno izrazila temeljne pomisleke glede varnosti, ker prevoznik ni dokazal izpolnjevanja zahtev iz člena 3 navedene uredbe, zlasti standardov iz prilog k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu. Agencija je ugotovila, da *SKOL Airline LLC* navedenih zahtev ni izpolnjeval, zato je 19. julija 2021 iz varnostnih razlogov vlogo zavrnila. Letalski prevoznik ni uporabil pravice do pritožbe zoper to odločitev v skladu s členi 108 do 114 Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta ([14]).

(115) Predstavniki Komisije, Agencije in držav članic so se 20. oktobra 2021 sestali s predstavniki ruske zvezne agencije za zračni promet (v nadaljnjem besedilu: FATA), da bi pregledali varnostno uspešnost letalskih prevoznikov, certificiranih v Rusiji, na podlagi preverjanj na ploščadi v obdobju od 24. marca 2021 do 1. oktobra 2021 in opredelili primere, pri katerih bi morala FATA okrepiti svoje nadzorne dejavnosti.

(116) Pregled preverjanj na ploščadi v okviru programa SAFA pri letalskih prevoznikih, certificiranih v Rusiji, ni pokazal nobene pomembne ali ponavljajoče se varnostne pomanjkljivosti. Na sestanku so bili predstavljeni tudi rezultati programa spremljanja, ki ga Agencija izvaja v skladu z Uredbo (EU) št. 452/2014 pri letalskih prevoznikih, certificiranih v Rusiji, ki imajo dovoljenje TCO. Komisija je ugotovila, da rezultati programa spremljanja prav tako niso razkrili znatnih ali ponavljajočih se varnostnih pomanjkljivosti.

(117) Potem ko je Agencija iz varnostnih razlogov zavrnila vlogo letalskega prevoznika *SKOL Airline LLC* za pridobitev dovoljenja TCO, je bil prevoznik 22. oktobra 2021 povabljen na zaslišanje pred Komisijo in Odborom EU za varnost v zračnem prometu, ki je potekalo 9. novembra 2021. Prevoznik je 28. oktobra 2021 potrdil sodelovanje na načrtovanem zaslišanju.

(118) FATA je 28. oktobra 2021 Komisijo obvestila o prepovedi, izdani letalskemu prevozniku *SKOL Airline LLC*, ki mu prepoveduje opravljanje letov zunaj ruske državne meje, in Komisijo prosila, naj ponovno pretehta potrebo po zaslišanju navedenega prevoznika, saj ta na podlagi sklepa FATA ne more opravljati letov v Unijo.

(119) Komisija je 3. novembra 2021 FATA obvestila, da je bil prevoznik *SKOL Airline LLC* povabljen na zaslišanje, ker ni dokazal skladnosti s standardi iz prilog k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, zato je vztrajala pri povabilu na zaslišanje.

([14]) Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

(120) Zaslišanje prevoznika je potekalo 9. novembra 2021. FATA se je na lastno zahtevo prav tako udeležila zaslišanja. Na zaslišanju je prevoznik *SKOL Airline LLC* predstavil dejavnosti, povezane z vlogama za pridobitev dovoljenja TCO. Poudaril je težave, na katere je naletel pri dokazovanju skladnosti z zahtevami iz Uredbe (EU) št. 452/2014. Čeprav je potrdil vse ugotovitve Agencije, ni predložil nobenih informacij o ukrepih, sprejetih za njihovo odpravo. Prav tako ni predložil nobenih dokazov o trenutnem stanju izvajanja popravnih ukrepov, sprejetih glede navedenih ugotovitev. Na podlagi informacij, ki jih je predložil pred zaslišanjem in na njem, prevoznik ni zmožen ugotoviti neskladnosti v svojih procesih, postopkih in operativnih dejavnostih.

(121) FATA je navedla, da ni podprla ponovne vloge prevoznika *SKOL Airline LLC* z dne 25. marca 2021 za pridobitev dovoljenja TCO. Poleg tega je Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestil, da bo pri prevozniku izvedel dodatne *ad hoc* presoje, če bi ta pozneje ponovno stopil v stik z Agencijo zaradi pridobitve dovoljenja TCO.

(122) Na podlagi vseh informacij, ki so trenutno na voljo, zlasti zavrnitve vloge za pridobitev dovoljenja TCO s strani Agencije z dne 19. julija 2021 iz varnostnih razlogov in informacij, ki so bile predložene med zaslišanjem, sta Komisija in Odbor EU za varnost v zračnem prometu sklenila, da letalski prevoznik *SKOL Airline LLC* ni dokazal skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(123) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da bi bilo treba seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti tako, da se v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006 vključi letalski prevoznik *SKOL Airline LLC*.

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

(125) Če se pri navedenih preverjanjih izkaže, da obstajajo neposredna varnostna tveganja zaradi neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, lahko Komisija za zadevne letalske prevoznike, certificirane v Rusiji, uvede prepoved opravljanja letov in jih vključi na seznam v Prilogi A ali B k Uredbi (ES) št. 474/2006.

**Letalski prevozniki iz Južnega Sudana**

(126) Letalski prevozniki iz Južnega Sudana niso bili še nikoli vključeni v Prilogo A ali B k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(127) V zadnjih treh letih se je v Južnem Sudanu zgodilo devet nesreč in resnih incidentov, vključno s strmoglavljenjem zrakoplova Let-410 z registrsko oznako HK-4274, ki ga je upravljal prevoznik *South Sudan Supreme Airlines*, do katerega je prišlo 2. marca 2021 in je povzročil deset smrtnih žrtev, kot tudi z nedavnim strmoglavljenjem zrakoplova Antonov AN-26 z registracijo TR-NGT, do katerega je prišlo 2. novembra 2021 in je povzročil pet smrtnih žrtev. V obeh primerih je vprašljiva pristnost registrskih oznak, saj se zdi, da niso več veljavne, zato je možno, da so se na zadevnih zrakoplovih uporabljale kot lažne registrske oznake. Okoliščine navedenih dogodkov so vzbudile pomisleke glede zmožnosti južnosudanskega organa za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: SSCAA) za izvajanje ustreznega varnostnega nadzora nad letalskimi prevozniki, za katere je odgovoren.

(128) Komisija je 26. marca 2021 na SSCAA naslovila dopis, v katerem je izrazila pomisleke glede varnosti v letalstvu v Južnem Sudanu in zahtevala dokumentacijo, ki opisuje strukturo in organizacijo SSCAA, njegov sistem certificiranja in nadzora ter dejavnosti nadzora nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Južnem Sudanu. Zahtevala je tudi informacije o statusu obstoječih imetnikov AOC, zrakoplovih, registriranih v Južnem Sudanu, vzdrževalnih organizacijah in licencah letalskih posadk.

(129) SSCAA je 23. julija 2021 odgovoril na poizvedbo Komisije in sporočil, da je bilo spričevalo letalskega prevoznika *South Sudan Supreme Airlines* začasno odvzeto. Nadalje je Komisijo obvestil, da zaradi sumov v zvezi z registracijo zrakoplova, udeleženega v navedeni nesreči, pregleduje vse operatorje zrakoplovov in AOC v državi. Sporočil je tudi, da se na področjih predpisov, priročnikov in usposabljanja izvajajo ukrepi za izboljšanje. Ni pa predložil zahtevane dokumentacije.

(130) Komisija je 5. oktobra 2021 SSCAA poslala dodaten dopis, v katerem je organ ponovno pozvala, naj predloži navedeno dokumentacijo, in sicer najpozneje do 18. oktobra 2021. Komisija je v dopisu pojasnila tudi, da se bo nepravočasna predložitev zahtevanih informacij štela za pomanjkljivo sodelovanje s strani SSCAA v času, ko so se pojavili pomisleki glede sistema varnostnega nadzora v Južnem Sudanu.

(131) Delegacija EU v Jubi v Južnem Sudanu se je 5. novembra 2021 sestala z vodjo SSCAA, ki je potrdil, da je prejel dopis z dne 5. oktobra 2021. SSCAA se je zavezal, da bo odgovore na vprašanja poslal do konca novembra, in predložil dva dokumenta, ki vključujeta informacije o programu inšpekcijskih pregledov, nadzora in presoj SSCAA ter poročila o pregledih nekaterih letalskih prevoznikov in tujih registriranih zrakoplovih, ki opravljajo lete v Južnem Sudanu. Komisija bo skrbno preučila dokumentacijo, ki ji bo predložena, da bi se lahko odločila, ali bo SSCAA povabljen na naslednji sestanek Odbora EU za varnost v zračnem prometu.

(132) V skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 in glede na tekoča posvetovanja s SSCAA, ki so se začela na podlagi člena 3 Uredbe Komisije (ES) št. 473/2006, Komisija meni, da glede letalskih prevoznikov iz Južnega Sudana za zdaj ni razlogov za spremembo seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji.

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

(134) Kadar bo iz kakršnih koli pomembnih varnostnih informacij razvidno, da obstajajo neposredna varnostna tveganja zaradi neizpolnjevanja mednarodnih varnostnih standardov, bo Komisija morda morala sprejeti nadaljnje ukrepe v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

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

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

(137) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora EU za varnost v zračnem prometu, ustanovljenega s členom 15 Uredbe (ES) št. 2111/2005 –

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, 25. novembra 2021

*Za Komisijo*
*v imenu predsednice*
Adina VĂLEAN
*članica 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 letalskega prevoznika |
|---|---|---|---|
| *AVIOR AIRLINES* | ROI-RNR-011 | ROI | Venezuela |
| *BLUE WING AIRLINES* | SRBWA-01/2002 | BWI | Surinam |
| *IRAN ASEMAN AIRLINES* | FS-102 | IRC | Iran |
| *IRAQI AIRWAYS* | 001 | IAW | Irak |
| *MED-VIEW AIRLINE* | MVA/AOC/10-12/05 | MEV | Nigerija |
| *AIR ZIMBABWE (PVT)* | 177/04 | AZW | Zimbabve |
| *SKOL AIRLINE LLC* | 228 | CDV | Rusija |
| **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 | Neznano | Angola |
| *AIR JET* | AO-006/11-08/18 MBC | MBC | Angola |
| *BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT* | AO-015/15-06/17YYY | Neznano | Angola |
| *HELIANG* | AO 007/11-08/18 YYY | Neznano | Angola |
| *SJL* | AO-014/13-08/18YYY | Neznano | 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** |

[1] Letalskim prevoznikom iz Priloge A se lahko dovoli uveljavljanje prometnih pravic, če uporabljajo zrakoplove, najete z osebjem, letalskega prevoznika, za katerega ne velja prepoved opravljanja letov, pod pogojem, da so izpolnjeni ustrezni varnostni standardi.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *AIRCOMPANY ARMENIA* | AM AOC 065 | NGT | Armenija |
| *ARMENIA AIRWAYS* | AM AOC 063 | AMW | Armenija |
| *ARMENIAN HELICOPTERS* | AM AOC 067 | KAV | Armenija |
| *FLYONE ARMENIA* | AM AOC 074 | | Armenija |
| *NOVAIR* | AM AOC 071 | NAI | Armenija |
| *SHIRAK AVIA* | AM AOC 072 | SHS | Armenija |
| *SKYBALL* | AM AOC 073 | N/A | Armenija |
| **Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali zahodnokongovski organi za regulativni nadzor, 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 | Neznano | Kongo (Brazzaville) |
| **Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi za regulativni nadzor Demokratične republike Kongo (DRK), vključno z naslednjimi** | | | **Demokratična republika Kongo (DRK)** |
| *AIR FAST CONGO* | AAC/DG/OPS-09/03 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |
| *AIR KATANGA* | AAC/DG/OPS-09/08 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |
| *BUSY BEE CONGO* | AAC/DG/OPS-09/04 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |
| *COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)* | AAC/DG/OPS-09/02 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |
| *CONGO AIRWAYS* | AAC/DG/OPS-09/01 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |
| *KIN AVIA* | AAC/DG/OPS-09/10 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |
| *MALU AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/05 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |
| *SERVE AIR CARGO* | AAC/DG/OPS-09/07 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |
| *SWALA AVIATION* | AAC/DG/OPS-09/06 | Neznano | Demokratična republika Kongo (DRK) |

| | | | |
|---|---|---|---|
| *MWANT JET* | AAC/DG/OPS-09/09 | Neznano | Demokratična republika Kongo (RDC) |
| **Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali džibutijski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjim** | | | **Džibuti** |
| *DAALLO AIRLINES* | Neznano | 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 | Neznano | 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 kirgizistanski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi** | | | **Kirgizistan** |
| *AEROSTAN* | *08* | *BSC* | Kirgizistan |
| *AIR COMPANY AIR KG* | 50 | Neznano | Kirgizistan |
| *AIR MANAS* | 17 | MBB | Kirgizistan |
| *AVIA TRAFFIC COMPANY* | 23 | AVJ | Kirgizistan |
| *FLYSKY AIRLINES* | 53 | FSQ | Kirgizistan |
| *HELI SKY* | 47 | HAC | Kirgizistan |
| *KAP.KG AIRCOMPANY* | 52 | KGS | Kirgizistan |
| *SKY KG AIRLINES* | 41 | KGK | Kirgizistan |
| *TEZ JET* | 46 | TEZ | Kirgizistan |
| *VALOR AIR* | 07 | VAC | 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 | Neznano | 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 | Neznano | Nepal |
| *ALTITUDE AIR* | 085/2016 | Neznano | Nepal |
| *BUDDHA AIR* | 014/1996 | BHA | Nepal |
| *FISHTAIL AIR* | 017/2001 | Neznano | Nepal |
| *SUMMIT AIR* | 064/2010 | Neznano | Nepal |
| *HELI EVEREST* | 086/2016 | Neznano | Nepal |
| *HIMALAYA AIRLINES* | 084/2015 | HIM | Nepal |
| *KAILASH HELICOPTER SERVICES* | 087/2018 | Neznano | Nepal |
| *MAKALU AIR* | 057A/2009 | Neznano | Nepal |
| *MANANG AIR PVT* | 082/2014 | Neznano | Nepal |
| *MOUNTAIN HELICOPTERS* | 055/2009 | Neznano | Nepal |
| *PRABHU HELICOPTERS* | 081/2013 | Neznano | Nepal |
| *NEPAL AIRLINES CORPORATION* | 003/2000 | RNA | Nepal |
| *SAURYA AIRLINES* | 083/2014 | Neznano | Nepal |
| *SHREE AIRLINES* | 030/2002 | SHA | Nepal |
| *SIMRIK AIR* | 034/2000 | Neznano | Nepal |
| *SIMRIK AIRLINES* | 052/2009 | RMK | Nepal |
| *SITA AIR* | 033/2000 | Neznano | Nepal |
| *TARA AIR* | 053/2009 | Neznano | Nepal |

| | | | |
|---|---|---|---|
| *YETI AIRLINES* | 037/2004 | NYT | Nepal |
| **Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali svetotomaški in prinški organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjima** | | | **Sveti Tomaž in Princ** |
| *AFRICA'S CONNECTION* | 10/AOC/2008 | ACH | 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** |
| **All air carriers certified by the authorities with responsibility for regulatory oversight of Sudan, including** | | | **Sudan** |
| *ALFA AIRLINES SD* | 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 |
| *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“ |

*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 letalskega prevoznika | Tip zrakoplovov z omejeno dejavnostjo | Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo, zrakoplovov, za katere veljajo omejitve | Država registracije |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *IRAN AIR* | FS100 | IRA | Iran | Vsi zrakoplovi tipa Fokker F100 in tipa Boeing B747 | Zrakoplovi tipa Fokker F100, kakor je navedeno na AOC; zrakoplovi tipa Boeing B747, kakor je navedeno na AOC. | Iran |
| *AIR KORYO* | GAC-AOC/ KOR-01 | KOR | Severna Koreja | Vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa TU-204. | Vsa flota razen: P-632, P-633. | Severna Koreja“ |

[1] Letalskim prevoznikom iz Priloge B 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.