Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2024/3137

16.12.2024

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2024/3137

z dne 13. decembra 2024

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

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

ob upoštevanju naslednjega:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Letalski prevozniki Unije

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

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

Letalski prevozniki iz Armenije

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

(13) ICAO je v prvem četrtletju leta 2024 pri armenskem odboru za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAC) opravila obisk v okviru programa univerzalne presoje nadzora varnosti (v nadaljnjem besedilu: USOAP), pri katerem je ugotovila resno varnostno pomanjkljivost na področju certificiranja letalskih prevoznikov. Presoja pokazala, da je postopek certifikacije armenskih letalskih prevoznikov temeljil na zastarelih zahtevah ter ni vseboval strukturiranega in sistematičnega pristopa k izdaji spričeval letalskih prevoznikov.

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

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

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

(14) Poleg tega je presoja razkrila pozornosti vredne izzive v zvezi z zmožnostjo Armenije, da zagotovi učinkovit nadzor varnosti v letalstvu, in sicer znatno manjšo oceno učinkovitega izvajanja in kritične pomanjkljivosti na področjih, kot so reševanje varnostnih vprašanj in obveznosti nadzora.

(15) V zvezi z resnimi varnostnimi pomanjkljivostmi na področju certificiranja letalskih prevoznikov se je aprila 2024 začela izvajati namenska pobuda v podporo njihovi hitri odpravi. Do avgusta 2024 so bile pomanjkljivosti odpravljene, potrebna pa so dodatna prizadevanja za obravnavo drugih vprašanj v zvezi z nadzorom varnosti, ugotovljenih med presojo USOAP, za katero je CAC pripravil načrt popravnih ukrepov.

(16) V okviru dejavnosti Komisije za stalno spremljanje je 13. novembra 2024 potekal tehnični sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Komisije, Agencije, držav članic in CAC. Na sestanku sta bila proučena nedavni razvoj in napredek, dosežen pri krepitvi sistema CAC za nadzor varnosti, vključno z najnovejšimi informacijami o regulativnih in operativnih izboljšavah.

(17) Navesti je mogoče, da je Armenija dosegla napredek pri posodabljanju svojih predpisov o varnosti v letalstvu in nadzornih zmožnosti v odziv na ugotovitve ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem, izvedenega leta 2020. Ta napredek vključuje zaposlovanje in usposabljanje osebja, revizijo predpisov in povezanih izvedbenih postopkov, izvajanje nadzornih dejavnosti ter sprejemanje izvršilnih ukrepov, kot sta prizemljitev zrakoplovov, ki niso varni, in krepitev skladnosti letalskih prevoznikov s predpisi.

(18) Kljub tem prizadevanjem je bilo na tehničnem sestanku 13. novembra 2024 ugotovljeno, da še vedno ni dovolj dokazov, ki bi upravičili sprostitev omejitev opravljanja dejavnosti za letalske prevoznike, certificirane v Armeniji, ki so bile uvedene z Izvedbeno uredbo (EU) 2020/736. Potrebne so nadaljnje ocene dokazov, ki podpirajo ukrepe, ki jih je sprejel CAC, da se določijo ustrezni naslednji koraki, ki jih je treba sprejeti, vključno z možnostjo novega ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem v Armeniji leta 2025.

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

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

Letalski prevozniki iz Iraka

(21) Letalski prevoznik *Iraqi Airways* je bil decembra 2015 z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2015/2322 ([7]) vključen v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006, letalski prevoznik *Fly Baghdad* pa novembra 2023 z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2023/2691 ([8]).

(22) V okviru dejavnosti Komisije za stalno spremljanje splošnih varnostnih razmer v Iraku, vključno z zmogljivostjo in zmožnostmi iraškega organa za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: ICAA) za nadzor varnosti, je 22. oktobra 2024 potekal tehnični sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Komisije, Agencije, držav članic in ICAA. ICAA je na sestanku predstavil najnovejše informacije o svojih prizadevanjih za okrepitev svojega zakonodajnega in regulativnega okvira ter uspešnosti nadzora.

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

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

(23) Navedel je, da je julija 2024 zaposlil svetovalno skupino, ki naj bi podprla njegov regulativni razvoj in okrepila njegove nadzorne zmogljivosti. Naveden je bil napredek pri izvajanju priporočil iz projektov tehnične pomoči, ki jih je Agencija izvedla v letih 2017 in 2023, zlasti pri usklajevanju postopkov za letalske operacije in licenciranje osebja z uredbama Komisije (EU) št. 965/2012 in št. 1178/2011 ([9]).

(24) ICAA je Komisijo obvestil o spremembah iraškega zakona o civilnem letalstvu, ki je trenutno v zaključni fazi odobritve. Dosegel je tudi napredek pri odpravljanju vrzeli v virih z zaposlitvijo štirih inšpektorjev za letalske operacije in enega inšpektorja za varnost v kabini, potekajo pa tudi prizadevanja za zaposlitev dveh dodatnih inšpektorjev za plovnost. Poleg tega je začel razvijati program iraške državne varnosti ter posodablja postopke za oblikovanje predpisov in usposabljanje inšpektorjev na področjih, kot sta nevarno blago in obvladovanje tveganj zaradi utrujenosti. Izvajanje teh posodobitev pa je še vedno nepopolno.

(25) Ob priznavanju teh prizadevanj pa je treba omeniti, da se ICAA še vedno sooča z izzivi, vključno s kritičnim pomanjkanjem usposobljenega osebja za inšpekcijske preglede helikopterjev in plovnosti. V ta namen je ICAA začel izvajati petletni program usposabljanja za 14 na novo zaposlenih letalskih inženirjev kadetov, s katerim naj bi se ti usposobili za inšpektorje za plovnost, s čimer bi se zmanjšala odvisnost od mednarodnih strokovnjakov.

(26) Komisija je od ICAA zahtevala, naj potrdi datum preloženega ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem, ki je bil prvotno načrtovan za prvo četrtletje 2024, vendar je bil na zahtevo ICAA prestavljen na četrto četrtletje 2024. ICAA je v odgovor predlagal nadaljnjo preložitev obiska na drugo ali tretje četrtletje 2025, najraje na september 2025, odvisno od napredka, doseženega v vmesnem obdobju.

(27) 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.

(28) 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.

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

Letalski prevozniki iz Kirgizistana

(30) Oktobra 2006 so bili letalski prevozniki, certificirani v Kirgizistanu, z Uredbo Komisije (ES) št. 1543/2006 ([10]) vključeni v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(31) V okviru dejavnosti Komisije za stalno spremljanje je 16. julija 2024 potekal tehnični sestanek s predstavniki državne agencije za civilno letalstvo v okviru kabineta ministrov Kirgiške republike (v nadaljnjem besedilu: SCAA).

(32) Na tem sestanku je SCAA predložila najnovejše informacije o svojih prizadevanjih za odpravo varnostnih pomanjkljivosti, ki so privedle do vključitve letalskih prevoznikov, certificiranih v Kirgizistanu, v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006, ter o drugih ukrepih, sprejetih za izboljšanje zmogljivosti in zmožnosti SCAA za nadzor varnosti.

([9]) Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 311, 25.11.2011, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

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

(33) Ob tej priložnosti je Komisija SCAA predstavila rezultate ocene, izvedene na podlagi informacij in dokumentacije, ki jih je SCAA predložila v začetku leta 2024. Ocena je zajemala področja, kot so programi usposabljanja, postopki nadzora, sistem poročanja o dogodkih, postopki licenciranja in splošna operativna učinkovitost.

(34) Ocena Komisije je razkrila več pomanjkljivosti v programih usposabljanja SCAA za svoje osebje. Program usposabljanja za inšpektorje je sicer vseboval potrebne elemente, povezane z njihovimi nalogami, ne pa jasnih podrobnosti glede izvajanja in časovnega razporeda, zlasti kar zadeva vključitev zahtevanih tečajev usposabljanja na delovnem mestu za novince.

(35) Komisija je ugotovila, da se zdi število inšpektorjev nezadostno za zagotovitev učinkovitega nadzora nad letalskim sektorjem Kirgizistana. Pomanjkanje osebja za upravno podporo pomeni dodatno breme za inšpektorje, ki morajo opravljati dodatne upravne naloge, kar omejuje njihovo zmožnost osredotočanja na certificiranje in nadzor. Pri financiranju in virih je SCAA navedla načrtovano povišanje plač in virov, vendar ni predložila podrobnosti glede proračunskih rezervacij.

(36) V oceni so bile poudarjene tudi pomanjkljivosti v sistemu SCAA za poročanje o dogodkih, zlasti glede pomanjkanja celovite podatkovne zbirke o incidentih in nesrečah. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da je sistem nejasen in neučinkovit ter da ni sistematičnega pristopa k zbiranju in analizi podatkov o incidentih in nesrečah.

(37) Komisija je ugotovila več vrzeli v nadzornih dejavnostih SCAA. Nadzor nad več letalskimi prevozniki in organizacijami za vzdrževanje je bil bodisi nepopoln bodisi sploh ni bil izveden. Predloženi dokumenti o nadzoru so bili nejasni in niso vsebovali postopkovnih podrobnosti, potrebnih za učinkovito ocenjevanje. Poleg tega kljub trditvam o pripravah na certificiranje v skladu s standardom ISO 9001 ni bil vzpostavljen niti sistem za zagotavljanje skladnosti niti enota za notranjo revizijo. To je sprožilo dodatne pomisleke glede sposobnosti SCAA, da zagotavlja dosledno spoštovanje mednarodnih varnostnih standardov.

(38) Na zahtevo SCAA je 24. oktobra 2024 v Bruslju potekal drugi sestanek, na katerem je SCAA priznala izzive, s katerimi se sooča. SCAA je v odziv na te izzive predstavila strateški načrt preobrazbe, namenjen uskladitvi kirgiških letalskih standardov z mednarodnimi varnostnimi standardi. SCAA je pod svojim sedanjim vodstvom uvedla več organizacijskih izboljšav, kot so prestrukturiranje notranjega okvira, uvedba novega finančnega modela in dokončanje analize vrzeli v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Ta prizadevanja odražajo zavezo SCAA, da odpravi pomanjkljivosti pri nadzoru varnosti in okrepi svoje sodelovanje s Komisijo.

(39) Ob priznavanju pomena trajnega in merljivega napredka pri izboljšanju zmožnosti nadzora varnosti, ki ga je izkazala SCAA, pa Komisija poudarja, da mora SCAA še naprej zagotavljati jasne dokaze o znatnem izboljšanju, preden razmišlja o prihodnjem ocenjevalnem obisku Unije na kraju samem v Kirgizistanu. V podporo tem prizadevanjem bo Komisija prek Agencije leta 2025 izvedla namenski projekt tehnične pomoči. Ta pobuda bo osredotočena na oceno časovnega načrta SCAA, zagotavljanje ciljno usmerjenega usposabljanja in izboljšanje postopkov notranjega nadzora, njen končni cilj pa bo doseči skladnost z mednarodnimi varnostnimi standardi in omogočiti črtanje Kirgizistana z letalskega varnostnega seznama EU.

(40) Trenutno pa ni dovolj utemeljenih dokazov, ki bi potrdili, da je SCAA učinkovito odpravila vse varnostne pomanjkljivosti, ki so privedli do prepovedi opravljanja letov, uvedene z Uredbo (ES) št. 1543/2006.

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

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

Letalski prevozniki iz Pakistana

(43) Letalski prevoznik *Pakistan International Airlines* je bil marca 2007 z Uredbo Komisije (ES) št. 235/2007 ([11]) vključen v Prilogo B k Uredbi (ES) št. 474/2006, nato pa iz navedene priloge novembra 2007 črtan z Uredbo Komisije (ES) št. 1400/2007 ([12]).

(44) Na podlagi posvetovanj znotraj Odbora EU za varnost v zračnem prometu maja 2024 so se strokovnjaki Komisije, Agencije in držav članic 18. in 19. septembra 2024 sestali na tehničnem sestanku. Prvi dan je bil ocenjen načrt popravnih ukrepov, ki ga je predložil pakistanski organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: PCAA), nato pa sta ga pregledali Komisija in Agencija. PCAA je predložil zahtevana pojasnila in dokazilno dokumentacijo. Drugi dan je bila opravljena vrsta pregledov po naključnem izboru na področjih letalskih operacij, licenciranja osebja, plovnosti, sistema upravljanja kakovosti in sistema upravljanja varnosti. Ti pregledi so bili nenačrtovani pregledi na daljavo, katerih cilj je bil pridobiti več informacij o zmožnosti organa za izvajanje učinkovitega nadzora po obisku Unije novembra 2023.

(45) Agencija je leta 2020 prevoznikoma *Pakistan International Airlines* in *Vision Air* začasno odvzela dovoljenje TCO. Začasni odvzem bo veljaven, dokler Agencija ne bo imela preverljivih dokazov, da lahko PCAA izvaja učinkovit nadzor nad svojimi letalskimi prevozniki, da so bile pomanjkljivosti pri nadzoru odpravljene in da sta prevoznika ustrezno obravnavala vse ugotovitve. Pridobljene informacije bi bile Agenciji v pomoč pri odločitvi o morebitni odpravi začasnega odvzema dovoljenja TCO prevoznikoma *Pakistan International Airlines* in *Vision Air* ter o odobritvi dovoljenja TCO prevozniku *Airblue Limited*.

(46) Na tehničnem sestanku je bilo ugotovljeno, da so bili vsi elementi načrta popravnih ukrepov obravnavani in da niso bile ugotovljene nobene resne pomanjkljivosti. Potrebna so sicer še nadaljnja prizadevanja, vendar se zdi, da so vsi sprejeti ukrepi solidni in skladni.

(47) V sklepih tehničnega sestanka je bilo ugotovljeno, da PCAA prehaja z reaktivnega na proaktiven pristop k nadzoru varnosti. V zvezi s tem je PCAA odpravil pomanjkanje inšpekcijskega osebja na področju letalskih standardov, kar je bilo v času ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem kritičnega pomena. Da bi preprečili ponovitev podobnih razmer, so bili sprejeti številni ukrepi, med drugim boljša racionalizacija dejavnosti, profili delovnih mest, primerni nalogam, uporaba orodij za izračun virov glede na spreminjajoče se potrebe, zagotovitev zadostnega proračuna za zaposlovanje in usposabljanje, politika zadržanja osebja in ukrepi za preprečevanje nasprotja interesov med inšpektorji in organizacijami pod njihovim nadzorom.

(48) V sklepih tehničnega sestanka je bilo potrjeno, da je PCAA dosegel znaten napredek pri obravnavanju najresnejših varnostnih pomanjkljivosti. Še vedno je mogoče izboljšati vidike, kot so opredelitev ugotovitev, njihova pravilna kategorizacija in obravnavanje. Izboljšave se pričakujejo tudi pri preverjanjih na ploščadi, saj je bilo usposabljanje inšpektorjev na ploščadi končano šele pred kratkim. Kar zadeva usposabljanje inšpektorjev, je sedanji kader inšpektorjev na področju letalskih standardov v celoti usposobljen, vendar potrebuje izkušnje. Priporoča se srednje- in dolgoročno spremljanje vseh teh elementov. PCAA se je strinjal, da bo Komisijo redno obveščal o napredku, doseženem glede tega.

(49) Pregledani so bili zadnji inšpekcijski pregledi spričeval letalskih prevoznikov *Airblue Limited* in *Pakistan International Airlines*. Ugotovljene niso bile nobene večje pomanjkljivosti.

(50) Na področju sistema upravljanja kakovosti so potrebne izboljšave. Medtem ko nadzor dokumentacije še vedno ni optimalen, je bil opažen pomemben napredek. To vključuje zagotavljanje doslednosti ugotovitev in njihovega enakovrednega obravnavanja na vseh področjih ter uvedbo enotne programske opreme za obravnavanje ugotovitev na vseh področjih.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/235/oj).

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1400/oj).

(51) Program državne varnosti je v zgodnji fazi razvoja. Vendar se je PCAA zavezal, da ga bo začel izvajati čim prej, tj. poročanje o dogodkih in razvrščanje tveganj.

(52) Na splošno pomembne varnostne težave niso bile ugotovljene. Po tehničnem sestanku je mogoče sklepati, da je PCAA dosegel velik napredek, kar dokazujejo informacije, zbrane na navedenem sestanku.

(53) Komisija v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 meni, da glede letalskih prevoznikov, certificiranih v Pakistanu, 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 Pakistanu, še naprej preverjati, ali navedeni prevozniki dejansko izpolnjujejo ustrezne mednarodne varnostne standarde.

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

Letalski prevozniki iz Surinama

(56) Letalski prevoznik *Blue Wing Airlines* je bil julija 2010 po prvi uvrstitvi na seznam junija 2006 in poznejšem črtanju z njega novembra 2007 ponovno uvrščen na seznam v Prilogi A k Uredbi (ES) št. 474/2006 z Uredbo Komisije (EU) št. 590/2010 ([13]) zaradi preverjenih dokazov o njegovih resnih pomanjkljivostih, ki so bile ugotovljene pri preverjanjih na ploščadi, ki so jih opravile države članice, in dveh nesreč s smrtnim izidom.

(57) Komisija in Agencija sta 26. junija 2023 s surinamskim organom za varnost v civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: CASAS) organizirali tehnični sestanek na daljavo. Ta sestanek je potekal na podlagi številnih izmenjav s CASAS in prevoznikom *Blue Wing Airlines* v obdobju od novembra 2018 do maja 2022, da bi se ponovno začela uradna posvetovanja s CASAS po prvotnem stiku maja 2019. V zvezi s tem je Komisija 11. septembra 2023 od CASAS zahtevala celovit sklop informacij in dokumentacije za oceno njegove zmogljivosti in zmožnosti za varnostni nadzor nad osmimi letalskimi prevozniki, certificiranimi v Surinamu, od katerih ima eden, *Surinam Airways*, od julija 2016 dovoljenje TCO.

(58) Rezultati ocene informacij in dokumentacije, ki jih je predložil CASAS, so pokazali resne varnostne pomanjkljivosti, kar dokazujejo nepopoln status osnovnih programov nadzora, dvomi o usposabljanju in usposobljenosti inšpekcijskega osebja, ponavljajoče se resne ugotovitve in neustrezno obravnavanje ugotovitev.

(59) Strokovnjaki Komisije, Agencije, držav članic in CASAS so se 23. oktobra 2024 sestali na tehničnem sestanku. Ob tej priložnosti so bile potrjene pomanjkljivosti, ugotovljene med ocenjevanjem prejetih informacij in dokumentacije, tako glede narave kot tudi števila.

(60) Ostajajo namreč pomisleki glede zmožnosti CASAS, da zagotovi učinkovit nadzor nad letalskimi prevozniki, za katere je pristojen. To dokazujejo razmere v direktoratu za letalske operacije in direktoratu za licenciranje osebja, za katera se zdi, da imata veliko premalo osebja, ter programi nadzora, ki se ne izvajajo po načrtih. Skrb vzbujata tudi usposabljanje in usposobljenost inšpektorjev. Prav tako sta zaskrbljujoči odobritev in razširitev spričeval letalskih prevoznikov, saj številni nujni postopki ne obstajajo, predstavljeni postopki pa so precej osnovni in ne ustrezajo namenu. To kaže, da se nadzorne dejavnosti CASAS večinoma izvajajo priložnostno. Ugotovljeno je bilo tudi, da se iste resne ugotovitve v poročilih o presojah ponavljajo v različnih letih. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da večina postopkov organov ni v skladu z najnovejšimi posodobitvami mednarodnih varnostnih standardov.

([13]) Uredba Komisije (EU) št. 590/2010 z dne 5. julija 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 170, 6.7.2010, str. 9).

(61) Ker CASAS očitno ni dosegel napredka pri zagotavljanju ustrezne ravni zmogljivosti in zmožnosti za nadzor varnosti, je Komisija Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestila, da namerava v prvem četrtletju leta 2025 v Surinamu organizirati ocenjevalni obisk Unije na kraju samem.

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

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

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

Letalski prevozniki iz Tanzanije

(65) Letalski prevozniki, certificirani v Tanzaniji, niso bili še nikoli vključeni v Prilogo A ali B k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(66) Prevoznik *Air Tanzania Company Limited* (v nadaljnjem besedilu: *Air Tanzania*) je 23. avgusta 2023 zaprosil za dovoljenje TCO. Agencija je njegovo vlogo za pridobitev dovoljenja TCO ocenila v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) št. 452/2014.

(67) Agencija je pri pripravi ocene izrazila pomisleke zaradi nezmožnosti prevoznika *Air Tanzania*, da bi se odzval na ugotovljene varnostne pomisleke. Zlasti je ugotovila, da prevoznik ni ohranjal nadzora nad svojim programom usposabljanja za letenje, zlasti glede vključitve vseh vrst izrednih razmer in neobičajnih postopkov, kot so okvare motorja, osnovne konstrukcije zrakoplova ali sistemov, požari in drugi kritični scenariji, v periodično usposabljanje letalske posadke. Agencija je glede na precejšnje število resnih pomanjkljivosti, opredeljenih med oceno, ugotovila, da to stanje kaže na sistemsko pomanjkljivost letalskega prevoznika, ki ogroža varnost in pomeni resno grožnjo za letalske operacije. Prevoznik *Air Tanzania* posledično ni dokazal skladnosti z ustreznimi mednarodnimi varnostnimi standardi.

(68) Njegova nezmožnost, da bi obravnaval varnostne pomanjkljivosti, je bila razvidna tudi iz nesprejemljivega načrta popravnih ukrepov za odpravo ugotovljenih težav. Prevoznik *Air Tanzania* zato ni dokazal skladnosti z veljavnimi mednarodnimi varnostnimi standardi. Agencija je sklenila, da nadaljnja ocena ne bi privedla do izdaje dovoljenja prevozniku, saj ta ni izpolnjeval zahtev iz Uredbe (EU) št. 452/2014. Agencija je zato 12. aprila 2024 zavrnila njegovo vlogo za pridobitev dovoljenja TCO z obrazložitvijo, da ne izpolnjuje varnostnih zahtev.

(69) Komisija je 2. maja 2024 v okviru Uredbe (EU) št. 2111/2005 in Uredbe (EU) 2023/660 od tanzanijskega organa za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: TCAA) zahtevala celovit sklop informacij in dokumentacije. Zahtevek je bil vložen, da bi lahko ocenili zmogljivosti in zmožnosti TCAA za varnostni nadzor nad letalskimi prevozniki, certificiranimi v Tanzaniji.

(70) Zahtevane informacije zajemajo ključne vidike organizacijske strukture, kvalifikacije osebja, programe usposabljanja in postopke nadzora TCAA, vključno z obravnavanjem varnostnih pomanjkljivosti, popravnimi ukrepi in sistemi poročanja o dogodkih. Poleg tega so v zahtevku zaprošene podrobnosti o nesrečah in incidentih, postopkih certificiranja in licenciranja za imetnike spričeval letalskih prevoznikov in pilote ter o nadzoru nad stalno plovnostjo in organizacijah za vzdrževanje zrakoplovov.

(71) TCAA je zahtevane informacije in dokumentacijo predložil 7. junija 2024, razkrile pa so znatne pomanjkljivosti pri dodeljevanju osebja in učinkovitosti nadzora, zlasti nejasnosti glede porazdelitve inšpektorjev po ključnih funkcijah, kar vzbuja pomisleke glede zadostnih virov za učinkovit nadzor plovnosti, letalskih operacij in licenc osebja.

(72) Ugotovljeno je bilo tudi, da so postopki usposabljanja in pridobitve kvalifikacij za inšpektorje nezadostni, saj ni jasnih smernic za specializirano usposabljanje, strukturirano ocenjevanje uspešnosti in periodično usposabljanje. Te pomanjkljivosti lahko ogrozijo zmožnost osebja TCAA za izvajanje učinkovitega nadzora varnosti. Poleg tega so bili nadzorni postopki TCAA bodisi nepopolni bodisi jih sploh ni bilo na nekaterih kritičnih področjih, npr. priročnikov o nadzoru za ključno področje, kot je licenciranje osebja.

(73) Evidence o dejavnostih certificiranja in nadzora TCAA so razkrile več pomanjkljivosti, vključno z nedosledno uporabo obrazcev za posebne odobritve, nezadostnim nadzorom stalne plovnosti letalskih prevoznikov, nezadostnimi ukrepi v odziv na ugotovitve glede varnosti, nerešenimi popravnimi ukrepi v daljšem časovnem obdobju in ponavljajočimi se varnostnimi težavami, ker temeljni vzroki niso bili odpravljeni.

(74) V okviru dejavnosti za stalno spremljanje so se predstavniki Komisije, Agencije in TCAA 10. oktobra 2024 sestali na tehničnem sestanku. Ob tej priložnosti je TCAA predstavil svojo vlogo regulatorja sektorja civilnega letalstva v Tanzaniji, ki deluje v skladu s tanzanijskim zakonom o civilnem letalstvu in prilogami ICAO in katerega namen je zagotavljati varnost v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Kljub temu še vedno obstajajo veliki izzivi pri učinkovitem izvajanju teh predpisov, kar preprečuje popolno uskladitev z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(75) TCAA je predstavil tudi svoje tekoče pobude za okrepitev svojega sistema za nadzor varnosti. Te vključujejo razvoj načrtov za nadzor na podlagi uspešnosti, izvajanje celovitega sistema za usposabljanje inšpektorjev in revizijo predpisov civilnega letalstva za uskladitev s spreminjajočimi se standardi ICAO. Ta prizadevanja podpirajo načrti za krepitev zmogljivosti v letalskem sektorju in večje sodelovanje z deležniki iz industrije, da se olajša učinkovito izvajanje regulativnih zahtev. Komisija priznava te ukrepe, vendar nerešene pomanjkljivosti, kot so vrzeli pri usposabljanju inšpektorjev, nerešene ugotovitve presoje in neustrezna postopkovna dokumentacija, kažejo na potrebo po nadaljnjih ukrepih za okrepitev nadzornih mehanizmov.

(76) Komisija je z dopisom z dne 18. oktobra 2024 prevoznika *Air Tanzania* in TCAA obvestila, da je bil primer prevoznika *Air Tanzania* uvrščen na dnevni red sestanka Odbora EU za varnost v zračnem prometu, ki naj bi potekal od 19. do 21. novembra 2024, ter da bosta imela tako prevoznik kot tudi TCAA možnost zaslišanja pred Odborom v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.

(77) Zaslišanje prevoznika *Air Tanzania* in TCAA pred Odborom EU za varnost v zračnem prometu je potekalo 20. novembra 2024. Letalski prevoznik je pri tem predstavil podrobna prizadevanja za obravnavo ugotovitev, ki izhajajo iz postopka izdaje dovoljenja TCO, vključno z analizo vrzeli v sistemu upravljanja varnosti, revizijami priročnika za upravljanje varnosti ter posodobitvami operativnih priročnikov in seznama minimalne opreme. Pripravil je tudi šestintridesetmesečni načrt periodičnega usposabljanja, ki obravnava usposabljanje za preprečevanje nepravilnega položaja in vrnitev v običajen let, zimske operacije in ravnanje z nevarnim blagom. Poleg tega je uvedel postopke za sledenje usposobljenosti za ruto in aerodrom ter kontrolo strogo časovno omejenih komponent oz. komponent z omejeno življenjsko dobo, da bi se izboljšale operativne prakse in prakse v zvezi s plovnostjo.

(78) Člani Odbora EU za varnost v zračnem prometu so izrazili zaskrbljenost zaradi pristopa prevoznika k splošnemu obravnavanju ugotovitev, zlasti analizam temeljnih vzrokov. Ugotovljeno je bilo, da je prevoznik pri številnih analizah temeljnih vzrokov le ponovil ugotovitve, ne da bi izvedel celovito analizo za opredelitev sistemskih ali postopkovnih pomanjkljivosti, ki so botrovale tem ugotovitvam. Primer za to je bila opredelitev šestnajstih ugotovitev druge stopnje s strani prevoznika *Air Tanzania* za temeljni vzrok za ugotovitev prve stopnje v zvezi z neskladnostjo z veljavnimi zahtevami iz Priloge 1 (del TCO) k Uredbi (EU) št. 452/2014. Iz tega je bilo jasno razvidno, da prevoznik ni obravnaval temeljnih razlogov, zaradi katerih ne more izpolnjevati navedenih zahtev. Zaradi odsotnosti poglobljene analize so predlagani popravni ukrepi manj učinkoviti, saj obravnavajo simptome in ne odpravljajo sistemskih pomanjkljivosti, iz katerih izvirajo.

(79) Informacije, ki jih je predložil prevoznik, niso zadostovale za odpravo varnostnih pomanjkljivosti, zaradi katerih je Agencija prevozniku zavrnila vlogo za pridobitev dovoljenja TCO. Načrt popravnih ukrepov, ki ga je predložil prevoznik, zlasti analiza temeljnih vzrokov, nista izkazala, da je prevoznik zmožen izvajati ustrezne ukrepe za zagotovitev skladnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi.

(80) TCAA je med zaslišanjem predstavil svoj regulativni okvir in poudaril svojo zavezanost zagotavljanju varnostnega nadzora v skladu z mednarodnimi varnostnimi standardi. Poročal je o svojih takojšnjih ukrepih po tem, ko je Agencija prevozniku *Air Tanzania* zavrnila vlogo za pridobitev dovoljenja TCO, vključno s posebno presojo, v kateri so bila opredeljena ključna področja za izboljšave, kot so neučinkovit sistem upravljanja varnosti, pomanjkanje osebja in organizacijska neučinkovitost.

(81) TCAA je Odbor EU za varnost v zračnem prometu tudi obvestil, da je bila na podlagi ugotovitev Agencije ustanovljena posebna skupina inšpektorjev, ki naj bi ocenila in preverila revidirani načrt popravnih ukrepov, ki ga je pripravil prevoznik *Air Tanzania*. Po mnenju TCAA je bilo s temi prizadevanji rešenih enajst od devetnajstih ugotovitev, preostale ugotovitve pa so bile v različnih fazah reševanja. Posebni ukrepi, ki jih je TCAA opisal med zaslišanjem, kot so odobritev revidiranih programov usposabljanja, spremembe operativnih priročnikov in preverjanje kritičnih posodobitev, kot so usposabljanje za napredovanje v vodjo zrakoplova, evidence o nedavnih izkušnjah posadke in skladnost s plovnostnimi zahtevami, niso bili podprti z nobenim dokazom. Poleg tega se je na zaslišanju izkazalo, da tudi TCAA ni v celoti upošteval načel analize temeljnih vzrokov, kar vzbuja dvom o ustreznosti in učinkovitosti njegove ocene načrta popravnih ukrepov, ki ga je predložil prevoznik *Air Tanzania*.

(82) Zato se v skladu s skupnimi merili iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2111/2005 ocenjuje, da bi bilo treba seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Uniji, spremeniti, tako da se letalski prevoznik *Air Tanzania* vključi v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

(83) Komisija bo glede na očitne pomanjkljivosti, ugotovljene pri izmenjavah s TCAA, ob pomoči Agencije in ob podpori držav članic v Tanzaniji izvedla ocenjevalni obisk Unije na kraju samem.

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

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

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

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

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

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 474/2006 se spremeni:

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

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

Člen 2

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

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

V Bruslju, 13. decembra 2024

Za Komisijo
v imenu predsednice
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA I

„PRILOGA A

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

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

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

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
ARMENIAN 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	n. r.	Armenija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali zahodnokongovski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Zahodni Kongo**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Zahodni Kongo
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Zahodni Kongo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Zahodni Kongo
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Zahodni Kongo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	neznan	Zahodni Kongo
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali vzhodnokongovski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Vzhodni Kongo**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	neznan	Vzhodni Kongo
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	neznan	Vzhodni Kongo
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	neznan	Vzhodni Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	neznan	Vzhodni Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	neznan	Vzhodni Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Vzhodni Kongo

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

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
AEROSTAN	08	BSC	Kirgizistan
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Kirgizistan
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Kirgizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizistan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Kirgizistan
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Kirgizistan
GLOBAL 8 AIRLINES	59	neznan	Kirgizistan
HELI SKY	47	HAC	Kirgizistan
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Kirgizistan
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Kirgizistan
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Kirgizistan
SKY JET	60	SJL	Kirgizistan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizistan
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Kirgizistan
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizistan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali liberijski organi za regulativni nadzor			**Liberija**
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali libijski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Libija**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
AL MAHA AVIATION	030/18	neznan	Libija
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Libija
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali nepalski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	neznan	Nepal
ALTITUDE AIR	085/2016	neznan	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	neznan	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	neznan	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	neznan	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	neznan	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	neznan	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	neznan	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	neznan	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	neznan	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	neznan	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	neznan	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	neznan	Nepal
TARA AIR	053/2009	neznan	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Naslednji letalski prevozniki, ki so jih certificirali ruski organi za regulativni nadzor			**Rusija**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Rusija
LETALSKA DRUŽBA ‚AVIASTAR-TU' CO. LTD	458	TUP	Rusija
IZHAVIA	479	IZA	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚AIR COMPANY YAKUTIA'	464	SYL	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚RUSJET'	498	RSJ	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚UVT AERO'	567	UVT	Rusija

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
DELNIŠKA DRUŽBA ‚SIBERIA AIRLINES'	31	SBI	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚SMARTAVIA AIRLINES'	466	AUL	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚IRAERO AIRLINES'	480	IAE	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚URAL AIRLINES'	18	SVR	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚ALROSA AIR COMPANY'	230	DRU	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚NORDSTAR AIRLINES'	452	TYA	Rusija
LETALSKA DELNIŠKA DRUŽBA ‚RUSLINE'	225	RLU	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚YAMAL AIRLINES'	142	LLM	Rusija
LLC ‚NORD WIND'	516	NWS	Rusija
LLC ‚AIRCOMPANY IKAR'	36	KAR	Rusija
LTD. I FLY	533	RSY	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO ‚POBEDA AIRLINES'	562	PBD	Rusija
JAVNA DELNIŠKA DRUŽBA ‚AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES'	1	AFL	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚ROSSIYA AIRLINES'	2	SDM	Rusija
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚UTAIR AVIATION'	6	UTA	Rusija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali svetotomaško-prinški organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjim			**Sveti Tomaž in Princ**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sveti Tomaž in Princ
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali sierraleonski organi za regulativni nadzor			**Sierra Leone**

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali sudanski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Sudan**
ALFA AIRLINES SD	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“

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 operaterja	Tip zrakoplovov z omejeno dejavnostjo	Registrske oznake in serijske številke, če so na voljo, zrakoplovov, za katere veljajo omejitve	Država registracije
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Iran	vsi zrakoplovi tipa FokkerF100 in tipa Boeing B747	zrakoplovi tipa Fokker F100, kot je navedeno na AOC; zrakoplovi tipa Boeing B747, kot je navedeno na AOC	Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Severna Koreja	vsa flota razen: 2 zrakoplovov tipa TU-204	vsa flota razen: P-632, P-633	Severna Koreja“

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