Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/2476

9.12.2025

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/2476

z dne 8. decembra 2025

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

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

ob upoštevanju naslednjega:

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

(2) Nekatere države članice in Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) so Komisiji v skladu s členom 4(3) Uredbe (ES) št. 2111/2005 sporočile informacije, ki so pomembne pri posodabljanju navedenega seznama. Ustrezne 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 Priloge B k Uredbi (ES) št. 474/2006.

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

(5) Komisija je na podlagi 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 Angole, Armenije in Kirgizistana. Komisija je Odbor EU za varnost v zračnem prometu obvestila tudi o razmerah na področju varnosti v letalstvu v Zahodnem Kongu, Iraku, Maliju, Pakistanu, Surinamu, Siriji, Tanzaniji, Tuniziji in Uzbekistanu.

(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, izdanih v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 452/2014 ([4]).

([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).

([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).

(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 dovoljenj operatorjev iz tretjih držav, 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 države članice sprejele nekatere korektivne in izvršilne ukrepe ter o njih obvestile Komisijo in Odbor EU za varnost v zračnem prometu.

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

Letalski prevozniki iz Angole

(12) Julija 2007 je bil letalski prevoznik *TAAG Angola Airline* z Uredbo Komisije (ES) št. 787/2007 ([6]) vključen v Prilogo A k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006. Novembra 2008 so bili letalski prevozniki, certificirani v Angoli, z Uredbo Komisije (ES) št. 1131/2008 ([7]) vključeni v Prilogo A k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006. Julija 2009 je bil letalski prevoznik *TAAG Angola Airline* z Uredbo Komisije (ES) št. 619/2009 ([8]) vključen v Prilogo B k Uredbi (ES) št. 474/2006. Aprila 2019 je bil z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/618 ([9]) letalski prevoznik *TAAG Angola Airlines* odstranjen iz Priloge B k Uredbi (ES) št. 474/2006, *Heli Malongo* pa iz Priloge A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

([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]) Uredba Komisije (ES) št. 787/2007 z dne 4. julija 2007 o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 175, 5.7.2007, str. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/787/oj).

([7]) Uredba Komisije (ES) št. 1131/2008 z dne 14. novembra 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 306, 15.11.2008, str. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1131/oj).

([8]) Uredba Komisije (ES) št. 619/2009 z dne 13. julija 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti (UL L 182, 15.7.2009, str. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/619/oj).

([9]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/618 z dne 15. aprila 2019 o spremembi Uredbe (ES) št. 474/2006 glede seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov ali omejitve opravljanja dejavnosti v Uniji (UL L 106, 17.4.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/618/oj).

(13) Letalski prevoznik *TAAG Angola Airlines* je bil v prvem četrtletju leta 2025 pod okrepljenim nadzorom Agencije v skladu z Uredbo (EU) št. 452/2014, in sicer po resnih nerešenih težavah s skladnostjo na področjih operacij, plovnosti, sistema upravljanja varnosti in sistema kakovosti, ki jih je Agencija ugotovila z dejavnostmi stalnega spremljanja. V zvezi s tem je Agencija 3. in 4. aprila 2025 izvedla revizijo v prostorih prevoznika *TAAG Angola Airlines*, ki je razkrila petnajst ugotovitev druge stopnje, ki so temeljni vzrok za ugotovitev prve stopnje v zvezi z neskladnostjo z veljavnimi zahtevami iz Priloge 1 (del TCO) k Uredbi (EU) št. 452/2014. Revizija je nadalje pokazala, da so bile nadzorne dejavnosti, ki jih je izvajal angolski nacionalni organ za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: ANAC), nepopolne in niso izpolnjevale ustreznih mednarodnih varnostnih standardov.

(14) Agencija je 30. aprila 2025 letalskega prevoznika uradno obvestila, da namerava začasno odvzeti dovoljenje operatorja iz tretje države št. EASA.TCO.AGO.0001, ter zahtevala takojšnje blažilne in korektivne ukrepe do 14. maja 2025. Prevoznik *TAAG Angola Airlines* je nato predložil načrt korektivnih ukrepov, ki ga je Agencija sprejela, kar je 23. junija 2025 privedlo do končanja postopka začasnega odvzema.

(15) Komisija je junija 2025 v odgovor na zahtevo organa ANAC po ponovnem sodelovanju s Komisijo glede stanja nadzora varnosti v letalstvu v Angoli ANAC pozvala, naj predloži podrobne informacije o svoji organizaciji, delovanju in dejavnostih nadzora pri letalskih prevoznikih, ki jih je certificiral, ter o nadaljnjem ukrepanju na podlagi priporočil iz poročila Agencije o tehnični pomoči iz decembra 2020.

(16) ANAC ni predložil zahtevanih informacij, temveč je julija 2025 Komisiji poslal svoj osrednji načrt za celovito izboljšanje nadzora varnosti (CSOEP), v katerem so opisane reforme za prestrukturiranje organa ANAC. Vendar predložene informacije niso zadostovale za celovito oceno trenutnega stanja nadzora varnosti v Angoli, saj niso vključevale dokumentacije in pojasnil, potrebnih za oceno podlage za izdajo in nadaljnjo veljavnost spričeval letalskih prevoznikov, ali začasnih nadzornih ukrepov do začetka izvajanja osrednjega načrta CSOEP. Zato je Komisija avgusta 2025 predložila nov zahtevek za dokumentacijo.

(17) Dopis z odgovorom, ki ga je ANAC oktobra 2025 poslal Komisiji, ponovno ni vseboval informacij, zahtevanih v dopisih Komisije iz junija in avgusta 2025. Komisija je zato 7. novembra 2025 poslala nov dopis, v katerem je ANAC pozvala, naj del predhodno zahtevanih informacij predloži pred prihodnjim zasedanjem Odbora EU za varnost v zračnem prometu, preostale podatke pa do 15. januarja 2026. Poleg tega je Komisija ANAC povabila na tehnični sestanek, predviden februarja 2026, da bi razpravljali o ukrepih, ki jih je ANAC sprejel v okviru CSOEP, in po potrebi ponovno ocenili odločitev, ki jo je Evropska komisija sprejela z Izvedbeno uredbo (EU) 2019/618 o črtanju prevoznikov *TAAG Angola Airlines* in *Heli Malongo* s seznama Unije o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov.

(18) ANAC je v odgovor na zadnjo zahtevo Komisije v dopisu z dne 13. novembra 2025 navedel nekatere splošne predhodno zahtevane informacije, vključno z elementi o svoji organizacijski strukturi in delovanju ter o letalskih prevoznikih, ki jih je certificiral. Čeprav ANAC navaja, da njegova strategija temelji na dvojnem pristopu, ki združuje skrben nadzor v okviru sedanjega sistema z dolgoročnimi prizadevanji za posodobitev, predložene informacije na tej stopnji ne dajejo zadostnega zagotovila glede sedanje skladnosti njegovih dejavnosti z mednarodnimi varnostnimi standardi, zlasti kar zadeva izdajanje in nadaljnjo veljavnost spričeval ter s tem povezane dejavnosti stalnega nadzora. Te zadeve bodo vključene na dnevni red tehničnega sestanka, načrtovanega za februar 2026, na katerem je ANAC potrdil svojo udeležbo.

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

(21) 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 Armenije

(22) Letalski prevozniki, certificirani v Armeniji, so bili junija 2020 z Izvedbeno uredbo (EU) 2020/736 ([10]) vključeni v Prilogo A k Uredbi Komisije (ES) št. 474/2006.

(23) Na podlagi posvetovanj v Odboru EU za varnost v zračnem prometu maja 2025 so strokovnjaki Komisije, Agencije in držav članic med 1. in 5. septembrom 2025 v Armeniji opravili ocenjevalni obisk Unije na kraju samem pri armenskem odboru za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: CAC). Ocenjevalni obisk Unije na kraju samem je vključeval oceno vzorca dveh letalskih prevoznikov, certificiranih v Armeniji, in sicer *Armenia Airways* in *Shirak Avia*.

(24) Dejavnosti ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem so bile osredotočene na CAC zaradi njegove vloge in pristojnosti za dejavnosti nadzora varnosti pri letalskih prevoznikih, certificiranih v Armeniji.

(25) V oceni je bilo potrjeno, da je CAC sprejel jasne ukrepe za vzpostavitev delujočega sistema za nadzor varnosti, usklajenega z ustreznimi mednarodnimi varnostnimi standardi. CAC sodeluje pri pobudah za stalne izboljšave in je pokazal pripravljenost za odpravo ugotovljenih vrzeli.

(26) Armenija je dosegla opazen napredek pri razvoju celovitega okvira sekundarne zakonodaje o letalstvu, usklajenega s prilogami ICAO in ključnimi elementi pravil EU o varnosti v letalstvu na vseh ključnih področjih. Da bi ta napredek še nadgradila, so potrebna nadaljnja prizadevanja za zagotovitev doslednega posodabljanja in pravočasnega izvajanja najnovejših sprememb pravil ICAO in EU. Zlasti še vedno ni sistematičnega obveščanja o razlikah in njihovega objavljanja. Poleg tega Armenija nima nacionalnih pravil o omejitvah časa letenja in delovnega časa za helikopterske operacije. Z okrepitvijo teh postopkov se bo lažje zagotovila popolna skladnost z ustreznimi posodobljenimi mednarodnimi varnostnimi standardi.

(27) CAC je določil ključne organizacijske funkcije, potrebne za nadzor varnosti, ob podpori motiviranega osebja. Potrebne so nadaljnje izboljšave, da se zagotovi uskladitev med odobreno organizacijsko shemo in dejanskimi linijami poročanja. Poleg tega so potrebna dodatna pojasnila glede linije poveljevanja v primerih, ko sta predsednik in namestnik predsednika odsotna. Čeprav določbe na državni ravni ministru omogočajo, da določi začasno vodstvo, lahko pridobitev takega pooblastila v trenutku, ko je to potrebno, preloži nujne izvršilne odločitve, na primer določitev, kdo je pooblaščen za izdajo odredbe o prizemljitvi zrakoplova z znatnimi varnostnimi pomanjkljivostmi.

(28) CAC je izvedel dejavnosti certificiranja in nadzora na področju letalskih operacij ter uvedel elemente nadzora na podlagi tveganja. Ocena nedavnih dejavnosti nadzora, ki jo je izvedel CAC, kaže, da sedanji postopki ne zagotavljajo vedno ustreznega preverjanja skladnosti letalskih prevoznikov. Odobrena je bila na primer faza vrednotenja delovanja elektronske letalske torbe, čeprav bistvene informacije o strojni in programski opremi, predstavitvenem načrtu in zahtevanih preizkusih niso bile predložene. Čeprav so bili uporabljeni kontrolni seznami uradno izpolnjeni, se je pri preverjanju pokazalo, da ključne zahteve v praksi niso bile ocenjene. To kaže, da uporaba nadzornih orodij še ne zagotavlja sistematične in zanesljive ocene operativne varnosti. Kontrolni seznami za sheme omejitve časa letenja, namenjeni letalom, so se uporabljali za certificiranje helikopterskih letalskih prevoznikov.

(29) Na področju letalskih operacij je še vedno potreben znaten napredek. Spričevala in odobritve se še naprej izdajajo, ne da bi se zagotovilo, da so letalski prevozniki dokazali skladnost z ustreznimi varnostnimi standardi, in sicer zaradi nedoslednih praks nadzora in neobstoja celovitih regulativnih določb. Te pomanjkljivosti skupaj z omejenimi izvršilnimi pooblastili, zapoznelimi ali odpovedanimi dejavnostmi nadzora in nezadostnim dostopom do operativne dokumentacije znatno zmanjšujejo zmožnost CAC, da bi zagotavljal stalen in učinkovit varnostni nadzor nad letalskimi prevozniki.

(30) Na področju plovnosti je CAC pokazal dobre zmogljivosti za tehnični nadzor in proaktiven pristop. Razvoj metode nadzora, ki temelji na tveganju, je pozitiven, čeprav bi bilo treba notranje postopke in spremljanje skladnosti še naprej krepiti, da bi zagotovili, da se vse odobritve in spričevala izdajajo popolnoma v skladu z ustreznimi mednarodnimi varnostnimi standardi.

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

(31) Ocenjevalna skupina Unije je 3. septembra 2025 opravila obisk na kraju samem pri letalskem prevozniku *Armenia Airways*.

(32) *Armenija Airways* je vzpostavil ključne elemente svojih sistemov za upravljanje varnosti in spremljanje skladnosti. Vendar oba sistema ostajata večinoma postopkovna. Priročnik za upravljanje varnosti je splošen in ni v celoti prilagojen dejavnostim letalskega prevoznika, med politikami varnosti in kakovosti pa so nedoslednosti. Spremljanje skladnosti ni v celoti vključeno v vsakodnevne operacije.

(33) Izboljšati je treba nadzor nad usposabljanjem letalske posadke in operativno dokumentacijo. Čeprav so ustrezni sistemi in postopki vzpostavljeni, je elektronska platforma, ki se uporablja za sledenje veljavnosti usposabljanja, vsebovala nepravilne podatke, pri vzorčenju pa se je pokazalo, da nekateri elementi preusmeritvenega tečaja letalskega prevoznika niso bili v celoti izvedeni. Poleg tega je treba dodatno prilagoditi operativni priročnik in seznam minimalne opreme. Dokumentacija zrakoplova ni bila vedno v celoti izpolnjena v skladu s postopki, saj so manjkali podpisi vodij zrakoplovov in vnosi o gorivu v tehničnih knjigah, so bile karte zastarele in je bila standardna masa potnikov, ki se uporablja v dokumentaciji o obremenitvi, nepravilna.

(34) Nasprotno pa so bile ureditve vzdrževanja in stalne plovnosti pri družbi *Armenia Airways* ocenjene kot zadovoljive, saj ni bilo ugotovljenih večjih težav.

(35) Ocenjevalna skupina Unije je 3. septembra 2025 opravila obisk na kraju samem pri letalskem prevozniku *Shirak Avia*.

(36) *Shirak Avia* je vzpostavil glavne elemente svojih sistemov za upravljanje varnosti in spremljanje skladnosti. Vendar so še vedno večinoma postopkovne narave in niso dovolj vključeni v operativno prakso. Priročnik za upravljanje varnosti je splošen, postopek upravljanja sprememb pa ne zagotavlja sistematičnega zmanjševanja varnostnih tveganj. Sklici na predpise v priročniku za spremljanje skladnosti niso dovolj natančni.

(37) Ugotovljene so bile pomanjkljivosti v operativni dokumentaciji in nadzoru. Operativni priročnik in seznam minimalne opreme vsebujeta zastarelo in neprilagojeno vsebino, saj zaradi neučinkovitega nadzora dokumentov obstaja več različic istega seznama minimalne opreme. Postopki operativnega načrtovanja in ravnanja z gorivom se niso dosledno uporabljali, vključno z nepravilnimi izračuni goriva za nepredvidene razmere in nepopolnimi posodobitvami operativnega načrta leta.

(38) Ugotovljeno je bilo, da so ureditve vzdrževanja in stalne plovnosti pri letalskem prevozniku *Shirak Avia* zadovoljive, saj ni bilo ugotovljenih večjih pomanjkljivosti.

(39) CAC je 27. oktobra 2025 v odziv na pripombe, podane med ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem, Komisiji predložil sveženj načrtov korektivnih ukrepov skupaj z dokazilom o izvajanju nekaterih ukrepov. Načrti korektivnih ukrepov so zajemali področja zakonodaje in organizacije, državnega varnostnega programa, licenciranja osebja, plovnosti in letalskih operacij.

(40) Čeprav sta v načrte korektivnih ukrepov zajeta nadaljnje ukrepanje in zaveza k obravnavi podanih pripomb, je bilo ugotovljeno, da je v večini primerov analiza temeljnih vzrokov ugotovljenih težav izpuščena ali nezadostno razdelana. V nekaterih primerih so bili oddelki analize temeljnih vzrokov opisni in v njih ni bil opredeljen sistemski izvor pripomb. Zato ni mogoče z gotovostjo trditi, da so bili vsi temeljni vzroki odpravljeni ali da bodo predlagani korektivni ukrepi učinkovito preprečili ponovitev. Komisija zato meni, da bi bilo treba metodologijo analize temeljnih vzrokov, ki jo uporablja CAC, dodatno izpopolniti in preveriti, da se zagotovita trajnostnost in učinkovitost izvedenih korektivnih ukrepov.

(41) Komisija je na zahtevo CAC za zaslišanje armenski organ z dopisom z dne 22. oktobra 2025 obvestila, da bo primer Armenije vključen na dnevni red sestanka Odbora EU za varnost v zračnem prometu, ki je predviden 19. in 20. novembra 2025 in na katerem bo imel CAC možnost predstaviti svoje stališče v okviru Uredbe (ES) št. 2111/2005.

(42) Odbor EU za varnost v zračnem prometu je 19. novembra 2025 zaslišal CAC. Armenska delegacija je na zaslišanju predstavila pregled reform, izvedenih od leta 2020, in izpostavila ukrepe, ki jih je sprejela za okrepitev nadzora varnosti, vključno z organizacijskimi prilagoditvami, prizadevanji za zaposlovanje in uvedbo notranjih postopkov. CAC je poročal, da je zaključil 31 od 58 pripomb, podanih med ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem, in menil, da so preostale pripombe postopkovne narave.

(43) Čeprav sta se Komisija in Odbor EU za varnost v zračnem prometu seznanila z opisanimi prizadevanji, informacije, ki jih je predložil CAC, niso v celoti podprle predstavljenih ugotovitev. Iz načrtov korektivnih ukrepov, predloženih 27. oktobra 2025, ni bilo razvidno, da so bili temeljni vzroki ugotovljenih težav zadostno analizirani ali obravnavani. Poleg tega Komisija in Odbor EU za varnost v zračnem prometu nista mogla potrditi navedbe CAC, da je bilo 31 pripomb zaključenih, saj je zaključek temeljil na razlagi samega CAC in ne na dokazih o učinkoviti rešitvi. CAC je na zaslišanju priznal, da bo status več pripomb morda treba ponovno oceniti, ko bo prejel pripombe Komisije k načrtom korektivnih ukrepov.

(44) Komisija in Odbor EU za varnost v zračnem prometu sta ugotovila tudi, da je CAC poskušal čim bolj zmanjšati več pomanjkljivosti, ugotovljenih med ocenjevalnim obiskom Unije na kraju samem. To je vključevalo vrzeli v kvalifikacijah in pooblastilih inšpektorjev, kot sta nedokončano usposabljanje in nepravilno evidentiranje kompetenc, ter neustrezno upravljanje ugotovitev, vključno z ugotovitvami, zaključenimi brez korektivnih ukrepov ali analiz temeljnih vzrokov. Poleg tega so bile kot manjše predstavljene slabosti, ki kažejo, da dejavnosti nadzora še ne delujejo kot skladen sistem, kot je uporaba neustreznih kontrolnih seznamov in nenadzorovanih vzporednih načrtov nadzora. Te težave kažejo, da ključne sistemske pomanjkljivosti, zlasti pri letalskih operacijah, niso bile dosledno obravnavane.

(45) CAC je izrazil mnenje, da bi bilo treba armenske letalske prevoznike črtati iz Priloge A k Uredbi (ES) št. 474/2006, in predlagal, da vsako odpravo omejitev spremlja časovno omejeno spremljanje. Vendar sta Komisija in Odbor EU za varnost v zračnem prometu na podlagi vseh razpoložljivih dokazov, vključno z oceno Unije na kraju samem, dokumenti, ki jih je CAC predložil od ocenjevalnega obiska Unije na kraju samem, in zaslišanjem CAC, sklenila, da so korektivni ukrepi še vedno nepopolni in da še vedno ni zanesljive analize temeljnih vzrokov. Čeprav je bil dosežen napredek, je bilo ugotovljeno, da CAC še ni učinkovito obravnaval vseh varnostnih pomanjkljivosti, ki so privedle do prepovedi opravljanja letov, uvedene z Izvedbeno uredbo (EU) 2020/736.

(46) 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.

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

Letalski prevozniki iz Kirgizistana

(48) Oktobra 2006 so bili letalski prevozniki, certificirani v Kirgizistanu, z Uredbo Komisije (ES) št. 1543/2006 ([11]) vključeni v Prilogo A k Uredbi (ES) št. 474/2006.

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

(50) Kot del dejavnosti Komisije za stalno spremljanje splošnih varnostnih razmer v Kirgizistanu, vključno z zmogljivostjo in zmožnostmi SCAA za nadzor varnosti, je 7. in 8. oktobra 2025 potekal tehnični sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Komisije, Agencije, držav članic in SCAA.

([11]) 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).

(51) SCAA je na tem srečanju predstavil pomemben napredek, dosežen med majem in oktobrom 2025 pri krepitvi sistema civilnega letalstva Kirgizistana, zlasti v zvezi z zakonodajnim okvirom, institucionalno zmogljivostjo in nadzornimi dejavnostmi. Komisija se je seznanila z dejstvom, da je kirgizistanski parlament sprejel novi letalski zakonik Kirgizistana, ki še bo objavljen, in da je bilo odobrenih več nacionalnih predpisov na področju letalstva, s katerimi se prenašajo priloge 1, 6, 7 in 8 ICAO, o dodatnih osnutkih, vključno s prenosom Priloge 19, pa poteka posvetovanje. Poleg tega je SCAA poročal o podvojitvi osebja na področjih letalskih operacij, licenciranja osebja in plovnosti ter o ustanovitvi namenskih skupin za upravljanje kakovosti in varnosti. Izveden je bil celovit program usposabljanja, vključno z dejavnostmi usposabljanja za vodje usposabljanja, delovni pogoji in informacijska infrastruktura pa so se znatno izboljšali.

(52) SCAA je sporočil, da je v pričakovanju začetka veljavnosti novega regulativnega okvira izvedel ponovno certifikacijo pri več letalskih prevoznikih, da bi jih pripravil na nove prihodnje zahteve glede certificiranja. Pri tej ponovni certifikaciji, ki je bila izvedena z uporabo novooblikovanih kontrolnih seznamov in postopkov, so sodelovali štirje letalski prevozniki. Namen je bil seznaniti letalske prevoznike in inšpektorje SCAA z novimi določbami ter opredeliti morebitne vrzeli pred formalnim izvajanjem teh določb, kar je služilo kot pripravljalna dejavnost in dejavnost usposabljanja za vse udeležene strani.

(53) SCAA je poleg tega predstavil svoje načrte za izvajanje nadzora na podlagi tveganja, ki temelji na analizi podatkov in kazalnikih uspešnosti letalskih prevoznikov, ter vzpostavitev jasnega okvira izvrševanja za obravnavo varnostnih pomislekov in neskladnosti.

(54) Komisija je na dvodnevnem tehničnem sestanku potrdila napredek, ki ga je Kirgizistan dosegel pri krepitvi nadzora varnosti v letalstvu v letu 2025. Opažene so bile pomembne izboljšave pri razvoju zakonodajnega in regulativnega okvira, krepitvi institucionalnih zmogljivosti in vzpostavitvi notranjih postopkov za podporo doslednemu izvajanju. Ti dosežki odražajo močno zavezanost SCAA in njegovega vodstva, da pospešita načrt varnostne reforme in nacionalni letalski sistem uskladita z mednarodnimi varnostnimi standardi. Komisija je pohvalila proaktiven in konstruktiven pristop generalnega direktorja SCAA, katerega strateško vodstvo je bilo ključno pri spodbujanju teh reform in ohranjanju napredka v zahtevnem okolju z uporabo učinkovitega zunanjega strokovnega znanja.

(55) Kljub temu je Komisija ugotovila, da je izvajanje novega regulativnega okvira še vedno v zgodnji fazi, saj primarna in sekundarna zakonodaja v času sestanka še nista začeli veljati. Zato popolna ponovna certifikacija letalskih prevoznikov v skladu z novimi pravili še ni mogoča. SCAA je bilo sporočeno, da bo ocenjevalni obisk Unije na kraju samem v Kirgizistanu mogoče predvideti šele, ko se bo nova zakonodaja v celoti uporabljala in bo ponovno certificiranje vseh letalskih prevoznikov zaključeno.

(56) SCAA je 7. novembra 2025 Komisiji poslal dopis z najnovejšimi informacijami o napredku, doseženem od tehničnega sestanka 7. in 8. oktobra 2025, skupaj z dokazili. V predloženih informacijah je bil zajet razvoj na pravnem področju ter področjih letalskih operacij, plovnosti, licenciranja osebja in upravljanja varnosti. Več dokumentov je bilo predloženih v obliki končnega osnutka in so bili v zaključni fazi odobritve. SCAA je Komisijo nadalje obvestil, da je kabinet ministrov Kirgiške republike 11. novembra 2025 sprejel odlok št. 975-t, s katerim je odobril zgodnjo uporabo spremenjenega letalskega zakonika in SCAA omogočil začetek ponovne certifikacije nacionalnih letalskih prevoznikov od 1. decembra 2025.

(57) Komisija na podlagi razprav na tehničnem sestanku in zavez, potrjenih v dopisu SCAA z dne 7. novembra 2025, meni, da bi bilo mogoče ocenjevalni obisk Unije na kraju samem v Kirgizistanu predvideti za marec 2026. Organizacija takega obiska bi bila pogojena z izpolnjevanjem posebnih predpogojev glede varnosti, vključno z ustreznim številom zaposlenih v SCAA, ustreznim številom letalskih prevoznikov, sorazmernim z nadzorno zmogljivostjo SCCA, in učinkovitim izvajanjem novih zahtev za certificiranje v skladu s spremenjenim letalskim zakonikom. Dogovorjeno je bilo, da bo pripravljenost Kirgizistana, da gosti tak obisk, pregledana februarja 2026.

(58) Komisija bo še naprej pozorno spremljala razvoj dogodkov, pri čemer bo posebno pozornost namenila postopku ponovne certifikacije letalskih prevoznikov. Čeprav si SCAA stalno prizadeva za okrepitev svojega sistema za nadzor varnosti, pa informacije, ki so trenutno na voljo, še ne zagotavljajo zadostnih preverjenih dokazov za potrditev, da je SCAA učinkovito odpravil vse varnostne pomanjkljivosti, ki so privedle do prepovedi opravljanja letov, uvedene z Uredbo (ES) št. 1543/2006.

(59) 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.

(60) 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.

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

(62) 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.

(63) 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, 8. decembra 2025

Za Komisijo
v imenu predsednice
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA I

„PRILOGA A

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

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabve
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Iran
FLY BAGHDAD	007	FBA	Irak
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali afganistanski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjima			**Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistan
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali angolski organi za regulativni nadzor, razen prevoznikov *TAAG Angola Airlines* in *Heli Malongo*, vključno z naslednjimi			**Angola**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	neznan	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	neznan	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	neznan	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	neznan	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali armenski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Armenija**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Armenija
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Armenija
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenija

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

Naziv pravne osebe letalskega prevoznika, kot je naveden na spričevalu letalskega prevoznika (in njegovo tržno ime, če je drugačno)	Številka spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali številka operativne licence	Tričrkovni označevalnik ICAO	Država operatorja
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenija
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Armenija
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Armenija
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Armenija
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Armenija
SKYBALL	AM AOC 073	n. r.	Armenija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi za regulativni nadzor Konga (Brazzaville), vključno z naslednjimi			**Kongo (Brazzaville)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Kongo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Kongo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Kongo (Brazzaville)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	neznan	Kongo (Brazzaville)
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali organi za regulativni nadzor Demokratične republike Kongo, vključno z naslednjimi			**Demokratična republika Kongo**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	neznan	Demokratična republika Kongo
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	neznan	Demokratična republika Kongo
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	neznan	Demokratična republika Kongo
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	neznan	Demokratična republika Kongo
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	neznan	Demokratična republika Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Demokratična republika Kongo

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

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

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 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 Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO ‚AVIASTAR-TU‘	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
DELNIŠKA DRUŽBA ‚SIBERIA AIRLINES‘	31	SBI	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚SMARTAVIA AIRLINES‘	466	AUL	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 ‚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
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO ‚NORD WIND'	516	NWS	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO ‚AIRCOMPANY IKAR'	36	KAR	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO ‚I FLY'	533	RSY	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO ‚POBEDA AIRLINES'	562	PBD	Rusija
JAVNA DELNIŠKA DRUŽBA ‚AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES'	1	AFL	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚ROSSIYA AIRLINES'	2	SDM	Rusija
DRUŽBA Z OMEJENO ODGOVORNOSTJO ‚SKOL AIRLINE'	228	CDV	Rusija
DELNIŠKA DRUŽBA ‚UTAIR AVIATION'	6	UTA	Rusija
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali svetotomaško-prinški organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjim			**Sveti Tomaž in Princ**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sveti Tomaž in Princ
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali sierraleonski organi za regulativni nadzor			**Sierra Leone**
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali sudanski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudan

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
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
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali surinamski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Surinam**
BLUE WING AIRLINES N.V.	BWA-02/2010	BWI	Surinam
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Surinam
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Surinam
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	neznan	Surinam
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	neznan	Surinam
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Surinam
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	neznan	Surinam
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	neznan	Surinam
Vsi letalski prevozniki, ki so jih certificirali tanzanijski organi za regulativni nadzor, vključno z naslednjimi			**Tanzanija**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	neznan	Tanzanija
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	neznan	Tanzanija
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Tanzanija
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	neznan	Tanzanija
ARUSHA MEDIVAC LTD	TCAA/AOC/071	neznan	Tanzanija
AS SALAAM AIR LTD	TCAA/AOC/051	neznan	Tanzanija
AURIC AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/022	AUK	Tanzanija
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Tanzanija
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	neznan	Tanzanija

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
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Tanzanija
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Tanzanija
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	neznan	Tanzanija
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	neznan	Tanzanija
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	neznan	Tanzanija
JAMBO AVIATION LTD	TCAA/AOC/070	neznan	Tanzanija
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	neznan	Tanzanija
LEVEL UP AVIATION LTD	TCAA/AOC/076	neznan	Tanzanija
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	neznan	Tanzanija
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	neznan	Tanzanija
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	neznan	Tanzanija
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	neznan	Tanzanija
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	neznan	Tanzanija
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Tanzanija
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Tanzanija
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	neznan	Tanzanija
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	neznan	Tanzanija
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	neznan	Tanzanija
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	neznan	Tanzanija
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	neznan	Tanzanija
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	neznan	Tanzanija
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	neznan	Tanzanija
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	neznan	Tanzanija
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	neznan	Tanzanija
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	neznan	Tanzanija“

PRILOGA II

„PRILOGA B

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

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

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