2024/3137

16.12.2024.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2024/3137

od 13. prosinca 2024.

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

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

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

budući da:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zračni prijevoznici iz Unije

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

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

Zračni prijevoznici iz Armenije

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

(13) U prvom tromjesečju 2024. ICAO je u sklopu Univerzalnog programa nadzora sigurnosti („USOAP”) posjetio armenski odbor za civilno zrakoplovstvo („CAC”) i utvrdio ozbiljan sigurnosni nedostatak u području certifikacije zračnih prijevoznika. Revizijom je utvrđeno da se postupak certifikacije armenskih zračnih prijevoznika temeljio na zastarjelim zahtjevima i da nije postojao strukturiran i sustavan pristup izdavanju svjedodžbi zračnih prijevoznika („AOC”).

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

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

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

(14) Nadalje, revizijom su otkriveni znatni izazovi u pogledu sposobnosti Armenije da osigura djelotvoran nadzor sigurnosti zračnog prometa, uz znatno smanjenje rezultata djelotvorne provedbe i ključne nedostatke u područjima kao što su rješavanje sigurnosnih problema i obveze nadzora.

(15) Kad je riječ o ozbiljnim sigurnosnim nedostacima u području certifikacije zračnih prijevoznika, u travnju 2024. pokrenuta je posebna inicijativa kako bi se pomoglo Armeniji da brzo riješi to pitanje. To je postignuto do kolovoza 2024., no treba još poraditi kako bi se riješila druga pitanja nadzora sigurnosti koja je utvrdio USOAP tijekom revizije, za koje je CAC izradio plan korektivnih mjera.

(16) U okviru Komisijinih aktivnosti kontinuiranog praćenja 13. studenog 2024. održan je tehnički sastanak na kojem su sudjelovali Komisija, Agencija, države članice i CAC. Na sastanku su razmotreni nedavni događaji i napredak u jačanju sustava nadzora sigurnosti CAC-a, uključujući ažurirane informacije o regulatornim i operativnim poboljšanjima.

(17) Moglo se utvrditi da je Armenija ostvarila napredak u ažuriranju svojih propisa o sigurnosti zračnog prometa i kapaciteta nadzora kao odgovor na opažanja iz Unijina posjeta na terenu radi procjene stanja provedenog 2020. Taj napredak uključuje zapošljavanje i osposobljavanje osoblja, reviziju propisa i povezanih provedbenih postupaka, provođenje aktivnosti nadzora i poduzimanje provedbenih mjera, kao što su prizemljenje nesigurnih zrakoplova i jačanje usklađenosti zračnih prijevoznika.

(18) Unatoč tim nastojanjima, na tehničkom sastanku 13. studenog 2024. zaključeno je da i dalje nema dovoljno dokaza kojima bi se opravdalo ublažavanje operativnih ograničenja za zračne prijevoznike certificirane u Armeniji uvedenih Uredbom (EU) 2020/736. Potrebne su daljnje procjene dokaza koji potkrepljuju mjere koje je donio CAC kako bi se utvrdili sljedeći koraci koje treba poduzeti, uključujući mogućnost novog Unijina posjeta na terenu radi procjene stanja u Armeniji 2025.

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

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

Zračni prijevoznici iz Iraka

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

(22) U okviru Komisijinih aktivnosti stalnog praćenja opće sigurnosne situacije u Iraku, uključujući kapacitet i sposobnost iračkog tijela za civilno zrakoplovstvo („ICAA”) za nadzor sigurnosti, 22. listopada 2024. održan je tehnički sastanak na kojem su sudjelovali Komisija, Agencija, države članice i ICAA. Na tom je sastanku ICAA iznijela najnovije informacije o svojem radu na poboljšanju zakonodavnog i regulatornog okvira, kao i o uspješnosti nadzora.

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

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

(23) ICAA je na sastanku napomenula da je u srpnju 2024. angažirala savjetodavni tim kako bi poduprla svoj regulatorni razvoj i ojačala svoje nadzorne kapacitete. Zabilježen je napredak u provedbi preporuka iz projekata tehničke pomoći koje je Agencija provela 2017. i 2023., posebno kad je riječ o usklađivanju letačkih operacija i postupaka izdavanja dozvola za osoblje s uredbama Komisije (EU) br. 965/2012 i br. 1178/2011 ([9]).

(24) ICAA je obavijestila Komisiju o izmjenama iračkog zakona o civilnom zrakoplovstvu, što je trenutačno u završnoj fazi odobrenja. Osim toga, ICAA je postigla napredak u rješavanju problema nedostatka resursa tako što je zaposlila četiri inspektora letačkih operacija i jednog inspektora za sigurnost u kabinama, a u tijeku je zapošljavanje dvaju dodatnih inspektora za plovidbenost. Nadalje, pokrenula je izradu iračkog državnog programa sigurnosti te ažurira postupke donošenja propisa i osposobljavanja inspektora u područjima kao što su opasni teret i upravljanje rizikom od umora. Međutim, ta ažuriranja još nisu do kraja provedena.

(25) To su hvalevrijedni pomaci, no ICAA se i dalje suočava s izazovima, uključujući kritičan manjak kvalificiranog osoblja za provjeru helikoptera i plovidbenosti. Kako bi se to riješilo, ICAA je započela petogodišnji program osposobljavanja za 14 novozaposlenih inženjera zrakoplovnog inženjerstva kako bi se kvalificirali kao inspektori za plovidbenost i smanjilo oslanjanje na međunarodne stručnjake.

(26) Komisija je od ICAA-e zatražila da potvrdi datum odgođenog Unijina posjeta na terenu radi procjene stanja, koji je prvotno bio planiran za prvo tromjesečje 2024., ali je na zahtjev ICAA-e odgođen za četvrto tromjesečje 2024. ICAA je u svojem odgovoru predložila da se posjet dodatno odgodi za drugo ili treće tromjesečje 2025., pri čemu se prednost daje rujnu 2025., ovisno o napretku postignutom u prijelaznom razdoblju.

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

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

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

Zračni prijevoznici iz Kirgistana

(30) U listopadu 2006. zračni prijevoznici certificirani u Kirgistanu uvršteni su Provedbenom uredbom Komisije (EZ) br. 1543/2006 u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006 ([10]).

(31) Komisija je 16. srpnja 2024. u okviru svojih aktivnosti kontinuiranog praćenja održala tehnički sastanak s predstavnicima Državne agencije za civilno zrakoplovstvo u okviru kabineta ministara Kirgiske Republike („SCAA”).

(32) Na tom je sastanku SCAA iznijela najnovije informacije o mjerama koje je poduzela za uklanjanje sigurnosnih nedostataka koji su doveli do uključivanja zračnih prijevoznika certificiranih u Kirgistanu u Prilog A Uredbi (EZ) br. 474/2006 i o drugim mjerama koje je poduzela za poboljšanje svojih kapaciteta i sposobnosti nadzora sigurnosti.

([9]) Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenog 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 311, 25.11.2011., str. 1., ELI: http:// http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

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

(33) Tom je prilikom Komisija SCAA-i predstavila rezultate procjene provedene na temelju informacija i dokumentacije koje je SCAA dostavila početkom 2024. U procjeni su obuhvaćena područja kao što su programi osposobljavanja, postupci nadzora, sustav izvješćivanja o događajima, postupci izdavanja dozvola i opća operativna učinkovitost.

(34) Procjenom Komisije otkriveno je nekoliko nedostataka u programima osposobljavanja osoblja SCAA-e. Iako je program osposobljavanja inspektora sadržavao potrebne elemente povezane s njihovim dužnostima, u njemu nisu bile navedene jasne pojedinosti o provedbi i rasporedu, posebno u pogledu uključivanja potrebnih tečajeva osposobljavanja na radnom mjestu za nove zaposlenike.

(35) Komisija je napomenula da se čini da broj inspektora nije dovoljan za osiguravanje djelotvornog nadzora nad zrakoplovnim sektorom u Kirgistanu. Nedostatak administrativnog pomoćnog osoblja dodatno opterećuje inspektore koji moraju obavljati dodatne administrativne zadaće, što znači da se u manjoj mjeri mogu usredotočiti na certifikaciju i nadzor. Kad je riječ o financiranju i sredstvima, SCAA je navela da se planiraju povećanja plaća i resursa, ali nije iznijela konkretne pojedinosti o proračunskim sredstvima.

(36) U procjeni su istaknuti i nedostaci u sustavu SCAA-e za izvješćivanje o događajima, posebno nepostojanje sveobuhvatne baze podataka o incidentima i nesrećama. Nadalje, utvrđeno je da je taj sustav nejasan i neučinkovit, bez sustavnog pristupa prikupljanju i analizi podataka o incidentima i nesrećama.

(37) Komisija je utvrdila niz nedostataka u nadzornim aktivnostima SCAA-e. Nadzor nekoliko zračnih prijevoznika i organizacija za održavanje bio je nepotpun ili uopće nije proveden. Dostavljeni dokumenti o nadzoru bili su nejasni i nisu sadržavali pojedinosti postupka potrebne za učinkovitu evaluaciju. Osim toga, unatoč tvrdnjama o pripremama za certifikaciju u skladu s normom ISO 9001 nije uspostavljen sustav za postizanje usklađenosti ni odjel za unutarnju reviziju. To je izazvalo dodatnu zabrinutost u pogledu sposobnosti SCAA-e da osigura dosljedno poštovanje međunarodnih standarda sigurnosti.

(38) Na zahtjev SCAA-e 24. listopada 2024. u Bruxellesu je održan drugi sastanak na kojem je SCAA priznala da se suočava s određenim izazovima. Kao odgovor na te izazove SCAA je predstavila strateški plan za transformaciju čiji je cilj usklađivanje kirgiskih standarda zrakoplovstva s međunarodnim standardima sigurnosti. SCAA je pod svojim trenutačnim vodstvom uvela niz organizacijskih poboljšanja, kao što su restrukturiranje svojeg unutarnjeg okvira, uvođenje novog financijskog modela i dovršetak analize nedostataka usklađene s međunarodnim standardima sigurnosti. Taj rad odražava predanost SCAA-e uklanjanju nedostataka u nadzoru sigurnosti i jačanju suradnje s Komisijom.

(39) Prepoznajući važnost kontinuiranog i mjerljivog napretka SCAA-e u poboljšanju sposobnosti nadzora sigurnosti Komisija ističe da SCAA treba nastaviti pružati jasne dokaze o znatnom poboljšanju prije razmatranja budućeg Unijina posjeta na terenu radi procjene stanja u Kirgistanu. Kako bi poduprla te napore, Komisija će 2025. putem Agencije provesti namjenski projekt tehničke pomoći. Ta će inicijativa biti usmjerena na evaluaciju plana djelovanja SCAA-e, pružanje ciljanog osposobljavanja i poboljšanje postupaka unutarnjeg nadzora, s krajnjim ciljem postizanja usklađenosti s međunarodnim standardima sigurnosti te omogućavanja uklanjanja Kirgistana s EU-ova sigurnosnog popisa zračnih prijevoznika.

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

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

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

Zračni prijevoznici iz Pakistana

(43) U ožujku 2007. Pakistan International Airlines („PIA”) uvršten je Uredbom Komisije (EZ) br. 235/2007 ([11]) u Prilog B Uredbi (EZ) br. 474/2006, a kasnije je u studenom 2007. Uredbom Komisije (EZ) br. 1400/2007 ([12]) iz njega izbrisan.

(44) Nakon rasprava Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa u svibnju 2024. stručnjaci iz Komisije, Agencije i država članica održali su tehnički sastanak 18. i 19. rujna 2024. Prvog dana ocijenjen je plan korektivnih mjera koji je podnijelo pakistansko tijelo za civilno zrakoplovstvo („PCAA”), a zatim su ga revidirale Agencija i Komisija. PCAA je dostavila pojašnjenja i dokumentaciju kojom potkrepljuje svoje tvrdnje kako je zatraženo. Drugog dana proveden je niz nasumičnih provjera u područjima koja se odnose na letačke operacije, izdavanje dozvola za osoblje, plovidbenost, sustav upravljanja kvalitetom i sustav upravljanja sigurnošću. Te su provjere bile neplanirane provjere na daljinu kako bi se dobilo više informacija o sposobnosti tijela da provodi djelotvoran nadzor nakon posjeta Unije u studenom 2023.

(45) Agencija je 2020. suspendirala odobrenja TCO za zračne prijevoznike PIA i Vision Air. Suspenzija će trajati dok Agencija ne dobije provjerljive dokaze da PCAA može provoditi djelotvoran nadzor nad svojim zračnim prijevoznicima, da su nedostaci u nadzoru uklonjeni i da su zračni prijevoznici na odgovarajući način reagirali na sve nalaze. Dobivene informacije pomogle bi Agenciji u razmatranju odluke o mogućem ukidanju suspenzija odobrenja TCO za zračne prijevoznike PIA i Vision Air, kao i o izdavanju odobrenja TCO zračnom prijevozniku Airblue Limited.

(46) Na tehničkom sastanku zaključeno je da su svi elementi plana korektivnih mjera uzeti u obzir i da nisu uočeni nikakvi ozbiljni nedostaci. Potrebno je nastaviti s radom, ali svi poduzeti koraci čine se čvrstima i dosljednima.

(47) U zaključcima tehničkog sastanka utvrđeno je da je PCAA u postupku prelaska s reaktivnog na proaktivan pristup nadzoru sigurnosti. U tom je pogledu PCAA riješio problem nedostatka osoblja koje obavlja inspekcijski nadzor u području standarda letenja, koji je bio ključan u vrijeme Unijina posjeta na terenu radi procjene stanja. Kako bi se spriječilo da se slična situacija ponovi, poduzet je niz mjera, uključujući bolju racionalizaciju aktivnosti, profile radnih mjesta koji odgovaraju zadaćama, korištenje alata za izračun resursa u odnosu na nove potrebe, osiguravanje dostatnih proračunskih sredstava za zapošljavanje i osposobljavanje, politiku zadržavanja osoblja i mjere za izbjegavanje sukoba interesa između inspektora i organizacija koje nadziru.

(48) U zaključcima tehničkog sastanka potvrđeno je da je PCAA ostvarila znatan napredak u uklanjanju najozbiljnijih sigurnosnih nedostataka. Još uvijek ima prostora za poboljšanje u aspektima kao što su utvrđivanje nalaza, njihova pravilna kategorizacija i upravljanje njima. Očekuje se i poboljšanje inspekcijskih pregleda na stajanci jer je osposobljavanje inspektora na stajanci tek nedavno provedeno. Kad je riječ o osposobljavanju inspektora, trenutačni tim inspektora u području standarda letenja potpuno je osposobljen, no i dalje nema dovoljno iskustva. Potrebno je praćenje svih tih elemenata u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju. PCAA je pristao redovito obavješćivati Komisiju o napretku postignutom u tom pogledu.

(49) Revidirani su najnoviji inspekcijski pregledi AOC-ova zračnih prijevoznika Airblue Limited i PIA. Nisu utvrđeni veći nedostaci.

(50) Treba poboljšati sustav upravljanja kvalitetom. Kontrola dokumentacije još uvijek nije optimalna, no postignut je znatan napredak. To uključuje osiguravanje dosljednosti nalaza i jednako upravljanje njima u svim područjima te uvođenje jedinstvenog softvera za upravljanje nalazima u svim područjima.

([11]) Uredba Komisije (EZ) br. 235/2007 od 5. ožujka 2007. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice onih zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice (SL L 66, 6.3.2007., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) Uredba Komisije (EZ) br. 1400/2007 od 28. studenog 2007. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice (SL L 311, 29.11.2007., str. 12., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Razvoj državnog programa sigurnosti još je u povojima. PCAA ga namjerava uvesti što je prije moguće, konkretno kad je riječ o izvješćivanju o događajima i klasifikaciji rizika.

(52) Općenito, nisu pronađeni značajni sigurnosni problemi. Nakon tehničkog sastanka može se zaključiti da je PCAA ostvarila priličan napredak, što je vidljivo iz informacija prikupljenih tijekom tog sastanka.

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

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

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

Zračni prijevoznici iz Surinama

(56) Nakon što je prvotno uvršten na popis u lipnju 2006. i potom uklonjen s njega u studenom 2007., Blue Wing Airlines je u srpnju 2010. Uredbom Komisije (EU) 590/2010 ([13]) ponovno uvršten na popis u Prilogu A Uredbi (EZ) br. 474/2006 zbog provjerenih dokaza o ozbiljnim nedostacima utvrđenima tijekom inspekcijskih pregleda na stajanci koje su provele države članice i dviju nesreća sa smrtnim ishodom.

(57) Komisija i Agencija organizirale su 26. lipnja 2023. tehnički sastanak na daljinu sa surinamskim tijelom za sigurnost civilnog zrakoplovstva („CASAS”). Sastanak je održan na temelju razmjene informacija s CASAS-om i Blue Wing Airlinesom u razdoblju od studenog 2018. do svibnja 2022. u svrhu ponovnog pokretanja službenih savjetovanja s CASAS-om s obzirom na vrijeme koje je proteklo od početnog kontakta u svibnju 2019. U tom je pogledu Komisija 11. rujna 2023. od CASAS-a zatražila sveobuhvatan skup informacija i dokumentaciju za potrebe procjene kapaciteta i sposobnosti nadzora sigurnosti CASAS-a za osam zračnih prijevoznika certificiranih u Surinamu, od kojih jedan, Surinam Airways, od srpnja 2016. ima odobrenje TCO.

(58) Rezultati procjene informacija i dokumentacije koje je dostavio CASAS pokazali su ozbiljne sigurnosne nedostatke kao što su nepotpuni osnovni programi nadzora, dvojbeno osposobljavanje i kvalifikacije osoblja koje obavlja inspekcije, opetovani ozbiljni nalazi i loše upravljanje nalazima.

(59) Stručnjaci iz Komisije, Agencije, država članica i CASAS-a održali su 23. listopada 2024. tehnički sastanak. Tom su prilikom potvrđeni nedostaci utvrđeni tijekom procjene zaprimljenih informacija i dokumentacije, kako u pogledu prirode tako i u pogledu broja.

(60) Konkretno, i dalje postoji zabrinutost u pogledu sposobnosti CASAS-a da osigura djelotvoran nadzor nad zračnim prijevoznicima pod svojom nadležnošću. Dokaz je tome to što uprave za letačke operacije i izdavanje dozvola za osoblje, čini se, nemaju dovoljno osoblja, a programi nadzora ne provode se kako je planirano. Osposobljavanje i kvalifikacije inspektora također su razlog za zabrinutost. Odobravanje i proširenje AOC-ova dodatni su razlog za zabrinutost jer mnogi potrebni postupci ne postoje, a predstavljeni postupci vrlo su rudimentarni i nisu svrsishodni. To upućuje na to da se CASAS-ove nadzorne aktivnosti uglavnom provode *ad hoc*. Primijećeno je i ponavljanje istih ozbiljnih nalaza u izvješćima o reviziji u različitim godinama. Nadalje, utvrđeno je da većina postupaka nadležnih tijela nije u skladu s najnovijim ažuriranjima međunarodnih standarda sigurnosti.

([13]) Uredba Komisije (EU) br. 590/2010 od 5. srpnja 2010. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 474/2006 o uspostavi popisa Zajednice koji sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice (SL L 170, 6.7.2010., str. 9.).

(61) S obzirom na očit nedostatak napretka CASAS-a u pogledu osiguravanja odgovarajuće razine kapaciteta i sposobnosti nadzora sigurnosti, Komisija je obavijestila Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa da u prvom tromjesečju 2025. namjerava organizirati Unijin posjet na terenu radi procjene stanja u Surinamu.

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

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

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

Zračni prijevoznici iz Tanzanije

(65) Zračni prijevoznici certificirani u Tanzaniji nikad nisu bili uvršteni u Prilog A ni B Uredbi (EZ) br. 474/2006.

(66) Prijevoznik Air Tanzania Company Limited („Air Tanzania”) podnio je 23. kolovoza 2023. zahtjev za odobrenje TCO. Agencija je ocijenila taj zahtjev u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 452/2014.

(67) Agencija je u provedbi svoje procjene izrazila zabrinutost da Air Tanzania ne može ukloniti utvrđene sigurnosne nedostatke. Konkretno, utvrdila je da taj prijevoznik nije zadržao kontrolu nad svojim programom letačkog osposobljavanja, posebno u pogledu uključivanja svih vrsta izvanrednih situacija i neuobičajenih postupaka, kao što su kvarovi motora, konstrukcije zrakoplova ili sustava, požari i drugi kritični scenariji, u periodično osposobljavanje letačke posade. S obzirom na znatan broj ozbiljnih nedostataka utvrđenih tijekom procjene Agencija je utvrdila da to upućuje na sustavnu nestručnost zračnog prijevoznika koja ugrožava sigurnost i predstavlja ozbiljnu opasnost za letačke operacije. Zbog toga Air Tanzania nije dokazala usklađenost s primjenjivim međunarodnim standardima sigurnosti.

(68) Air Tanzania je svoju nemogućnost da riješi takve sigurnosne nedostatke dodatno dokazala podnošenjem neprihvatljivog plana korektivnih mjera za rješavanje utvrđenih problema. Zbog toga Air Tanzania nije dokazala usklađenost s primjenjivim međunarodnim sigurnosnim standardima. Agencija je zaključila da daljnja procjena ne bi dovela do izdavanja odobrenja zračnom prijevozniku Air Tanzania jer on ne ispunjava zahtjeve iz Uredbe (EU) br. 452/2014. Stoga je Agencija 12. travnja 2024. odbila zahtjev prijevoznika Air Tanzania za izdavanje odobrenja TCO uz obrazloženje da ne ispunjava sigurnosne zahtjeve.

(69) Komisija je 2. svibnja 2024. u okviru Uredbe (EU) br. 2111/2005 i Uredbe (EU) 2023/660 od tanzanijskog tijela za civilno zrakoplovstvo („TCAA”) zatražila opsežan skup informacija i dokumenata. Taj je zahtjev podnesen kako bi se ocijenili kapaciteti i sposobnost nadzora sigurnosti koji TCAA provodi nad zračnim prijevoznicima certificiranima u Tanzaniji.

(70) Tražene informacije obuhvaćaju ključne aspekte organizacijske strukture TCAA-e, kvalifikacije osoblja, programe osposobljavanja i postupke nadzora, uključujući upravljanje sigurnosnim nedostacima, korektivne mjere i sustave izvješćivanja o događajima. Osim toga, u zahtjevu se traže pojedinosti o nesrećama i nezgodama, postupcima certifikacije i izdavanja dozvola za nositelje AOC-a i pilote te nadzoru nad kontinuiranom plovidbenošću i organizacijama za održavanje zrakoplova.

(71) TCAA je tražene informacije i dokumente dostavila 7. lipnja 2024. i na temelju njih otkriveni su znatni nedostaci u raspodjeli osoblja i djelotvornosti nadzora, posebno nedovoljna jasnoća u pogledu raspodjele inspektora na ključne funkcije, što je izazvalo zabrinutost o primjerenosti resursa za djelotvoran nadzor plovidbenosti, letačkih operacija i izdavanja dozvola za osoblje.

(72) Nadalje, utvrđeno je da su postupci osposobljavanja i kvalifikacije inspektora nedovoljni i da nedostaju jasne smjernice za specijalizirano osposobljavanje, strukturirane evaluacije učinkovitosti i periodično osposobljavanje. Ti nedostaci mogu ugroziti sposobnost osoblja TCAA-e da provodi djelotvoran nadzor sigurnosti. Nadalje, TCAA-ini postupci nadzora bili su nepotpuni ili uopće ne postoje u nekim kritičnim područjima, kao što su priručnici za nadzor za ključno područje kao što je izdavanje dozvola za osoblje.

(73) Evidencija aktivnosti certifikacije i nadzora TCAA-e otkrila je niz nedostataka, uključujući nedosljedno korištenje obrazaca za posebna odobrenja, nedovoljan nadzor kontinuirane plovidbenosti zračnih prijevoznika, neodgovarajuće poduzimanje daljnjih mjera u pogledu sigurnosnih nalaza, neadekvatne korektivne mjere tijekom duljih razdoblja i opetovane sigurnosne probleme čiji temeljni uzroci nisu uklonjeni.

(74) Komisija, Agencija i predstavnici TCAA-e održali su 10. listopada 2024. tehnički sastanak u okviru svojih aktivnosti kontinuiranog praćenja. Tom je prilikom TCAA opisala svoju ulogu regulatornog tijela za sektor civilnog zrakoplovstva u Tanzaniji koje djeluje u skladu s tanzanijskim zakonom o civilnom zrakoplovstvu i prilozima ICAO-a u cilju osiguravanja sigurnosti u skladu s međunarodnim standardima. Međutim, i dalje postoje znatni izazovi u djelotvornoj provedbi tih propisa, što onemogućuje potpunu usklađenost s međunarodnim standardima sigurnosti.

(75) TCAA je također predstavila svoje aktualne inicijative za jačanje sustava nadzora sigurnosti. One uključuju razvoj planova nadzora koji se temelje na performansama, provedbu sveobuhvatnog sustava osposobljavanja inspektora i reviziju propisa o civilnom zrakoplovstvu radi usklađivanja s novim standardima ICAO-a. Paralelno s tim planira se i izgradnja kapaciteta u zrakoplovnom sektoru i veća suradnja s dionicima iz industrije kako bi se olakšala djelotvorna provedba regulatornih zahtjeva. Uvažavajući te mjere, trajni nedostaci kao što su propusti u osposobljavanju inspektora, neriješeni nalazi revizije i neodgovarajuća postupovna dokumentacija ukazuju na potrebu za daljnjim mjerama za jačanje mehanizama nadzora.

(76) Komisija je dopisom od 18. listopada 2024. obavijestila TCAA-u i Air Tanzaniju da je predmet zračnog prijevoznika Air Tanzania uvršten na dnevni red sastanka Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa zakazanog od 19. do 21. studenog 2024. te da će TCAA i Air Tanzania dobiti priliku da budu saslušane pred Odborom EU-a za sigurnost zračnog prometa u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

(77) Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa saslušao je Air Tanzaniju i TCAA-u 20. studenog 2024. U prezentaciji Air Tanzanije tijekom saslušanja detaljno su navedene mjere kojima se nastoji reagirati na nalaze utvrđene u postupku izdavanja odobrenja TCO, uključujući analizu nedostataka sustava upravljanja sigurnošću, revizije priručnika za upravljanje sigurnošću kao i ažuriranje operativnih priručnika i popisa minimalne opreme. Zračni prijevoznik izradio je i plan periodičnog osposobljavanja u trajanju od 36 mjeseci za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega, zimske operacije i rukovanje opasnim teretom. Uveo je i postupke za praćenje osposobljenosti za rute i aerodrome i za kontrolu komponenata sa strogo ograničenim vijekom trajanja kako bi se poboljšale operativne prakse i prakse u pogledu plovidbenosti.

(78) Članovi Odbora EU-a za sigurnost zračnog prometa izrazili su zabrinutost zbog pristupa Air Tanzanije sveukupnom upravljanju nalazima, a posebno zbog načina na koji provodi analizu glavnih uzroka. Primijećeno je da se u mnogim glavnim uzrocima koje je naveo zračni prijevoznik samo ponavljaju nalazi, a da pritom nije provedena sveobuhvatna analiza kako bi se utvrdili temeljni sustavni ili postupovni nedostaci. Na primjer, Air Tanzania je navela 16 nalaza 2. razine kao glavni uzrok nalaza 1. razine koji se odnosi na neusklađenost s primjenjivim zahtjevima iz Priloga 1. (dio-TCO) Uredbi (EU) br. 452/2014. To je jasno pokazalo da Air Tanzania nije otklonila temeljne razloge zbog kojih nije mogla ispuniti te zahtjeve. Zbog nedostatka detaljnijeg ispitivanja smanjuje se djelotvornost predloženih korektivnih mjera jer se njima uklanjaju simptomi, a ne temeljne sistemske slabosti.

(79) Informacije koje je dostavila Air Tanzania nisu bile dovoljne za potpuno otklanjanje sigurnosnih nedostataka na temelju kojih je donesena odluka Agencije o odbijanju izdavanja odobrenja TCO. Plan korektivnih mjera koji je dostavila Air Tanzania, a posebno pripadajuća analiza temeljnih uzroka, nije pokazao sposobnost tog prijevoznika da provede odgovarajuće mjere kako bi osigurao usklađenost s međunarodnim standardima sigurnosti.

(80) Tijekom saslušanja TCAA je predstavila svoj regulatorni okvir i naglasila svoju predanost osiguravanju nadzora sigurnosti u skladu s međunarodnim standardima sigurnosti. Izvijestila je o mjerama koje je poduzela odmah nakon što je Agencija odbila odobrenje TCO za Air Tanzaniju, uključujući posebnu reviziju u kojoj su utvrđena ključna područja koja treba poboljšati kao što su neučinkovit sustav upravljanja sigurnošću, manjak osoblja i organizacijske neučinkovitosti.

(81) Nadalje, TCAA je obavijestila Odbor EU-a za sigurnost zračnog prometa da je, kao odgovor na nalaze Agencije, uspostavljen poseban tim inspektora za evaluaciju i provjeru revidiranog plana korektivnih mjera koji je izradila Air Tanzania. Prema TCAA-i, tim je mjerama riješeno jedanaest od devetnaest nalaza, a preostali nalazi su u različitim fazama provedbe. Posebne mjere koje je TCAA opisala tijekom saslušanja, među ostalim odobrenje revidiranih programa osposobljavanja, izmjene operativnih priručnika i provjera ključnih ažuriranja kao što su osposobljavanje za unapređenje u zapovjednika, evidencija o iskustvu posade i usklađenost s naredbama o plovidbenosti, nisu potkrijepljene nikakvim dokazima. Osim toga, tijekom saslušanja pokazalo se da se ni TCAA nije u potpunosti pridržavala načela analize glavnih uzroka, što je dovelo u pitanje primjerenost i djelotvornost njezine procjene plana korektivnih mjera koji je dostavila Air Tanzania.

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

(83) S obzirom na očite nedostatke utvrđene u komunikaciji s TCAA-om, Komisija će uz pomoć Agencije i uz potporu država članica provesti Unijin posjet na terenu radi procjene stanja u Tanzaniji.

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

(85) Komisija bi prema potrebi mogla poduzeti daljnje mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 ako se na temelju bilo koje relevantne sigurnosne informacije otkriju neposredni sigurnosni rizici koji proizlaze iz neusklađenosti s relevantnim međunarodnim standardima sigurnosti.

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

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

(88) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

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

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

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

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu 13. prosinca 2024.

Za Komisiju,
u ime predsjednice,
Apostolos TZITZIKOSTAS
Član Komisije

PRILOG I.

„Prilog A

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

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC”) ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
AIR TANZANIA	TCAA/AOC/001	ATC	Tanzanija
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabve
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala afganistanska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala angolska tijela nadležna za regulatorni nadzor, osim prijevoznika TAAG Angola Airlines i Heli Malongo, među ostalim			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	nepoznata	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	nepoznata	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	nepoznata	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	nepoznata	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala armenska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Armenija**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenija

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

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC”) ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenija
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenija
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenija
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenija
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenija
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenija
SKYBALL	AM AOC 073	nije primjenjivo	Armenija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Konga (Brazzaville) nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	nepoznata	Kongo (Brazzaville)
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Demokratske Republike Konga (DRK) nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	NPP	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC”) ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	nepoznata	Demokratska Republika Kongo (DR Kongo)
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Džibutija nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Džibuti**
DAALLO AIRLINES	nepoznata	DAO	Džibuti
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Ekvatorske Gvineje nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Ekvatorska Gvineja**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ekvatorska Gvineja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	nepoznata	Ekvatorska Gvineja
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala eritrejska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Eritreja**
ERITREAN AIRLINES	AOC br. 004	ERT	Eritreja
NASAIR ERITREA	AOC br. 005	NAS	Eritreja
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala kirgistanska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Kirgistan**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Kirgistan

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

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC”) ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala nepalska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	nepoznata	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	nepoznata	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	nepoznata	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	nepoznata	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	nepoznata	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	nepoznata	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	nepoznata	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	nepoznata	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	nepoznata	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	nepoznata	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	nepoznata	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	nepoznata	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	nepoznata	Nepal
TARA AIR	053/2009	nepoznata	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Sljedeći zračni prijevoznici koje su certificirala ruska tijela nadležna za regulatorni nadzor			**Rusija**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusija
AVIACOMPANY „AVIASTAR-TU” CO. LTD	458	TUP	Rusija
IZHAVIA	479	IZA	Rusija
JOINT STOCK COMPANY „AIR COMPANY YAKUTIA”	464	SYL	Rusija
JOINT STOCK COMPANY „RUSJET”	498	RSJ	Rusija
JOINT STOCK COMPANY „UVT AERO”	567	UVT	Rusija

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC”) ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Rusija
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY „IRAERO” AIRLINES	480	IAE	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY „URAL AIRLINES”	18	SVR	Rusija
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Rusija
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Rusija
JS AVIATION COMPANY „RUSLINE”	225	RLU	Rusija
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Rusija
LLC „NORD WIND”	516	NWS	Rusija
LLC „AIRCOMPANY IKAR”	36	KAR	Rusija
LTD. I FLY	533	RSY	Rusija
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Rusija
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY „AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES”	1	AFL	Rusija
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Rusija
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusija
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Rusija
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Svetog Tome i Princa nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Sveti Toma i Princ**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sveti Toma i Princ
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala tijela Sijere Leonea nadležna za regulatorni nadzor			**Sijera Leone**

Ime pravne osobe zračnog prijevoznika kako je navedeno u njegovu AOC-u (i njegovo poslovno ime, ako je različito)	Broj svjedodžbe zračnog prijevoznika („AOC”) ili broj operativne licencije	ICAO troslovna oznaka	Država operatora
Svi zračni prijevoznici koje su certificirala sudanska tijela nadležna za regulatorni nadzor, među ostalim			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudan
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”

PRILOG II.

„Prilog B

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

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

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